

85.404

Motion Longet**Alternativstrafen. StGB-Revision****Peines de substitution. Révision du CPS***Wortlaut der Motion vom 21. März 1985*

Der Bundesrat wird eingeladen, die Revision des Strafgesetzbuches, mit der die allgemeine Einführung von Alternativstrafen ermöglicht werden soll, zu beschleunigen.

Texte de la motion du 21 mars 1985

Le Conseil fédéral est invité à accélérer la révision du code pénal suisse permettant la généralisation des peines de substitution.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Blunschy, Bonnard, Braunschweig, Brélaz, Cantieni, Carobbio, Christinat, Clivaz, Coutau, Darbellay, Dünki, Dupont, Eggly-Genève, Fankhauser, Frei-Romanshorn, Friedli, Gautier, Geissbühler, Giudici, Grendelmeier, Günter, Hess, Humbel, Jaggi, Leuenberger Moritz, Loretan, Maeder-Appenzell, Magnin, Maitre-Genève, Martin, Meizoz, Morf, Mühlemann, Nauer, Nef, Oester, Ogi, Petitpierre, Pini, Pitteloud, Rebeaud, Renschler, Revaclier, Robbiani, Ruckstuhl, Ruffy, Sager, Schärli, Schmidhalter, Schüle, Soldini, Stamm Judith, Stappung, Uchtenhagen, Vannay, Wanner, Weber-Arbon, Wick, Widmer, Zwygart (60)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'objectif du droit pénal, à savoir la punition, puis la resocialisation de l'auteur d'un délit ou d'un crime, ne passe pas nécessairement par l'enfermement.

Ces dernières années s'est développé le concept des peines de substitution, qui, outre le fait qu'elles contribuent très directement à la resocialisation du condamné, traduisent de manière moderne la notion de punition, au moyen d'une action de réparation, et non plus d'une simple privation de liberté. Par ailleurs, actuellement, la plupart des condamnés bénéficient du sursis, du fait précisément que pour le juge il n'y a pas de moyen terme entre la prison ou la liberté.

La Commission des visiteurs officiels des établissements pénitentiaires du Grand Conseil du canton de Genève a exprimé le souhait, approuvé par le Parlement cantonal unanime, que le CPS soit rapidement révisé en vue de permettre la généralisation des peines de substitution. Ci-dessous un extrait de son rapport.

«Ne faudrait-il pas songer enfin à remplacer un système pénal qui prévoit des sanctions négatives par lesquelles le condamné est privé de droits ou de sa liberté par l'instauration de sanctions positives, non privatives de liberté, par lesquelles le délinquant est appelé à accomplir quelque chose d'utile. Les peines de service à la communauté ont été introduites en Grande-Bretagne en 1972 déjà. Elles procèdent d'un état d'esprit différent qui cherche non à exclure le délinquant de la société mais au contraire à les réconcilier l'un avec l'autre. L'Angleterre n'est pas le seul pays qui connaisse cette sanction. Divers Etats des Etats-Unis ont tenté des expériences similaires. La France a adopté en 1983 la peine de travail d'intérêt général. Le Portugal, l'Italie, les Pays-Bas, la Norvège, le Danemark ont introduit les peines de service à la communauté. En Suisse, cette pratique existe pour les mineurs depuis 1975.

L'instauration de peines exécutées en liberté – auprès du troisième âge, des handicapés, des malades, dans la protection de l'environnement, par exemple – permettrait de reculer l'usage de la prison et de réserver cette dernière aux individus vraiment dangereux, c'est-à-dire susceptibles de porter gravement atteinte aux personnes. Elle aurait ainsi pour effet secondaire de désengorger nos établissements pénitentiaires.»

Tout récemment, un porte-parole du Département fédéral de justice et police a déclaré à la presse approuver la demande du canton de Genève. D'après une dépêche de l'ATS publiée le 18 mars dernier, le DFJP serait d'avis que les prisons strictement fermées pourraient être réservées aux cas les plus graves, les autres condamnés exécutant des peines de substitution; cependant, la généralisation de cette formule nécessiterait une révision du CPS, qu'il n'est pas prévu de mettre en vigueur avant 1990. L'objet de la présente motion est par conséquent de demander au Conseil fédéral d'accélérer la présentation aux Chambres du projet de révision du CPS permettant aux cantons de généraliser les peines de substitution.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 3. Juni 1985**Déclaration écrite du Conseil fédéral du 3 juin 1985*

Le Conseil fédéral est prêt à accepter la motion.

