

pas les coûts qu'il occasionne. Si l'on avait en effet introduit un péage pour l'utilisation de ces tunnels, comme cela ce fait par exemple au Grand-Saint-Bernard, aucun gouvernement étranger n'aurait émis la moindre objection, d'autant que le coût de construction de ces artères à travers les Alpes est beaucoup plus élevé que celui des autoroutes de plaine. On a renoncé à cette solution pour des raisons de politique intérieure avant tout. Il est à notre avis d'autant plus indispensable d'élaborer une conception à l'échelle européenne. Le Conseil fédéral devrait en prendre l'initiative.

Indépendamment de cette démarche, il conviendrait de mettre en œuvre, pour sortir le plus tôt possible du tunnel, trois mesures sur le plan interne. Il faudrait d'abord transformer dès que possible, conformément aux suggestions de la CGST, la redevance forfaitaire en une redevance à la prestation, selon le principe de causalité, afin de couper les ailes aux principaux arguments de nos voisins qui ne veulent voir, de bonne ou de mauvaise foi, dans le système actuel qu'une mesure fiscale contraire aux conventions internationales. Il faudrait ensuite accélérer les débats sur la politique coordonnée des transports, et enfin prendre les dispositions nécessaires pour publier dans les plus brefs délais les résultats chiffrés des travaux de la Commission Nydegger.

Il est faux de dire – comme on l'a fait – que le Conseil fédéral a induit le peuple en erreur avant la votation du 26 février 1984. L'erreur est plutôt le fait de ceux qui ont interprété à leur manière, pour les besoins de la cause, la redevance décidée par le peuple suisse.

En conclusion, nous ne pensons pas qu'il existe des solutions de rechange. Celle qui est proposée par l'initiative parlementaire de M. Villiger est inadéquate pour des raisons sur lesquelles nous aurons l'occasion de revenir lorsque nous traiterons de cette initiative. Pour l'instant, nous voulons appuyer le Conseil fédéral dans sa détermination de ne pas céder au chantage des milieux routiers. C'est une condition de la mise sur pied d'une politique des transports rationnelle qui serve l'intérêt de l'ensemble de la population de ce pays. Nous attendons pour notre part les explications du Conseil fédéral.

84.483

Motion de Chastonay Strassenverkehrsabgaben Redevances routières

Wortlaut der Motion vom 22. Juni 1984

Der Bundesrat wird eingeladen, die neuen Bundeskompetenzen zur Erhebung von Strassenverkehrsabgaben nicht zu Lasten, sondern zum Schutz und zur Förderung der betroffenen Schweizer Interessen auszugestalten und flexibel anzuwenden. Dabei sollen die sachdienlichen zwischenstaatlichen Vereinbarungen beibehalten und fortentwickelt werden. Im Sinne von Artikel 106 Absatz 8 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01) sowie von Artikel 41bis Absatz 1d der Bundesverfassung (Retorsionsmassnahmen) kann und soll der Bund diese neuen Kompetenzen insbesondere zur Verhinderung oder Behebung diskriminierender ausländischer Verkehrspraktiken nutzen. Massnahmen, welche die Kantone im Sinne von Artikel 46 Absatz 2 der Bundesverfassung zur Vermeidung allfälliger Doppelbesteuerung autonom treffen mögen, sollen dabei angemessen unterstützt werden.

Texte de la motion du 22 juin 1984

Le Conseil fédéral est invité à aménager les nouvelles compétences autorisant la Confédération à percevoir des redevances routières de manière non pas à entraver, mais au

contraire à sauvegarder et à promouvoir les intérêts suisses en jeu, en veillant au surplus à ce que ces dispositions soient appliquées avec souplesse. Les conventions internationales en la matière seront maintenues et même développées. Conformément à l'article 106, 8^e alinéa, de la loi sur la circulation routière (RS 741.01) et à l'article 41^{bis}, alinéa 1d, de la constitution (mesures de rétorsion), la Confédération pourra et devra faire usage de ces nouvelles compétences en vue en particulier d'empêcher ou d'abolir les pratiques discriminatoires des Etats étrangers dans le domaine des transports. Il y aura lieu, ce faisant, d'apporter un juste soutien aux mesures que les cantons, s'inspirant de l'article 46, 2^e alinéa, de la constitution, pourront être amenés à prendre de leur propre chef dans le dessein d'éviter les doubles impositions.

