

ques concédées, indispensables au service. Depuis lors, cette exception est restée ancrée dans la loi.

Le Conseil fédéral ne voit aucune nécessité de déroger au principe précité, selon lequel les concessions pour l'exploitation d'installations de télécommunications ne sont octroyées que contre le paiement de taxes. A ce sujet, il faut tenir compte du fait que, d'après la réglementation tarifaire en vigueur, les entreprises de transport par conduites en question doivent payer un cinquième seulement des taxes de régie ordinaires. L'intérêt public que présente l'utilisation des installations de télécommunications en cause est donc pris en considération (cf. l'arrêt du Tribunal fédéral, à la fin).

**Le président:** L'interpellateur est satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

84.479

**Interpellation Aliesch**  
**Schwerverkehrsabgabe.**  
**Retorsionsmassnahmen**  
**Redevances sur les poids lourds.**  
**Mesures de rétorsion**

*Wortlaut der Interpellation vom 21. Juni 1984*

Nach der Annahme der Schwerverkehrsabgabe sind in verschiedenen Staaten Retorsionsmassnahmen verlangt bzw. bereits beschlossen worden, so beispielsweise, dass Schweizer Nutzfahrzeuge auch im Ausland nur noch mit 28 Tonnen verkehren dürfen und dass die Schweizer im Ausland die dortige Kraftfahrzeugsteuer entrichten müssen. Solche Retorsionsmassnahmen würden früheren gegenseitigen Beteuerungen von bundesrätlicher Seite widersprechen. Mit dem Bundesrat sind wir der Auffassung, dass die Massnahmen ausländischer Staaten dem Gebot der Nichtdiskriminierung entsprechen müssten, ansonsten die geltende internationale Ordnung verletzt würde, was bei den angedrohten bzw. beschlossenen Retorsionsmassnahmen vermutlich der Fall wäre.

1. Der Bundesrat wird gebeten, einen Überblick über alle im Ausland geplanten und bereits getroffenen Retorsionsmassnahmen auf dem Gebiete des Strassenverkehrs zu geben.
2. Was gedenkt der Bundesrat zu unternehmen:
  - a. gegen die angedrohten bzw. beschlossenen Retorsionsmassnahmen?
  - b. zum Schutze der gefährdeten Arbeitsplätze und der 1000 Schweizer Unternehmen, welche mit 8000 Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Strassenverkehr tätig sind?

*Texte de l'interpellation du 21 juin 1984*

Suite à l'acceptation de la taxe sur les poids lourds, des mesures de rétorsion ont été réclamées, voire déjà décidées, dans plusieurs pays. Il a été question par exemple que les véhicules utilitaires suisses ne puissent dépasser un poids de 28 tonnes ou que leurs conducteurs doivent s'acquitter d'impôts sur les véhicules dans certains pays. De telles représailles seraient en contradiction avec les déclarations faites naguère par le Conseil fédéral. Comme lui, nous sommes d'avis que les mesures prises par des pays étrangers devraient satisfaire au principe de non-discrimination, sous peine de violer les accords internationaux. Or les formes de rétorsion évoquées plus haut seraient précisément contraires à ce principe.

1. Le Conseil fédéral est prié de présenter une vue d'ensemble de toutes les mesures de rétorsion projetées ou prises à l'étranger dans le domaine de la circulation routière.

2. Que compte faire le gouvernement pour:

- a. S'opposer aux dites mesures de rétorsion?
- b. Protéger les emplois mis en péril dans les quelque 1000 entreprises suisses dont les 8000 véhicules circulent régulièrement hors de nos frontières?

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Aufgrund eines Volksentscheids wird in der Schweiz auf den 1. Januar 1985 eine Schwerverkehrsabgabe eingeführt. Bis vor einiger Zeit war davon auszugehen, dass mindestens von den westeuropäischen Ländern keine Retorsionsmassnahmen zu befürchten seien. Dies scheint nicht mehr der neuesten Situation zu entsprechen.

