

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-

wort werde befriedigt erklären können. Damit habe ich auch meine Beantwortung der Beantwortung der Interpellation Eisenring durch Herrn Bundesrat Stich bereits vorweggenommen.

Bundesrat Stich: Ich möchte zuallererst Herrn Eisenring danken, dass er ganz im Sinne der Effizienzsteigerung die Antwort auf die Frage, ob er von der Beantwortung seiner Interpellation durch den Bundesrat befriedigt sei, bereits vorweggenommen und auch beantwortet hat.

Der Schlussbericht der Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrs-konzeption enthält die Empfehlung, die Benützer eines jeden Verkehrssystems hätten die von ihnen verursachten Kosten grundsätzlich selber zu tragen, damit Verzerrungen im Wettbewerb – insbesondere zwischen Schiene und Strasse – beseitigt würden. Der Strassen-schwerverkehr, der die durch ihn verursachten Infrastrukturkosten nicht deckt, sollte demnach durch eine besondere leistungsabhängige Abgabe bis zur vollen Kostendeckung entsprechend der massgebenden schweizerischen Strassenrechnung belastet werden.

In der überwiesenen Motion vom 24. Oktober bzw. 4. Dezember 1978 wurde diese Empfehlung übernommen und eine Botschaft über die Verfassungsgrundlage zur Einführung der Schwerverkehrsabgabe verlangt. In seiner Botschaft vom 16. Januar 1980 hielt der Bundesrat eine hauptsächlich durch Nutzlast und Fahrleistung bestimmte Schwerverkehrsabgabe für gerechtfertigt und schlug einen entsprechenden Verfassungsartikel als Grundlage für die Gesetzgebung vor. Ich möchte hier darauf hinweisen, dass damals in der Vernehmlassung dieser Grundsatz von 24 Kantonen akzeptiert worden ist, zwei haben ihn abgelehnt; acht Parteien haben zugestimmt, keine war dagegen. Wirtschaftsverbände und Unternehmungen haben 28 zugestimmt, keine dagegen, zwei Enthaltungen. Bei den übrigen Organisationen, die Stellung genommen haben, waren 22 dafür, zwei dagegen und eine hat sich enthalten.

Im parlamentarischen Verfahren wurde – nicht zuletzt dem Begehren des Transportgewerbes Rechnung tragend – der Schwerverkehrsabgabe zur Vereinfachung der Erhebung ein pauschaler Charakter verliehen und die Differenzierung nur noch in bezug auf das Gesamtgewicht beibehalten. Diese Änderungen benützte das Ausland, um den Gebührencharakter der Abgabe in Frage zu stellen. Unverändert blieb jedoch der Zweck, wonach mit der Abgabe lediglich die Kostenunterdeckung ausgeglichen werden sollte.

Die Reaktionen des Auslandes sind zu einem wesentlichen Teil auf die unterschiedliche Interpretation gewisser rechtlicher Aspekte, namentlich der Qualifikation der Schwerverkehrsabgabe, zurückzuführen.

Wesentlich scheint heute die Differenz in den unterschiedlichen Auffassungen über die Verkehrspolitik an sich zu sein. Im Ausland geht man davon aus, dass das Nationalitätsprinzip Geltung haben solle, d. h. jedes Land hätte autonom die Infrastruktur für den Verkehr zur Verfügung zu stellen und niemanden zusätzlich für den Transit zu belasten. Diese Auffassung ist natürlich in einem grossen Land durchaus denkbar; für ein kleines ist sie nicht akzeptabel, und zwar aus dem einfachen Grund, weil wir in der Schweiz sehr hohe Strassenbau- und Unterhaltskosten haben. Wir decken sie mit sehr hohen Abgaben auf den Treibstoffen. Das bedeutet unter anderem, dass wir gegenüber der Bundesrepublik einen Dieselpreis haben, der 10 Rappen im Minimum höher ist. Gegenüber Italien liegen wir etwa 40 bis 50 Rappen höher. Es ist deshalb selbstverständlich, dass kein Ausländer je in der Schweiz Dieselloil tankt. Auch die schweizerischen Fahrzeuge, die ins Ausland fahren, kommen mit dem gefüllten Tank zurück und tanken sicher nicht in der Schweiz für die Fahrt ins Ausland.

In der bereits zitierten Botschaft hatte der Bundesrat die Frage der Vereinbarkeit der von ihm vorgeschlagenen Abgabe mit unseren staatsvertraglichen Verpflichtungen geprüft. Neunzehn unserer bilateralen Strassentransportabkommen sehen die gegenseitige Befreiung von Steuern, nicht jedoch von Gebühren für die Benützung von Strassen,

Brücken und Tunnels vor. Verschiedene ausländische Staaten bestreiten nun aber den Gebührencharakter der Schwerverkehrsabgabe und betrachten diese als Steuer. Mit dieser Begründung entziehen sie dann den Schweizern die Befreiung von den in diesen Staaten erhobenen Abgaben. Andere ausländische Staaten, die in ihrer Gesetzgebung Strassenbenützungsgebühren kennen, bringen diese mit dem Hinweis auf die Gegenseitigkeit zur Anwendung, ohne überhaupt auf die Rechtsnatur der Schwerverkehrsabgabe einzugehen.

Zu den Reaktionen des Auslandes mag auch die unterschiedliche Regelung gewisser wichtiger verkehrspolitischer Fragen beigetragen haben. So liegt namentlich das zulässige Höchstgewicht der Lastzüge in den meisten europäischen Staaten in der Regel bei 38 bis 40 Tonnen. In diesem Umfeld sieht sich die schweizerische Verkehrspolitik mit Höchstgewichten von 28 Tonnen sowie dem Sonntags- und Nachtfahrverbot für Lastwagen schon seit Jahren ausländischer Kritik ausgesetzt.

Ich möchte hier noch kurz auf die Information des Auslandes über die Einführung der Schwerverkehrsabgabe zu sprechen kommen. In den Jahren vor Einführung der Schwerverkehrsabgabe haben die schweizerischen Vertreter in Gremien der CEMT und der UNO/ECE, also dem Inlandtransportkomitee, sowie gegenüber der EG jeweils die Gelegenheit benützt, um das Ausland über die Entwicklung zu informieren. Gegen das Vorhaben wurden wohl namentlich von seiten der EG gewisse Bedenken geäussert, zur Androhung von Gegenmassnahmen kam es dabei jedoch nicht. Vielmehr wurde von der EG eine Empfehlung herausgegeben, gegen die Schweiz keine individuellen Massnahmen zu ergreifen, sondern gesamthaft mit der Schweiz zu diskutieren.