M. de Chastonay: Lorsque quelques mois après la votation de février 1984 j'ai déposé, en date du 22 juin dernier déjà, ma motion sur les redevances routières, en vue d'inciter le Conseil fédéral à prendre des mesures adéquates pour éviter à nos transporteurs les conséquences économiques et financières provoquées à l'étranger par la redevance sur le trafic poids lourds, je ne me doutais pas encore, pas plus que vous ici, pas plus que le Conseil fédéral à l'époque, de l'étendue et de la gravité de ces mesures. Pourtant, dans son message du 16 janvier 1980, l'Exécutif fédéral entendait déjà minimiser les effets étrangers de la redevance suisse en disant: «Il est possible d'éviter d'autant mieux l'adoption à l'étranger de mesures de rétorsion contre la perception d'une redevance sur les poids lourds qu'il est aisé de prouver que la redevance demandée aux véhicules étrangers ne discrimine en rien les étrangers et qu'elle est destinée à assurer la couverture des charges routières qui leur sont imputables.» Hélas! trois fois hélas! comme les faits sont têtus et que les subtiles distinctions helvétiques faites dans la nature de la redevance poids lourds – s'agit-il d'un impôt, s'agit-il d'un impôt mixte, s'agit-il d'une contribution causale, d'une redevance générale touchant l'utilisation des routes pour certains véhicules? – n'ont pas semblé émouvoir beaucoup certains pays européens malgré les efforts de ceux que l'on a envoyés sur ce chemin de Damas. Force nous est de constater qu'il paraît maintenant inéluctable que nos routiers suisses seront frappés à plus ou moins brève échéance de taxes de rétorsion qui sont de nature à augmenter considérablement les charges de ceux qui assument le trafic des marchandises dans et hors de notre pays. Cet état de fait nous inquiète. Nous devons sérieusement nous en préoccuper, d'autant plus que les transporteurs routiers suisses circulent en moyenne quarante fois plus sur les routes étrangères que les trains routiers étrangers sur nos routes helvétiques! Il faudra aussi prendre en considération le fait que les routiers suisses qui, en général, traversent plusieurs pays étrangers au cours de leurs parcours et transports, vont rencontrer une terre de barrières financières qui, si elles doivent fatalement être surmontées, ne feront que renchérir le coût de la marchandise transportée et, partant, le coût des produits importés ou exportés. Ce phénomène va engendrer à coup sûr de nouvelles poussées inflationnistes, au moment précisément où la hausse des prix commence à se faire sentir dans notre pays. Nous savons d'ailleurs que l'Allemagne fédérale va prochainement discuter d'une loi qui pénalise les transporteurs suisses d'une taxe de 15 francs par jour dès le 1^{er} avril 1985, les débats du Bundestag devant s'ouvrir – je crois – demain sur ce sujet précisément.

Nous savons aussi que l'Italie est sur le point de discriminer les transporteurs suisses en menaçant de leur prescrire des tonnages inférieurs à ceux admis pour les autres véhicules étrangers, ce à quoi le Conseil fédéral répond par des menaces de rétorsion adéquates. On se trouve en pleine escalade!

Téléguidés ou pas, la République démocratique allemande, les pays satellites de l'Est, la Finlande, la Suède et l'Espagne commencent à sortir de leur arsenal législatif des taxes soit forfaitaires, soit journalières, soit au trajet effectué, soit par

kilo de marchandises transportées qui vont frapper de plein fouet les transporteurs suisses.