Die im grenzüberschreitenden Strassenverkehr eingesetzten schweizerischen Nutzfahrzeuge besitzen einen internationalen Fahrzeugausweis. Der Ausweis erlaubt diesen Fahrzeugen, im Ausland mit dem dort erlaubten Gesamtgewicht – also mindestens 38 Tonnen – zu verkehren, obwohl die gleichen Fahrzeuge in der Schweiz nur für ein Gesamtgewicht von maximal 28 Tonnen zugelassen sind. Dem Vernehmen nach soll nun das 1926 geschlossene Abkommen, das die Anerkennung des internationalen Fahrzeugausweises der Schweiz regelt, auf den 1. Januar 1985 gekündigt werden. Die Schweizer Nutzfahrzeuge könnten dann in den entsprechenden Ländern nur noch mit 28 Tonnen Gesamtgewicht verkehren. Damit aber wären die schweizerischen Unternehmen vom Markt ausgeschlossen, da sie im internationalen Strassengütertransport nicht mehr konkurrenzfähig wären.

Es sollen auch Bestrebungen im Gange sein, das bilaterale Abkommen von 1928 zwischen der Schweiz und der BRD zu kündigen. Dieses Abkommen regelt die gegenseitige Gebührenbefreiung für Strassenfahrzeuge. Die Schweizer Nutzfahrzeughalter müssten inskünftig in der BRD eine entsprechende Kraftfahrzeugsteuer von täglich 58 DM bezahlen. Angeblich sind in Italien und Frankreich ähnliche Bestrebungen im Gange.

Des weiteren hört man, dass ab 1. Januar 1985 die bisherige Rückerstattung der Mehrwertsteuer auf Treibstoff usw. nicht mehr möglich sein wird, indem die Nachbarstaaten die entsprechenden EG-Richtlinien über Gegenseitigkeit anwenden werden.

Bereits beschlossen hat die Tschechoslowakei, dass die Schweizer Transporteure ab 1. Januar 1985 in der CSSR Verkehrssteuern bezahlen müssen, wobei andere Ostblockstaaten diesem Beispiel vermutlich folgen werden.

Sollten derartige im Raume stehende zusätzliche Belastungen und Einschränkungen in Kraft treten, wäre dies alarmierend. Rund 1000 Unternehmen mit etwa 8000 Fahrzeugen, welche im grenzüberschreitenden Strassenverkehr tätig sind, würden schlagartig von einem bedeutenden Marktsegment verdrängt. Dies hätte eine Vielzahl von Betriebserschliessungen mit entsprechenden Arbeitsplatzverlusten zur Folge. Auch die schweizerische Exportindustrie und die Schweizer Wirtschaft ganz allgemein hätten darunter zu leiden. Die sehr grosse Beunruhigung in den betroffenen Kreisen ist deshalb verständlich.

Zu bedauern ist, dass die Schweiz nicht bereits vor der Abstimmung über die Schwerverkehrsabgabe von den übrigen Staaten die Versicherung eingeholt hat, dass auf Retorsionsmassnahmen verzichtet wird. Insbesondere auch deshalb, weil der Bundesrat immer wieder beteuert hat, dass keine Retorsionsmassnahmen zu erwarten seien, sollte heute alles unternommen werden, derartige Massnahmen abzuwenden.

Mit dem Bundesrat teile ich die Auffassung, dass die angeordneten Massnahmen die international geltenden Ordnungen verletzen würden, da sie dem Gebot der Nichtdiskriminierung widersprechen. Sind Retorsionsmassnahmen jedoch nicht zu verhindern, müsste der Bundesrat alles daran setzen, den Schaden für die Schweiz, die betroffenen Unternehmen und deren Mitarbeiter möglichst gering zu halten. Denkbar wäre beispielsweise eine Rückerstattung der im Ausland zusätzlich bezahlten Gebühren analog der