Nach der Abstimmung vom 26. Februar 1984 informierte das Bundesamt für Verkehr die Transportministerien von 33 Staaten. Weitere ausführliche Orientierungen der gleichen Empfänger erfolgten nach Erlass der Verordnung vom 12. September und deren Änderung vom 3. Dezember 1984. Demnach musste der Bundesrat, wenn er auch in seiner Botschaft vom 16. Januar 1980 den Verlust gewisser Vergünstigungen für schweizerische Transportunternehmen im Ausland nicht ausschloss, nicht mit einer Reaktion des Auslandes in dem Ausmass, wie sie in der Zwischenzeit erfolgt ist, rechnen.

Ich möchte hier nicht weiter auf die Frage eingehen, welche Verantwortung gewisse Kreise unseres eigenen Transportgewerbes durch ihr Verhalten im In- und Ausland für diese Aktionen zu tragen haben. Bis jetzt belasten folgende Länder wegen der Einführung der Schwerverkehrsabgabe schweizerische Transporteure: Bulgarien, DDR, Frankreich, Rumänien, die Sowjetunion, die Tschechoslowakei und Ungarn.

Zu den einzelnen Ländern lässt sich folgendes sagen: Vor- erst zur Bundesrepublik Deutschland: Das deutsche Kraftfahrzeugsteuergesetz sieht vor, dass in- und ausländische Fahrzeuge grundsätzlich mit dem gleichen Betrag zu belasten sind. Auf Fahrzeuge aus Ländern, welche die deutschen Lastwagen von Verkehrssteuern befreien, wird die Steuer nicht erhoben. Da die Bundesrepublik die Schwerverkehrsabgabe als eine Steuer einstuft, will sie die Schweizer Lastwagen und Cars mit einer reduzierten Kraftfahrzeugsteuer belegen, welche genau den Ansätzen der Schweizer Schwerverkehrsabgabe entspricht. Die Bundesrepublik Deutschland erhebt aber auf Busfahrten, auch von schweizerischen Cars, eine Mehrwertsteuer von 0,7 Pfennig pro Kopf und Kilometer. Zudem erhoben die Deutschen zwischen dem Beginn der fünfziger und bis Ende der sechziger Jahre eine leistungsabhängige Beförderungssteuer auf in- und ausländischen Lastwagen, und zwar trotz des berühmten Abkommens von 1928.

Die österreichischen Behörden erheben gegen die Einführung der Schwerverkehrsabgabe keine grundsätzlichen Einwände. Hingegen wünschen sie die Lösung kleinerer Probleme im Grenzbereich. Wie der Herr Interpellant, Nationalrat Clivaz, erwähnt, hat Österreich 1978 selber eine lei-

stungsabhängige Beförderungssteuer auf transportierten Waren eingeführt. Diese Abgabe gilt für In- und Ausländer. Ausländische Proteste führten zu einer teilweisen Neugestaltung der Massnahme.

Italien führte eine reduzierte Abgabe ein, den sogenannten «dirito fisso». Es ist im übrigen nicht Sache des Bundesrates, die Haltung des Auslandes gegenüber der österreichischen Massnahme zu beurteilen. Italien macht geltend, dass nach seinem Recht gegenüber Fahrzeugen aus Staaten, mit welchen nicht auf Basis eines bilateralen Transportabkommens Abgabenbefreiung statuiert werden kann, der «dirito fisso» zu erheben sei. Anfang dieser Woche fand eine erste Gesprächsrunde mit italienischen Behördenvertretern statt. Diese Gespräche sollen weitergeführt werden. Im westlichen Nachbarland Frankreich wird eine Achssteuer erhoben, der die französischen und die Unternehmer aus denjenigen Staaten unterliegen, mit denen keine gegenseitige Befreiung vereinbart wurde. Die Steueransätze sind so abgestuft, dass Fahrzeuge bis zu einem bestimmten Achsdruck überhaupt nicht, Fahrzeuge mit hohem Achsdruck hingegen, die die Strassen stark abnutzen, entsprechend belastet werden.

Nun zu Bulgarien, der Deutschen Demokratischen Republik, der Sowjetunion, der Tschechoslowakei und Ungarn. Den Wegfall der Abgabenbefreiung in der Schweiz haben die Behörden der erwähnten Staaten zum Anlass genommen, ihre in besonderen Verordnungen vorgesehenen und meistens nur für im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge geltenden Strassenabgaben auf schweizerischen Fahrzeugen zu erheben. Weitere Staaten sind bei den schweizerischen Behörden wegen der Schwerverkehrsabgabe vorstellig geworden. Zum Teil wurden dabei Massnahmen angekündigt.

Ausgangspunkt der Haltung des Bundesrates ist der Entscheid über die Einführung der Schwerverkehrsabgabe, der von Volk und Ständen getroffen worden ist. Der Bundesrat hat nie einen Zweifel daran gelassen, dass dieser Beschluss des Souveräns nicht negotiabel ist. Er hat auch gegen diesen Entscheid gerichtete Blockaden als illegal und undemokratisch verurteilt. Er hat den verantwortlichen Personen des Transportgewerbes seine Haltung unmissverständlich zum Ausdruck gebracht. Gegen blockierende Chauffeure und organisierende Arbeitgeber sind Strafverfahren eingeleitet worden.

Angesichts der eingetretenen Situation hat sich der Bundesrat entschlossen, mit verschiedenen Ländern erneut in Kontakt zu treten. Im Interesse der laufenden oder bevorstehenden Gespräche erscheint es verfrüht, hierüber Einzelheiten bekanntzugeben. Sobald die Ergebnisse aller Gespräche vorliegen, wird aufgrund einer Gesamtbeurteilung aber das weitere Vorgehen bestimmt und die Öffentlichkeit orientiert werden. Deshalb kann der Bundesrat der Motion von Herrn Nationalrat de Chastonay nicht zustimmen. Wir beantragen, diese in ein Postulat umzuwandeln.

Zur Frage der FdP-Fraktion und von Herrn Nationalrat Cavadini, ob der Bundesrat gegebenenfalls gewillt und in der Lage wäre, die Belastung ausländischer Lastwagen für eine begrenzte Zeit zu sistieren, um Zeit für weitere Verhandlungen mit ausländischen Regierungen zu gewinnen, möchte ich folgendes bemerken:

Nach Artikel 17 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung erhebt der Bund – und es handelt sich hier nicht um eine Kann-Vorschrift – die Schwerverkehrsabgabe auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen und Anhängern. Eine einseitige Befreiung der ausländischen Fahrzeuge durch den Bundesrat ist daher rechtlich nicht möglich. Im übrigen liesse sich eine allseits befriedigende Regelung nach den bisherigen Erfahrungen kaum erreichen, so dass die Sistierung der Abgabe wohl einer Aufhebung gleichkäme.