Ma motion, sur le contenu de laquelle le Conseil fédéral ne s'est pas encore déterminé, tombe dès lors à point nommé pour éviter que l'institution de la redevance poids lourds n'entraîne des réactions étrangères en chaîne et de graves discriminations de tout ordre envers nos transporteurs suisses sur les routes étrangères. De plus, ma motion entend éviter une sorte de double imposition en la matière. Récemment, Monsieur le chef du Département des transports a déclaré à la presse *urbi et orbi* qu'il n'était pas question d'abolir la redevance des poids lourds. C'est un point de vue sur lequel nous aurons ultérieurement l'occasion de nous exprimer longuement, lors du traitement de l'initiative de M. Villiger, actuellement pendante auprès de la Commission des transports et du trafic.

Pour l'heure et dans le cadre des interpellations urgentes qui ont été exposées devant ce conseil, notamment celle de M. Cavadini que j'ai également signée, je me borne à constater que dans son message du 16 janvier 1980 – que j'ai déjà cité tout à l'heure – le Conseil fédéral s'est demandé «s'il ne convenait pas, dans le cadre de la législation d'exécution de l'article 36^{quater} nouveau de la constitution, et des articles 17 et 18, alinéas 5 et 3 des dispositions transitoires, de prévoir un remboursement de la charge supplémentaire imposée par l'étranger aux entreprises de transports suisses et cela par le biais d'une déduction opérée sur la redevance intérieure sur le trafic des poids lourds».

Dès lors, ma motion que je vous prie d'accepter ne demande pas autre chose que de mettre en pratique très rapidement, dans la législation d'exécution, des dispositions constitutionnelles, ce que préconisaient déjà le message du Conseil fédéral et le texte constitutionnel voté par le peuple et les cantons qui précisent justement que la loi pourra restreindre l'étendue de la redevance en cours de durée de validité de la taxe poids lourds. Une mesure réaliste, rapide, et surtout adaptée aux difficiles circonstances rencontrées par nos entreprises de transports routiers dans cette affaire, me paraît en définitive bien préférable à un aléatoire va-et-vient de négociateurs dans la véritable impasse que constituent l'attitude extrêmement ferme et la détermination actuelle des pays étrangers envers la mise en pratique de la redevance poids lourds. Telle est mon opinion même si cette application a reçu l'aval du peuple et des cantons suisses, ce qui ne constitue, en définitive, qu'un argument à usage purement interne et par contre peu déterminant ou convaincant sur le plan international.

85.346

Interpellation Eisenring
Aussenwirtschaft und Schwerverkehrsabgabe
Relations économiques avec l'étranger
et redevance sur les poids lourds

Wortlaut der Interpellation vom 8. Februar 1984

Der Bundesrat wird eingeladen, in der Märzsession der eidgenössischen Räte einen zusammenfassenden Bericht über die Auseinandersetzungen mit inländischen Interessenverbänden und ausländischen Regierungsstellen hinsichtlich der Schwerverkehrsabgabe zu erstatten. Sind vom Bundesrat die bereits erfolgten oder angedrohten Retorsionsmassnahmen in ihrem bereits heute feststellbaren Ausmass erwartet worden? Kann sich aus der Schwerverkehrsabgabe eine Belastung der freundschaftlichen Beziehungen zu Handelspartnern der Schweiz ergeben? Ist der Bundesrat in der Lage, die gesamtwirtschaftlichen Zusammenhänge,

die den Bereich der Schwerverkehrsabgabe tangieren, darzulegen und zu beurteilen, auch ob und in welchem Umfang die Aktivitäten schweizerischer Unternehmen im Ausland und damit schweizerische Arbeitsplätze nachteilig berührt sind? Wie beurteilt schliesslich der Bundesrat die durch die Blockade Anfang Februar provozierte Rechtsverletzung?