Überwiesen – Transmis

85.313

Motion Seiler**Dieseltreibstoff. Zollfreie Einfuhr****Importation de diesel en franchise***Wortlaut der Motion vom 4. Februar 1985*

Der Bundesrat wird beauftragt, eine Höchstgrenze festzusetzen für die zollfreie Einfuhr von Dieseltreibstoff in den gewöhnlichen (angeschlossenen) Tanks vorübergehend eingeführter Nutzfahrzeuge.

Der zollfreie Tankinhalt ist auf etwa 50 Liter zu beschränken.

Texte de la motion du 4 février 1985

Le Conseil fédéral est chargé de fixer une limite plafond à l'importation en franchise de carburant diesel dans les réservoirs ordinaires (raccordés) de véhicules utilitaires qui entrent en Suisse pour une durée limitée.

Le contenu du réservoir, franc de taxe douanière, doit être fixé à 50 litres environ.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Bircher, Blunschy, Dünki, Flubacher, Grendelmeier, Günter, Jaeger, Keller, Maeder-Appenzell, Mauch, Morf, Müller-Bachs, Neukomm, Oester, Renschler, Schmidhalter, Stamm Judith, Stamm Walter, Wagner, Weber-Arbon, Weder-Basel, Wick, Ziegler, Zwygart (25)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Gemäss geltender Regelung können ausländische Nutzfahrzeuge den gesamten Inhalt ihres Treibstofftanks zollfrei einführen. Demgegenüber ist für inländische Fahrzeuge die zollfreie Menge auf 400 Liter beschränkt. Ausländische Nutzfahrzeuge mit Tanks von 1000 Litern und mehr haben einen entsprechend grösseren Aktionsradius. Allein schon 400 Liter verschaffen dem Lastwagen beim heutigen Stand der Technik einen Aktionsradius von rund 1000 Kilometern. Das ist dreimal die Strecke Basel bis Chiasso, ohne dass via Treibstoffzoll ein Beitrag an unsere Strassenkosten geleistet wird. Dem Bund gehen damit gemäss Schätzungen Einnahmen von rund 10 bis 30 Millionen Franken verloren.

Gemäss dem Zollabkommen über die vorübergehende Einfuhr gewerblicher Strassenfahrzeuge vom 18. Mai 1956 kann jede Vertragspartei Höchstgrenzen festsetzen für die Treibstoffmenge, die in den gewöhnlichen Fahrzeugtanks abgabefrei zugelassen wird. So gewährt zum Beispiel die BRD nur eine Freimenge von 200 Litern und Frankreich nur 50 Liter.

Damit insbesondere die ausländischen Fahrzeuge angehalten sind, in der Schweiz zu tanken, wäre eine Freimenge von 50 Litern die angemessene Grösse. Wegen der gegenüber den umliegenden Ländern kleineren Distanzen könnte die Höchstgrenze auch unter 50 Liter, in keinem Fall aber über 100 Liter liegen. Allfällige Reservetanks sind zu plombieren. Umwelt-, verkehrs- und finanzpolitische Gründe sprechen heute für eine sofortige Einführung einer Höchstgrenze (bzw. Herabsetzung) der zollfreien Treibstoffmenge für in- und ausländische Nutzfahrzeuge auch durch die Schweiz. Zudem fordern die gegenwärtigen Drohungen und Erpressungen seitens ausländischer und teilweise inländischer Schwerverkehrskreise eine Verminderung der massiven finanziellen Vorteile bzw. Kompensation für die voraussichtlichen Einbussen bei den Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe infolge Retorsionsmassnahmen des Auslandes.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 29. Mai 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 29 mai 1985

In seiner Antwort auf die dringliche Einfache Anfrage des Motionärs vom 3. Dezember 1984 (84.772) erklärte der Bundesrat, er gedenke einstweilen nicht, eine verschärfte Treibstoffmengenbeschränkung einzuführen. Als mögliche schweizerische Gegenmassnahme gegen neue ausländische Strassenverkehrsabgaben steht sie indessen auch im Bundesrat noch zur Diskussion. Inzwischen hat Nationalrat Villiger mit seiner parlamentarischen Initiative vom 7. März 1985 vorgeschlagen, die im Fahrzeugtank zollfrei zugelassene Dieseltreibstoffmenge auf 30 Liter zu beschränken, allerdings – im Unterschied zur vorliegenden Motion – nicht neben der Schwerverkehrsabgabe, sondern um (zusammen mit einer Erhöhung des Diesellohls) die sich aus der vorgeschlagenen Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe ergebenden Mindereinnahmen auszugleichen.