Die Einführung der Schwerverkehrsabgabe hat eine Reihe von Ländern veranlasst, Gegenmassnahmen zu ergreifen. Trotzdem sollte man die Schwerverkehrsabgabe als das sehen, was sie ist, nämlich eine Gebühr zur Deckung der von den Verkehrsteilnehmern verursachten Kosten. Der

Betrag ist auch im Vergleich mit den im Ausland bereits früher erhobenen Autobahn- und Tunnelgebühren sowie anderen Abgaben relativ bescheiden.

Heute lässt sich die von Herrn Nationalrat Eisenring aufgeworfene Frage, ob die Einführung der Schwerverkehrsabgabe die Beziehungen mit den Wirtschaftspartnern der Schweiz belastet habe, nicht abschliessend beantworten. Vorübergehende Belastungen dieser Beziehungen sind zwar nicht völlig auszuschliessen, doch glaubt der Bundesrat nicht an eine ernsthafte Trübung unserer traditionell guten Verhältnisse mit anderen Ländern. Man muss auch ganz klar festhalten: Differenzen mit anderen Ländern gibt es immer wieder, und zwar aus dem ganz einfachen Grund, weil wir und die anderen Länder gelegentlich unterschiedliche Interessen haben.

Herr Villiger hat hier die Körperschaftssteuer angesprochen, d. h. er hat von Gerüchten gesprochen. Ich kann auch bei diesem Beispiel sagen, dass wir auch darüber seit Jahren Diskussionen mit Deutschland haben. In etwa drei Monaten wird uns Deutschland wieder eine neue Offerte unterbreiten, wobei wir sehr skeptisch sind, ob wir diese Offerte akzeptieren können, ob diese Offerte für die Kantone überhaupt annehmbar wäre. Solche Diskussionen über Belastungen gibt es immer wieder; sie gehören zum Alltag in der Politik mit anderen Ländern. Deshalb sollte man diese Frage auch nicht überbewerten.

Nun zu den Auswirkungen auf das international tätige Transportgewerbe: Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die ausländischen Gegenmassnahmen für das schweizerische Transportgewerbe eine Belastung darstellen. Es ist jedoch im jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, sich über deren Umfang und Auswirkungen ein abschliessendes Bild zu machen. Wir dürfen auch nicht übersehen, dass im grenzüberschreitenden Strassennutzverkehr eine grosse Überkapazität besteht. Es besteht daher international ein harter Wettbewerb und – wie in anderen Branchen übrigens auch – ein dauernder Zwang zur Strukturanpassung. Diese Probleme der Transportbranche bestehen aber unabhängig von der Einführung der Schwerverkehrsabgabe. Man kann also, wenn es hier zu Strukturanpassungen kommt, nicht einfach daraus schliessen, diese Anpassungen seien jetzt wegen der Schwerverkehrsabgabe gekommen. Ganz abgesehen davon, dass auch die Verlagerung ins Ausland, Herr Villiger, nicht sehr einfach ist, weil beispielsweise die Bundesrepublik hier ein Kontingentierungssystem kennt. Aber es gibt natürlich andere Länder, die ich hier nicht erwähnen will, wo eine Verlagerung denkbar wäre.

Es ist auch nicht auszuschliessen, dass Härtefälle auftreten. Befürchtungen, die Branche in ihrer Gesamtheit stehe vor dem Ruin, sind sicher übertrieben. Am meisten betroffen dürften diejenigen Ferntransporter sein, bei welchen sich ausländische Massnahmen kumulieren.

Der Bundesrat steht mit dem Gewerbe in Kontakt, um mit diesem die Auswirkungen der ausländischen Folgemassnahmen zu beurteilen und im Rahmen des Verfassungsauftrages sowie der internationalen Verpflichtungen nach Lösungen zu suchen, welche die Belastung der international tätigen schweizerischen Transporteure möglichst tief halten. In diesem Zusammenhang muss ich aber darauf hinweisen, dass für die Rückvergütung der zusätzlichen Abgaben, welche die schweizerischen Transportunternehmer im Ausland bezahlen müssen, eine gesetzliche Grundlage fehlt. Ich erinnere im übrigen daran, dass den schweizerischen Unternehmen für die Zeit, in welcher sie Auslandsfahrten unternehmen, unter gewissen Voraussetzungen Teilrückerstattungen der Schwerverkehrsabgabe gewährt werden.

Die dringliche Interpellation der SP-Fraktion wirft die Frage auf, wie die Schweiz ihre Rolle als Transitland der EG-Staaten sieht. Dazu ist folgendes zu sagen:

Unsere Beziehungen zu den Europäischen Gemeinschaften im Bereich des Transportwesens sind – wie in vielen anderen Gebieten – durch Interdependenz gekennzeichnet. Wegen ihrer geographischen Lage ist die Schweiz für den innerschweizerischen Warenaustausch von grosser

Bedeutung. Da das Transportwesen ausserhalb des Gültigkeitsbereichs der Freihandelsabkommen Schweiz/EG liegt, wünschte die EWG anlässlich des Vertragsabschlusses im Jahre 1972 die Unterzeichnung einer gemeinsamen Erklärung über den Warentransit, um Diskriminierungen und Wettbewerbsverzerrungen für Waren zu vermeiden, die bei ihrer Durchfuhr das Hoheitsgebiet der Schweiz berühren. Die Schweiz hat angesichts der Bedeutung dieses Anliegens für die EWG dem Begehren entsprochen, jedoch immer ausdrücklich die Autonomie der Schweiz auf verkehrspolitischem Gebiet betont. Dies gilt unter anderem hinsichtlich der zugelassenen Masse und Gewichte der Lastwagen (höchsten 28 Tonnen Gesamtgewicht) und der Tariffreiheit im Strassengüterverkehr.

In der Botschaft von 1976 über den Ausbau der BLS auf Doppelspur hat der Bundesrat sein Transitkonzept in einem speziellen Kapitel dargestellt, das sowohl die Bahnen wie die Strassen umfasst. Danach hat er nicht zuletzt aus ökologischen Gründen für die Ferntransporte der Schiene den Vorrang zugesprochen. Der Transitverkehr mit Lastwagen sollte soweit als möglich durch kombinierte Techniken (Huckepack) bewältigt werden. Aus diesem Grund hat der Bundesrat im Zusammenhang mit dem Leistungsauftrag 1982 der SBB eine Starthilfe zur Förderung des Huckepackverkehrs vorgeschlagen, was die eidgenössischen Räte in ihrem Beschluss übernommen haben.