Regelung, wie sie Österreich kennt. Auch könnte die Grenzzone aufgehoben werden, was bedeuten würde, dass ab Grenze für In- und Ausländer nur noch 28 Tonnen Gesamtgewicht zulässig wären.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 12. September 1984*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 12 septembre 1984*

Der Bundesrat hat Kenntnis von Presseberichten, wonach andere Staaten angeblich gegenüber schweizerischen Strassentransporten Gegenmassnahmen angedroht haben für den Fall, dass unser Land die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette auf die ausländischen Fahrzeuge anwenden würde. Weder bis zur Einreichung der vorliegenden Interpellation noch seither sind aber der Schweiz offizielle Mitteilungen über entsprechende Beschlüsse des Auslandes zugekommen. Dagegen sind mehrere Staaten unter Berufung auf die bilateralen Abkommen über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse bei den schweizerischen Behörden vorstellig geworden. Dabei wurde die Vereinbarkeit der Schwerverkehrsabgabe mit den entsprechenden Abkommensregelungen in Zweifel gezogen. Zwei Staaten wiesen zudem darauf hin, dass geprüft werde, ob schweizerische Unternehmer zur Herstellung der Gegenseitigkeit nationalen Strassenabgaben unterstellt werden könnten.

Im übrigen wurden bei internationalen Kontakten auf multilateraler und bilateraler Ebene der Schweiz gegenüber Bedenken gegen die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette geäussert. Dies gilt insbesondere für die Bundesrepublik Deutschland. Dieser Nachbarstaat beruft sich auf eine Regierungsvereinbarung aus dem Jahre 1928 «zur Beseitigung von Schwierigkeiten steuerlicher und verkehrsrechtlicher Art auf dem Gebiete des Kraftfahrzeugverkehrs». Die Schweiz bestreitet, dass diese Vereinbarung im Hinblick auf die seit mehr als 50 Jahren stark veränderten Verhältnisse auf die im Februar 1984 beschlossenen Strassenbenützungsabgaben anwendbar ist. Darüber laufen zurzeit noch Gespräche. Das in der Interpellationsbegründung ebenfalls erwähnte internationale Abkommen über den Kraftfahrzeugverkehr von 1926, das die Grundlage für die gegenseitige Anerkennung der internationalen Fahrzeugausweise bildet, kann nicht kurzfristig, sondern nur mit einer Frist von einem Jahr gekündigt werden.

Der Bundesrat hat schon in der Botschaft vom 16. Januar 1980 und auch bei den parlamentarischen Beratungen darauf aufmerksam gemacht, dass allenfalls gewisse nachteilige Reaktionen anderer Staaten zum Beispiel auf die Schwerverkehrsabgabe nicht ausgeschlossen werden können. Entgegen der Meinung des Interpellanten war es weder zweckmässig noch möglich, von anderen Staaten verbindliche Äusserungen über ihre Einstellung gegenüber schweizerischen Strassenbenützungsabgaben einzuholen.

Wir sind jedoch nach wie vor der Auffassung, dass die Gefahr von einseitig gegen die Schweiz bzw. das schweizerische Transportgewerbe gerichteten ausländischen Gegenmassnahmen wegen der Einführung der Schwerverkehrsabgabe gering ist, weil die ausländischen Motorfahrzeuge bei der Anwendung der Abgabe nicht schlechter behandelt werden als die inländischen.

Wenn vom Ausland Bedenken eingehen, werden in zwischenstaatlichen Gesprächen die Gründe für die Einführung der schweizerischen Abgabe sowie die möglichst einfachen Erhebungsmodalitäten eingehend erläutert. Die Schweiz hätte zudem verschiedene Möglichkeiten, um auf allfällige Druckversuche anderer Staaten zu antworten. Beim heutigen Stand der internationalen Strassenverkehrsverhältnisse erachtet es der Bundesrat jedoch nicht als angebracht, hier näher auf die Problematik von Retorsionsmassnahmen einzugehen. Dabei lässt er sich auch von der Sorge um das grenzüberschreitend tätige schweizerische Transportgewerbe und seine Arbeitsplätze leiten.