Texte de l'interpellation du 8 février 1985

Le Conseil fédéral est invité à présenter aux Chambres fédérales, lors de la session de mars prochain, un rapport condensé et complet sur les différends, voire les affrontements qui l'ont opposé à des groupes suisses d'intérêts et des organes gouvernementaux de l'étranger, au sujet de la redevance sur les poids lourds. Le gouvernement s'attendait-il à ce que les mesures de rétorsion déjà appliquées, ou dont nous sommes menacés, aient l'ampleur qu'on peut d'ores et déjà enregistrer?

Les relations cordiales que la Suisse entretient avec ses partenaires commerciaux risquent-elles d'être affectées, à la suite de l'introduction de la redevance sur les poids lourds? Le gouvernement est-il en mesure d'exposer quels effets le problème que représente cette redevance peut avoir sur l'économie dans son ensemble, et d'estimer si les activités d'entreprises suisses à l'étranger, partant des emplois suisses aussi, sont compromises, et jusqu'à quel point elles le sont? Enfin, comment le Conseil fédéral qualifie-t-il la violation du droit découlant du blocus organisé au début de février 1985?

Eisenring: Ich habe meine Interpellation bereits vor den nun dringlich erklärten Vorstössen eingereicht. Ich kann mich aber aufgrund der Darlegungen meiner Vorredner relativ kurz fassen. Die Fragen sind an den Herrn Bundesrat gerichtet. Sie gehen allenfalls mehr das aussenpolitische Departement denn das Finanzdepartement an.

Ich möchte immerhin an die Botschaft vom 16. Januar 1980 erinnern. Dort ist über die bisherigen Arbeiten der Verwaltung im Vorbereitungsstadium der Schwerverkehrsabgabe und Vignette auf verschiedene Bemühungen hingewiesen worden. Es sind dort verschiedene Tatsachen festgehalten, die sich nun als irrig erweisen. Ich war selbst Mitglied einer Expertenkommission 1969, die die Erhebung von Strassenverkehrsgebühren, Tunnelgebühren usw. einlässlich geprüft hat. Auf diesen Bericht der damaligen Expertenkommission Regli ist in dieser Botschaft hingewiesen worden. Bereits damals wurde festgestellt, dass eine besondere Besteuerung des Schwerverkehrs an der Grenze von der Kommission aus rechtlichen und praktischen Gründen abgelehnt werde.

Wer den Bericht zur Hand genommen hätte, hätte gesehen, dass die Retorsionsfragen nicht erst heute das zentrale Problem sind, sondern bereits in dieser Kommission im Zentrum der Auseinandersetzungen standen.

1977 wurde vom Departement des Innern ein Bericht über Strassenbenützungsabgaben publiziert. In diesem Bericht ist die Beurteilung aus der Sicht sogenannter Fachleute höchst erstaunlich. Dort heisst es: «Keine übermässigen Probleme würde hingegen die Abgabe auf dem Schwerverkehr aufwerfen, auch nicht beim ausländischen Verkehr.» Es folgt dann der bemerkenswerte Rösselsprung, der im Rahmen dieser Botschaft – es gab noch drei andere Berichte, die ich jetzt der Einfachheit halber nicht erwähne – erfolgte. Da heisst es hochlobend: «Die erwähnten fünf Berichte sind in die heutige Vorlage eingeschlossen.» Ich kann mir das nicht richtig erklären, nachdem die Schwierigkeiten, wie sie sich heute manifestieren, schon vor langer Zeit zu erkennen waren. Ich erhebe auch keine Vorwürfe – so wenig wie Herr Villiger. Ich glaube aber doch, dass auch das Parlament die Verantwortung hat, die Brisanz eines solchen Geschäftes schon in den Kommissionen zu erkennen und die entsprechenden Darlegungen dem Parlament auch mit dem notwendigen Nachdruck zu unterbreiten. Ich bitte den Bundesrat, die von mir gestellten Fragen zu beantworten. Wenn ich seine gestrige Antwort im Ständerat beurteile, glaube ich kaum, dass ich mich von seiner Ant-

Motion de Chastonay Strassenverkehrsabgaben

Motion de Chastonay Redevances routières

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.483
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	650-651
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 239

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.