Im Bericht über eine weitere Eisenbahn-Alpentransversale hat der Bundesrat 1983 seine bisherige Transitpolitik in Übereinstimmung mit den Vorschlägen der Gesamtverkehrskonzeption bestätigt. Hier ist denn auch daran zu erinnern, dass aufgrund dieser Überlegungen der Huckepackverkehr von der Schwerverkehrsabgabe ausgenommen worden ist. Andererseits muss wohl kaum besonders hervorgehoben werden, dass die Gemeinschaft als Durchfuhrgebiet auch für schweizerische Waren von grosser Bedeutung ist. Diese Beziehungen führten und führen weiter zu einer intensiven Zusammenarbeit mit der Europäischen Gemeinschaft und deren Mitgliedstaaten im Transportsektor. Diese Zusammenarbeit nimmt verschiedene Formen an und wickelt sich sowohl bilateral als auch im Rahmen von internationalen Institutionen ab. In dieser Hinsicht bestätigt der Bundesrat seine bisherige Haltung. Dies gilt nicht nur bezüglich der zulässigen Höchstgewichte für schwere Motorfahrzeuge, Nacht- und Sonntagsfahrverbot, sondern auch bezüglich des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur und der Förderung des umweltfreundlichen kombinierten Verkehrs.

Selbstverständlich wird die Schweiz die europäische Entwicklung der Verkehrsprobleme aufmerksam verfolgen. Wir sind auch bereit, unseren Anteil zu ausgewogenen europäischen Lösungen beizutragen. Die Schwierigkeiten einer solchen Harmonisierung auf gesamteuropäischer Ebene dürfen jedoch, wie die bisherigen Erfahrungen zeigen, nicht unterschätzt werden. Es muss im übrigen vorausgesetzt werden, dass den durch den internationalen Verkehr entstehenden Infrastrukturkosten und Umweltbelastungen eines Landes Rechnung getragen wird.

Zum Schwerverkehr noch einige Zahlen: Die Zahl der in die Schweiz einfahrenden ausländischen Lastwagen lässt sich aufgrund der Menge der mit solchen Fahrzeugen beförderten Güter nur grob schätzen. Danach dürften 1980 570 000, 1981 610 000, 1983 670 000, 1984 750 000 Einfahrten ausländischer Lastwagen in die Schweiz erfolgt sein. Während 1980 mit schweizerischen und ausländischen Lastwagen noch ungefähr die gleich grossen Gütermengen über die Grenze transportiert worden sind, ist der schweizerische Anteil an diesem Verkehr auf der Strasse bis 1984 sukzessive auf 45 Prozent zurückgegangen.

Was den Gotthard betrifft, so ist die Zahl der Durchfahrten im Güterschwerverkehr pro durchschnittlichen Werktag von 85 in den Jahren 1979/80, also vor der Eröffnung des Tunnels, auf 675 im Jahre 1981 und 1072 im Jahre 1983 gestiegen. Für den San-Bernardino-Tunnel ist in der gleichen Zeit ein Rückgang von 596 auf 300 Fahrzeuge pro Werktag festzustellen. Für den Grosse St. Bernhard ist die Zahl bei

rund 240 konstant geblieben. Für 1984 liegen erst provisorische Zahlen vor, die für den Gotthard-Tunnel noch eine Zunahme um 5 Prozent auf 1130 Fahrzeuge pro Werktag anzeigen, während für den San Bernardino und den Grosse St. Bernhard eine abnehmende Tendenz festzustellen ist.

Der Anteil ausländischer Schwerverkehrsfahrzeuge am gesamten alpenüberquerenden Verkehr in der Schweiz liegt in der Grössenordnung von etwa 50 Prozent mit leicht steigender Tendenz. Bezogen auf den Gotthard allein stieg der Ausländeranteil zwischen 1981 und 1984 von 42 auf 53 Prozent.

Der Transitgüterverkehr Nordeuropa-Italien durch die Schweiz betrug 1980 0,5 Millionen Tonnen. Vergleichsweise wurden durch Österreich 13 Millionen Tonnen und durch Frankreich 12,6 Millionen Tonnen Transitstrassentransporte durchgeführt. 1983 lautet die entsprechende Zahl für die Schweiz 0,7 Millionen Tonnen; für Frankreich und Österreich besitzen wir noch keine bereinigten Zahlen. Die Rolle der Schweiz als Transitland im Strassengüterverkehr ist somit insgesamt eher bescheiden.

Im Eisenbahngüterverkehr ist die Lage anders. Der Transitgüterverkehr Nordeuropa-Italien durch die Schweiz betrug 1980 auf der Bahn 11,2 Millionen Tonnen. Vergleichsweise wurden durch Österreich 5,6 Millionen Tonnen und durch Frankreich 9,6 Millionen Tonnen transportiert. Bis 1983 ist die transportierte Tonnage durch die Schweiz allerdings um 2 Millionen Tonnen gesunken, während die französischen Bahnen nur schwache Einbussen hinnehmen mussten und Österreich seine Position ungefähr halten konnte.

Im Zusammenhang mit der Schwerverkehrsabgabe spielt die in der Interpellation der FdP-Fraktion aufgeworfene Frage der Strassenrechnung eine wichtige Rolle. Ich möchte dazu folgendes sagen: Im Oktober 1983 hat der Bundesrat vom Bericht der Kommission zur Überprüfung der Strassenrechnung Kenntnis genommen. Gleichzeitig hat er das Departement des Innern beauftragt, in Zusammenarbeit mit den interessierten Departementen die Kommissionsempfehlung zu überprüfen und dem Bundesrat Antrag zu stellen. Es ist vorgesehen, einen Bericht den direkt interessierten Kreisen der Verkehrswirtschaft zur Vernehmlassung zu unterbreiten, bevor der Bundesrat Beschlüsse über die künftigen Methoden der Strassenrechnung fassen wird.