Die von Nationalrat Seiler vorgeschlagene Massnahme, die in der Zuständigkeit des Bundesrates liegt und daher nach unserer Auffassung nicht Gegenstand einer Motion bilden kann, bringt neben Vorteilen auch erhebliche Nachteile mit sich. Der Bundesrat ist daran, sie gegeneinander abzuwägen. Zu berücksichtigen ist insbesondere, dass diese Massnahme den vor einem Jahr von den Ministern der 17 Staaten des europäischen Freihandelssystems in Luxemburg beschlossenen gesamteuropäischen Anstrengungen, die Grenzformalitäten zu vereinfachen, zuwiderlaufen würde. Auch die Beschränkung der Möglichkeit, den Inhalt eines gewöhnlichen Treibstofftanks abgabenfrei einführen zu können, steht an sich im Gegensatz zu den europäischen Tendenzen, haben doch zwei Richtlinien des Rates der EG die Freimenge erst im letzten Jahr von 50 auf 200 Liter erhöht.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

85.427

Motion Houmard

Motorkarren.

Ausnahme von der Schwerverkehrsabgabe

Redevance sur les poids lourds.

Exonération des chariots à moteur

Wortlaut der Motion vom 22. März 1985

Der Bundesrat wird eingeladen, durch eine Änderung der Verordnung über die Schwerverkehrsabgabe die Motorkarren von der Schwerverkehrsabgabe auszunehmen.

Texte de la motion du 22 mars 1985

Le Conseil fédéral est invité à reviser l'arrêté concernant la redevance sur les poids lourds et à exonérer les chariots à moteur de la taxe poids lourds.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Allenspach, Ammann-Berne, Aregger, Basler, Bonnard, Bürer-Walenstadt, Candaux, Cavadini, Cevey, de Chastonay, Cotti Gianfranco, Dubois, Eggly-Genève, Etique, Flubacher, Frey-Neuchâtel, Früh, Gautier, Giger, Humbel, Kohler Raoul, Lüchinger, Martin, Massy, Müller-Wiliberg, Nef, Neuenschwander, Perey, Pidoux, Reich, Revaclier, Rime, Rutishauser, Rüttimann, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schmidhalter, Schnider-Lucerne, Schüle, Spoerry, Thévoz, Tschuppert, Uhlmann, Wanner, Weber-Schwyz, Wellauer, Zwingli (48)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le motionnaire renonce à un développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 29. Mai 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 29 mai 1985

Dans le projet d'ordonnance réglant la redevance sur le trafic des poids lourds, mis en consultation le 7 mai 1984 auprès des cantons et des organisations intéressées, les voitures automobiles de transport et les remorques de transport atteignant une vitesse maximale de 25 km/h (portée entre-temps à 30 km/h) étaient mentionnées à l'article 3, au nombre des véhicules exonérés de la redevance. Huit cantons ainsi que l'Association des services des automobiles répondirent qu'il n'y avait aucune raison objective de se fonder sur le critère de la vitesse pour exonérer de la redevance certains véhicules de transport. L'ASTAG, l'Union suisse des arts et des métiers et le «Transportgewerbe-Verband» se déclarèrent aussi contre l'exonération de tels véhicules. Le Conseil fédéral se rallia à ce point de vue et n'exonéra plus de la redevance, sous article 3, 1^{er} alinéa, lettre d, que les véhicules agricoles.

Le motionnaire entend exonérer de la redevance les chariots à moteur en général, c'est-à-dire les voitures automobiles construites pour transporter des choses ou tirer des remorques et atteignant une vitesse maximale de 30 km/h. L'administration a reçu d'autres demandes d'exonération pour divers genres de chariots à moteur (par ex. dumpers, voitures électriques, élévateurs à fourche latérale). Les requérants firent valoir que ces véhicules sont analogues aux voitures automobiles de travail exonérées de la redevance (plaques de contrôle bleues), qu'ils ne fournissent que de faibles prestations de transport et que, normalement, ils ne sont grevés que d'une partie de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur. Ces considérations ne sont pas dénuées de fondement, mais il faut considérer aussi qu'il y a des chariots à moteur pour lesquels une exonération est moins impérieuse. Toutefois, vu la grande variété de chariots à moteur existants, à laquelle s'ajoutent les modèles aux formes et aux utilisations nouvelles qui apparaissent régulièrement sur le marché, un traitement différencié serait

Motion Seiler Dieseltreibstoff. Zollfreie Einfuhr

Motion Seiler Importation de diesel en franchise

| | |
|---------------------|--|
| In | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung |
| Dans | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale |
| In | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr | 1985 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | III |
| Volume | |
| Volume | |
| Session | Sommersession |
| Session | Session d'été |
| Sessione | Sessione estiva |
| Rat | Nationalrat |
| Conseil | Conseil national |
| Consiglio | Consiglio nazionale |
| Sitzung | 17 |
| Séance | |
| Seduta | |
| Geschäftsnummer | 85.313 |
| Numéro d'objet | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 21.06.1985 - 08:00 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 1239-1240 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 20 013 483 |

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.