Der Bundesrat ist bereit, die Bestrebungen zu unterstützen, um unter den europäischen Partnerstaaten längerfristig eine Lösung für den internationalen Ausgleich der Wegekosten

zu erreichen, welche insbesondere die Lasten der Transit- und Alpenländer angemessen berücksichtigt.

**Le président:** L'interpellateur est partiellement satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

84.420

**Interpellation Lüchinger**

**Asylpolitik. Diplomatische Massnahmen  
Politique d'asile. Mesures diplomatiques**

*Wortlaut der Interpellation vom 3. Mai 1984*

Es ist wünschbar, Flüchtlinge möglichst in der Nähe ihres Heimatlandes unterzubringen, um die Bindung zum gewohnten Kulturkreis zu erhalten und eine spätere Rückführung in die Heimat zu erleichtern. Es ist ferner wünschbar, in die Schweiz gelangende Asylbewerber, insbesondere solche aus weitentfernten Ländern mit anderer Kultur und anderer Religion, unter Garantierung ihrer Sicherheit wieder in ihre Heimat oder in Nachbarstaaten ihres Heimatlandes zurückzuführen.

1. Hat das EDA in diesem Sinne ein Konzept mit praktischen Massnahmen erarbeitet? Wenn ja, welches?
2. Wurden die diplomatischen Vertretungen unseres Landes über dieses Konzept instruiert? Wenn ja, wann und wie?
3. Welche praktischen Schritte hat das EDA auf diplomatischen und anderen Kanälen unternommen, um eine Rückführung von in der Schweiz befindlichen Asylbewerbern mit einer Garantie für ihre Sicherheit zu erwirken, insbesondere in Staaten wie Sri Lanka, die Türkei, Bolivien und Argentinien?

*Texte de l'interpellation du 3 mai 1984*

Il est souhaitable de garder les réfugiés dans des pays voisins de leur patrie, afin de maintenir leurs liens avec leur culture traditionnelle et de faciliter leur retour chez eux. Il est également souhaitable de rapatrier les réfugiés arrivant en Suisse, notamment ceux qui viennent des pays éloignés ayant une culture et une religion différentes des nôtres, ou d'obtenir qu'ils s'installent à proximité de leur pays, leur sécurité devant être toutefois garantie.

1. Le Département des affaires étrangères a-t-il élaboré un plan y relatif et prévu des mesures pratiques pour l'exécuter? Dans l'affirmative, quel est ce plan?
2. A-t-on donné des instructions à nos représentations diplomatiques à ce sujet? Quand? De quelle façon?
3. Quelles démarches le Département des affaires étrangères a-t-il entreprises par la voie diplomatique ou autrement, pour obtenir le rapatriement, moyennant des garanties pour leur sécurité, de personnes ayant demandé l'asile en Suisse, notamment pour des ressortissants d'Etats comme Sri Lanka, la Turquie, la Bolivie et l'Argentine?

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 17. September 1984*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 17 septembre 1984*

Die Flüchtlingsprobleme, mit denen die Schweiz zurzeit konfrontiert ist, können nicht isoliert vom weltpolitischen Kontext betrachtet werden. Die Zahl der Flüchtlinge hat in den letzten Jahren weltweit stark zugenommen und erreicht heute nach Angaben des UNHCR global etwa 10 Millionen. Es handelt sich dabei – im Gegensatz zu den Flüchtlingen der unmittelbaren Nachkriegszeit – in erster Linie um die Opfer von politischen und militärischen Konflikten in aussereuropäischen Gebieten. Von den dadurch ausgelösten Flüchtlingsströmen gelangen nur äusserst kleine

## **Interpellation Aliesch Scherwerverkehrsabgabe. Retorsionsmassnahmen**

## **Interpellation Aliesch Redevances sur les poids lourds. Mesures de rétorsion**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.479
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.10.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1452-1453
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 792

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.