Bei dieser Sachlage kann noch keine Aussage darüber gemacht werden, ob und inwiefern eine künftige Strassenrechnung methodisch und zahlenmässig von der geltenden Strassen- und Kategorienrechnung abweichen wird. Bis auf weiteres muss sich der Bundesrat nach wie vor auf die jährlich vom Bundesamt für Statistik veröffentlichten Ergebnisse stützen. Diese weisen für 1982 in der Variante Kapitalrechnung für die leichten Motorfahrzeugkategorien eine Kostenunterdeckung von zusammen 565 Millionen Franken und für die schweren Motorfahrzeuge eine solche von 237 Millionen Franken aus. Dies entspricht einem Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von rund 84 bzw. 64 Prozent.

Die Fraktion PdA/PSA/POCH fragt nach den erwarteten Einnahmen. Es ist selbstverständlich verfrüht, aufgrund der Zahlen der Monate Januar und Februar die Einnahmen für das ganze Jahr hochrechnen zu wollen. Ich habe bereits am Montag die Zahlen bekanntgegeben. Die Zollämter, welche die Schwerverkehrsabgabe für die im Ausland immatrikulierten Fahrzeuge einziehen, haben im Januar 1985 etwa 2,1 Millionen Franken, im Februar ungefähr 1,1 Millionen Franken eingenommen. Immerhin ist anzunehmen, dass tendenziell die budgetierten Einnahmen auf inländischen Fahrzeugen vermutlich erreicht oder übertroffen werden, während die Einnahmen auf ausländischen Fahrzeugen unter den Erwartungen liegen werden.

Zusammenfassend möchte ich folgendes festhalten: Der Bundesrat handelt hier im Rahmen eines Verfassungsauftrages. Die Schwerverkehrsabgabe ist keine finanzpolitische Massnahme, sondern eine Massnahme, die sich in den Rahmen einer schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption einfügt. Es geht darum, dass der Schwerverkehr seine anteil-

ligen Strassenkosten deckt; es geht aber auch darum, dass gewisse Transporte, nicht zuletzt aus Gründen der Umweltbelastung, von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Der Bundesrat beantragt Ihnen, die Motion von Herrn de Chastonay in ein Postulat umzuwandeln.

Präsident: Es haben sich 23 Redner gemeldet. Damit ist implizite der Antrag auf Diskussion gestellt. Wird ein anderer Antrag gestellt? – Das ist nicht der Fall. Ich beantrage Ihnen, die Rednerliste zu schliessen. Die Redezeit ist auf 5 Minuten beschränkt.

Spälti: Wenn man zu dieser Antwort des Bundesrates Stellung nimmt, dann gilt es einleitend, folgendes festzuhalten: Es geht bei der in Gang gekommenen Diskussion nicht um die Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe oder um einen Verzicht aus den daraus fliessenden Einnahmen. Wir haben einen Volksentscheid, und das Transportgewerbe akzeptiert diesen Volksentscheid auch. Das Transportgewerbe wehrt sich aber zu Recht gegen die Zusatzbelastung, die jenen Betrieben als Retorsionsmassnahmen entstehen, deren Fahrzeuge im Ausland Transporte durchführen.

Hier ist – und ein Herunterspielen scheint mir unkorrekt zu sein – eine Situation entstanden, die Bundesrat, Parlament und auch das Stimmvolk seinerzeit nicht erkannt haben. Es ist eine Lage entstanden, die einem Gewerbe, aber auch dem Ansehen unseres Landes enorm schadet. Das Transportgewerbe mag zwar bei vielen Leuten nicht sehr beliebt sein; doch ist festzuhalten, dass dieses Gewerbe zu 50 Prozent aus Einmannbetrieben besteht und 97 Prozent der Betriebe weniger als 20 Personen beschäftigen. Es gibt also wenig Grossbetriebe.

Eine Vergleichsstudie der Europäischen Gemeinschaft zeigt, dass bei vergleichbaren Jahresleistungen schweizerische Lastenzüge unter Berücksichtigung aller fiskalischen Abgaben die höchste Belastung in Europa haben. Das schweizerische Transportgewerbe, welches rund 30 Prozent seiner Leistung im Ausland erbringt, kämpft also schon ohne Belastung durch Retorsionsmassnahmen mit ungleich langen Spiessen.

Es ist so, dass die bereits erfolgten und – sofern keine Massnahmen getroffen werden – die noch zu erwartenden Gegenmassnahmen des Auslandes das Transportgewerbe in einem Ausmass belasten, das bei der schon heute knappen Kalkulation betriebswirtschaftlich nicht mehr verkraftbar ist. Ich stelle fest, dass das offenbar – obschon es immer wieder herabgespielt wird – auch der Bundesrat bestätigt. Soeben ist von Herrn Bundesrat Stich gesagt worden: «Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die ausländischen Gegenmassnahmen für das schweizerische Transportgewerbe eine Belastung darstellen.» Es spielt doch eine völlig untergeordnete Rolle, ob diese Belastung die Folge von sogenannten spiegelbildlichen Massnahmen ist oder ob die bisher im Ausland verkehrenden Fahrzeuge bis heute zu gering belastet wurden. Die zu erwartenden Retorsionsmassnahmen können in die Tausende von Franken gehen, ganz abgesehen von den Schikanen, die nichttarifärer Art sind und die die Transporteure zu erleiden haben. Man kann diese Zahlen natürlich alle als unwahr bezeichnen, man kann das alles herabspielen, und dann hat man das Problem vom Tisch. Aber so leicht geht es eben nicht.

Nun hat die Sache aber auch noch eine andere Dimension. Ich bin eigentlich erstaunt, dass der Bundesrat praktisch nicht darauf zu sprechen kommt. Wenn man nämlich viel im Ausland zu tun hat, stellt man fest, dass das Ansehen der Schweiz mit dieser ganzen Übung enorm gelitten hat. Das ist für ein Land, dessen wirtschaftliches Schicksal sehr stark vom Exporterfolg abhängt, eine ganz unglückliche Situation und erschwert unsere Position bei Exportverhandlungen.

Es wäre sicher heute verfehlt, wenn man irgendwie – das ist schon gesagt worden – in Schuldzuweisungen machen wollte. Gerade der Bundesrat hat ja seinerzeit eine leistungsgebundene Schwerverkehrsabgabe vorgeschlagen. Trotzdem kann man aber nicht verschweigen, dass das Verhalten der Landesregierung merkwürdig anmutet. Da

sichern einzelne fragmentarische Informationen durch, man hört von Aussagen negativer Art eines Bundesrates über das Transportgewerbe. Gleichzeitig wird aber in Geheimniskrämerei gemacht. Verwiesen sei etwa auf das Ergebnis der Mission Lévy und auf die offenbar vorliegende neue Strassenrechnung.

Ich komme zum Schluss: Es gibt meines Erachtens nur eines – und da bin ich erstaunt über die Antwort des Bundesrates, die überhaupt keine Lösungsansätze vorsieht –: nämlich den Mut aufzubringen, die Mängel, die Fehlleistungen und die erwarteten Folgen zu erkennen und sie zuzugeben. Wir müssen vor dem Volksentscheid Achtung haben, welcher ja zum Zweck hatte, die Unterdeckung des Schwerverkehrs in der Schweiz aufgrund der damaligen Strassenrechnung zu kompensieren, welcher aber nicht zum Zweck hatte, das Transportgewerbe ungerechtfertigterweise im Ausland zusätzlich zu belasten.

Es ist also eine Lösung anzustreben, welche diese Retorsionsmassnahmen gegenüber dem schweizerischen Transportgewerbe im Ausland ausschaltet oder die zusätzliche Belastung im Ausland ausgleicht. Dies und nur dies verlangt – meines Erachtens zu Recht – das Transportgewerbe.

Rüttimann: Eigentlich wäre uns allen einiges erspart geblieben, wenn wir diese Diskussion vor vier Jahren hier geführt hätten. Aber – wie bereits erwähnt – geht es nicht an, jetzt zu suchen, wer wo was falsch gemacht hat, sondern wir müssen aus der gegenwärtigen Situation das Beste machen.

Dass diese Vorstösse von heute morgen eigentlich aus allen politischen Windrichtungen kommen, zeigt, dass mit dieser Schwerverkehrsabgabe etwas nicht in Ordnung sein kann. Für den inländischen Verkehr bringt diese Angelegenheit keine Probleme: Der inländische Lastwagenverkehr hat diese Schwerverkehrssteuer auf den 1. Januar 1985 abgewälzt. Es kam also so heraus, wie man es vorausgesehen hatte. Die Konsumenten haben diesen Aufschlag mehr oder weniger murrend akzeptiert.

Anders ist es – wie wir heute schon gehört haben – mit dem international tätigen schweizerischen Transportgewerbe. Für dieses Gewerbe ist die Lage im Moment tatsächlich kritisch. Ich will Ihnen mit einigen Ausführungen sagen, weshalb dieses Gewerbe sich seit dem letzten Weltkrieg aufgebaut hat. Es hat wegen seiner Zuverlässigkeit, wegen seiner Leistungsfähigkeit, international einen sehr guten Namen, und es konzentriert sich weitgehend auf Spezialtransporte, Transporte, die schnell ausgeführt werden müssen und nicht auf die Bahn verlegt werden. Das ist zuzugeben, auch wenn man diesem Transportgewerbe mit der Schwerverkehrsabgabe allenfalls einen Hieb austeilen wollte!

Es kommt dazu, dass dieses Gewerbe nicht nur die schweizerische Schwerverkehrsabgabe bezahlt, sondern eben in einem mehrfachen Ausmass von diesen Retorsionsmassnahmen betroffen werden wird. Solche Verhandlungen sind im Gang. Bundesrat Stich hat darüber berichtet (momentan mit Italien). Aber, nur mit diesen Ländern in Kontakt zu bleiben, damit ist es meines Erachtens noch nicht gemacht, wenn wir nicht etwas in den Händen haben, was wir anbieten können.

Ich glaube, jetzt bestünde die Möglichkeit, dass der Bundesrat im Rahmen seiner Vollzugskompetenz die Schwerverkehrsabgabe sistieren könnte, um einen Verhandlungsgegenstand gegenüber dem Ausland in den Händen zu haben. Ich bin also der Meinung, dass hier ein schlafender Hund geweckt wurde. Es ist heute erwähnt worden, dass das Ausland an unseren Einschränkungen (28t, Nacht- und Sonntagsfahrverbot, Höchstbreite usw.) schon bis heute keine Freude hatte, aber das eigentlich tolerierte. Man hat vielleicht auch aus anderen Gründen – zum Beispiel wegen des gutgehenden Tourismus – jetzt gesagt, nun komme die Schweiz und führe als kleines Land international auch noch diese Erschwerungen ein. Man muss also dafür Verständnis haben.

Ich habe auch Verständnis für die Härte des Bundesrates – ich muss das gleichzeitig sagen –; denn es gilt natürlich,

dieses Gesetz, das das Volk beschlossen hat, durchzuziehen. Wahrscheinlich würde das Volk unter den heutigen Umständen zu beiden Vorlagen, Schwerverkehrsabgabe und Vignette, nicht mehr ja sagen.

Es gilt also, dieses Gesetz durchzuziehen. Aber dem international tätigen Transportgewerbe gegenüber ist eine landesübliche Rücksichtnahme sicher zuzugestehen. Es handelt sich immerhin um etwa 8000 Lastwagen, die mehrheitlich ihre Transporte im Ausland tätigen, aber in der Schweiz immatrikuliert sind, also den Kantonen Millionen von Franken aus Verkehrssteuern und der Eidgenossenschaft Millionen von Franken aus Treibstoffzollzuschlägen bringen.

Ich glaube deshalb, dass die Initiative Villiger, die heute noch nicht zur Diskussion steht, eine richtige Lösung aufzeigt, indem man eben diese Zollzuschläge etwas erhöhen würde, um – mit den dafür erforderlichen Tankkontrollen an der Grenze – trotzdem etwas in unsere Bundeskasse zu bekommen. Das macht das Ausland heute schon. Mit dieser Massnahme könnte es uns demnach nicht vorwerfen, wir würden es diskriminieren. Warum können wir das nicht durchführen?

Diese Initiative hat natürlich das Handicap, dass sie durch die parlamentarische Mühle gehen muss. Aber um diese ausländischen Retorsionsmassnahmen abzuwenden, sollte der Bundesrat doch einsehen, dass vielleicht mit einer Sistierung der Schwerverkehrsabgabe für den Moment die Lösung da wäre. Da würde ihm kein Stein aus der Krone fallen, und auch der Volksbeschluss würde nicht ausser Kraft gesetzt, sondern eine vernünftige Lösung getroffen, damit das Transportgewerbe mit über 10000 Arbeitsplätzen (wenn man die Infrastruktur dazuzählt) nicht an die Wand gedrückt wird.

M. Revaclier: Après les explications décevantes du Conseil fédéral, une chose est maintenant certaine: la taxe poids lourds est en train de s'enliser dans le maquis de la procédure internationale et les contradictions du gouvernement. Il faut donc sortir du bourbier.

Peu importe les responsabilités passées. L'évidence est là, la situation se dégrade sur le front de nos relations européennes. L'image d'une Suisse favorisant les échanges internationaux, plaque tournante de l'Europe, pâlit à vue d'œil. Nous devons donc mettre un terme à l'escalade des mesures de rétorsion, rassurer nos partenaires et voisins économiques ainsi que les transporteurs suisses menacés dans leur activité.

Or, les négociations engagées ne sont pas près d'aboutir. Je doute fort que nous échappions aux mesures de rétorsion envisagées par l'Allemagne et l'Italie. La France n'a pas hésité un instant, puisqu'elle a ressuscité, dès le 1^{er} janvier 1985, la taxe à l'essieu suspendue en 1969. Il y a là un précédent qui ne présage rien de bon de ses deux autres partenaires de la CEE, sans parler des mesures discriminatoires prises par d'autres pays plus lointains.

Alors, comment s'en sortir? Pour ma part, l'initiative présentée par M. Villiger qui vise à abroger la redevance poids lourds en procédure d'urgence, conformément à l'article 89^{bis} de la constitution, m'apparaît réaliste et opportune. Car, maintenant, ce ne sont pas seulement les intérêts des transporteurs suisses qui sont à considérer, mais c'est bel et bien l'ensemble de notre politique économique vis-à-vis de l'Europe qui est en jeu.

Lorsque, en 1972, nous avons signé – et le peuple les a ratifiés – les accords de libre-échange avec la CEE, nous avons fait un grand pas vers l'Europe. Treize ans plus tard, la taxe poids lourds ressemble à un grand pas en arrière. La pureté de nos intentions de champion du libre-échange est remise en cause. A ce rythme de samba nous perdrons rapidement toute crédibilité dans l'Europe économique. A ce stade, il vaut mieux renoncer aux produits aléatoires de quelques taxes qu'à la confiance de nos partenaires commerciaux.

La proposition de M. Villiger constitue donc une base de discussion qui permettrait, à tête reposée, de reprendre le problème. En effet, il n'y a pas d'autre solution de rechange.

Exempter de la taxe poids lourds les camions étrangers, arguant du fait qu'en réalité la redevance est un impôt, m'apparaît contraire à la décision du peuple et des cantons. De plus, cette astuce juridique est inacceptable pour les transporteurs suisses qui se chargent de transports frontaliers. Ils ne pourraient supporter la concurrence voisine. Leur situation nécessiterait alors des mesures de protection particulières. Il en résulterait une nouvelle escalade des entraves au transport des personnes et des biens; ce qui est impensable dans les régions frontalières.

Dans cette affaire, l'obstination n'est pas une vertu. Elle n'est pas non plus synonyme de courage. Et le peuple dans tout cela? Le peuple a accepté la redevance poids lourds, certes, mais il ne faut pas avoir peur de lui dire la vérité. En effet, la position de notre pays dans l'Europe économique devient intenable; des places de travail sont en jeu et, pourquoi ne pas le dire, la majorité du Parlement s'est fourvoyée, non pas sur le principe de la redevance du trafic lourd, mais sur les modalités d'application de ce principe. Je suis certain que si nous fournissons un effort complémentaire et que nous faisons preuve d'un peu d'humilité, le peuple suisse comprendra.

Bircher: Für uns ist – zunächst einmal – unverständlich, dass sich, bevor diese Diskussion heute bei uns geführt wird, derartige Blockaden ereignet haben, wie wir sie Anfang Jahr in unserem Lande erleben mussten. Ich möchte Sie immerhin darauf aufmerksam machen, dass am 4. Februar 59 Grenzübergänge durch schweizerische oder ausländische Lastwagen blockiert waren. Das ist insofern ein undemokratisches Verhalten, als wir ja wissen – wir haben es vorgelegt erhalten –, dass wir einen demokratisch gefällten Abstimmungsentscheid vor uns liegen haben, der im Grössenverhältnis 1,25 Millionen Ja gegenüber 880000 Nein vom Schweizervolk doch ziemlich eindeutig gefällt wurde.

Es ist auch nicht so, wie einzelne Redner jetzt dargestellt haben, dass wir diese Problematik um die Schwerverkehrsabgabe und die Ausgestaltung der Schwerverkehrsabgabe – welcher Weg der beste sei, welches Modell das beste – nicht ausführlich diskutiert hätten.

Herr Bundesrat Stich erinnerte an das ausführliche Vernehmlassungsverfahren. Wir hatten die Botschaft des Bundesrates seit 1980 – also eine lange Zeit – bevor wir zur Behandlung schritten; wir haben auch in der Öffentlichkeit ausführlich diskutiert, bevor unsere letzte Fassung für die Volksabstimmung vorlag. Auch auf europäischer Ebene fanden Kontakte statt; sogar an der Europäischen Verkehrsministerkonferenz, im Europaparlament in Strassburg hat man unsere Lösung präsentiert. Sämtliche europäische Staaten sind dort vertreten. Hier wird also schon viel zu sehr übertrieben, wenn man sagt, man habe unser Modell nicht gekannt. Da müssen wir doch etwas über die Bücher gehen. Auch die Presse müsste da vielleicht etwas vermehrt die effektiven Tatsachen darstellen.

Jetzt komme ich zu einem entscheidenden Punkt: Es wird heute immer wieder geklagt, wir hätten eine Vorlage, die mit der gewählten nicht leistungsabhängigen Prozedur zu schematisch sei. Wir hatten aber vom Bundesrat, und auch hier im Parlament durch eine Minderheit vertreten, ein leistungsabhängiges Modell – kilometerweise Belastung der Schwerverkehrstransporte; das wurde, um dem Transportgewerbe entgegenzukommen, abgelehnt. Man sagte, man kreierte hier eine Kompromissvorlage, der auch der Nutzfahrzeugverband anfänglich ausdrücklich zugestimmt hat.

Zum Antrag von Herrn Villiger: Er hat einen interessanten Vorschlag gemacht. Sympathisch daran ist, dass eine leistungsabhängige, auf die gefahrenen Kilometer bezogene Lösung aufzeigt wird. Aber wir rufen in Erinnerung, dass dieses Parlament in seiner Mehrheit ein solches Modell abgelehnt hat.

Interessant ist – wenn wir den Vorschlag Villiger prüfen –, welcher Tatbestand seiner Idee zugrunde liegt: Wir stehen vor der Tatsache, dass ausländische Lastwagen, wenn sie in die Schweiz einfahren, eine sehr grosse Benzinmenge zoll-

frei einführen dürfen. 1000 Liter fassen einige dieser Tanks, bei norwegischen Fahrzeugen teilweise sogar bis zu 2000 Liter. Eine solche Menge reicht, um einen Aktionsradius von bis zu 1000 Kilometern in der Schweiz, also etwa dreimal die Strecke Basel–Chiasso, zu fahren, ohne dass diese ausländischen Fahrzeuge einen Beitrag an unsere Strassenkosten via Treibstoffzolleinnahmen leisten, wie es unsere Fahrzeuge machen – die Privatautos oder die Lastwagen von schweizerischen Besitzern. Das ist in der Tat ein sehr merkwürdiger Zustand. Deshalb muss man die Frage der Diesellohbelastung anschauen. Aber wir glauben doch, dass das keinen direkten Zusammenhang mit der heutigen Schwerverkehrsabgabe hat. Ich darf Sie auch daran erinnern, dass Staaten, wie etwa die Bundesrepublik Deutschland, die heute von Benachteiligungen sprechen, gegenüber anderen Transportländern, Transporttreibenden im Ausland, ein strenges gesetzliches Kontingentierungssystem aufrechterhalten, Zulassungsbeschränkungen eingeführt haben usw.

Für uns ist, um zum Schluss zu kommen, verkehrspolitisch, aber auch umweltpolitisch die Belastung des Schwerverkehrs auf der Strasse grundsätzlich richtig, weil die Bahnen einen hohen Transportanteil verloren haben. Heute haben wir einen Schwerverkehr auf der Strasse, der nicht mehr zu verantworten ist. Wir könnten uns aber eine Lösung vorstellen: nämlich eine partnerschaftliche, indem wir den kombinierten Verkehr vermehrt förderten, ihn tariflich attraktiver machen, d.h. dort Investitionen treffen würden. Mit der neuen Treibstoffzollvorlage haben wir die gesetzliche Grundlage geschaffen!

Wenn das ausländische Transportgewerbe von diesem kombinierten Verkehr Gebrauch machte, dann wäre es von der schweizerischen Schwerverkehrsabgabe zu 100 Prozent befreit. So sehen wir die Lösung für die Zukunft.

Aliesch: Ich melde mich zum Wort, weil bei dieser Debatte kaum einmal von den direkt Betroffenen die Rede war. Ich bin erstaunt über die Uneinsichtigkeit gegenüber jenen Problemen, mit welchen die schweizerischen Transporteure im Ausland wegen der Schwerverkehrsabgabe zu kämpfen haben, und ich bin schockiert, mit welchem Zynismus in der bundesrätlichen Stellungnahme über die wirtschaftlichen und menschlichen Schicksale der Betroffenen hinweggegangen wird.

Wir tragen die Verantwortung aufgrund früherer Beteuerungen. Ich erinnere an meine Interpellation vom Juni vergangenen Jahres. Sie wurde im September 1984 beantwortet. Damals erklärte der Bundesrat, er sei nach wie vor der Auffassung, dass die Gefahr von einseitig gegen die Schweiz beziehungsweise das schweizerische Transportgewerbe gerichteten ausländischen Gegenmassnahmen bei der Einführung der Schwerverkehrsabgabe gering sei. Diese Beteuerung fügt sich nahtlos an die Ausführungen in der Abstimmungsbroschüre, in den Ratsverhandlungen hier im Saale und im Abstimmungskampf. Ich zitiere aus der Abstimmungsbroschüre: «Die neuen Verkehrsabgaben sind mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz vereinbar.» Ich möchte hier jetzt nicht anklagen und vor allem nicht in jener perfiden Art, wie das beispielsweise Herr Clivaz, Verwaltungsrat der SBB, in Richtung ASTAG getan hat. Wir wollen kein Schwarzpeterspiel betreiben. Aber wir, Sie alle, müssen die Verantwortung tragen, beispielsweise gegenüber den 10000 Arbeitsplätzen, die auf dem Spiel stehen. Ich bin der Überzeugung, es sei unsere demokratische Pflicht, dass wir zu Aussagen stehen und die Verantwortung für Fehlurteile, die einmal gemacht worden sind, übernehmen.

Viele Transporteure, ich kenne solche persönlich, haben im guten Glauben an unsere Versprechungen Verträge abgeschlossen für das Jahr 1985, zum Beispiel Verträge für Transporte in den Ostblock. Sie müssen heute nach der DDR oder durch die Tschechoslowakei hindurchfahren und bezahlen in diesen Ländern zusätzlich bis über 300 Franken pro Tag. Diese Transporteure stehen nach wenigen Wochen vor dem Ruin. Oder diese Leute haben mit Schikanen in

Frankreich zu kämpfen. Sie leben mit einer unsicheren Zukunft. Man weiss nämlich nie, wann im Ausland zum Beispiel auch ein Sonntags- oder Nachtfahrverbot eingeführt wird.

Nur die grossen Transporteure können ins Ausland ausweichen; die Arbeitsplätze sind selbstverständlich auch bei diesen verloren; es fahren dann ausländische Chauffeure. Aber die Kleinen beissen mit diesen Retorsionsmassnahmen ins Gras. Ich finde, unsere Schweiz lebt von den kleinen Strukturen, von den Klein- und Mittelbetrieben. Da appelliere ich an Ihr Verständnis. Haben Sie doch etwas Herz gegenüber den menschlichen Schicksalen, die hinter dem Problem stehen. Für diese Leute, auch für die Chauffeure, ist es unerheblich, ob die Schwerverkehrsabgabe eine Steuer oder eine Gebühr ist. Für sie ist wichtig, ob sie bezahlen müssen oder nicht. Und es geht ja keine Tonne auf die Schiene. Es war auch nicht der Wille des Volkes, dass der internationale Konkurrenzkampf, den Herr Bundesrat Stich erwähnt hat, wegen der Schwerverkehrsabgabe nun einseitig zu Lasten der schweizerischen Unternehmer und der schweizerischen Arbeitsplätze stattfindet. Hier müssen wir helfen.

Ich komme zum Schluss. In der Bundesverfassung Artikel 2 steht, dass der Bund den Schutz der Freiheit und der Rechte der Eidgenossen und die Beförderung ihrer gemeinsamen Wohlfahrt bezweckt. Dieser Rechtssatz muss doch wie Hohn in den Ohren jener tönen, die heute wegen den Retorsionsmassnahmen vor dem Ruin stehen. Ich bin enttäuscht, dass Herr Bundesrat Stich keinen Weg aus der Sackgasse aufgezeigt hat. Der einzige gangbare Weg, der einzige Weg, der überhaupt aufgezeigt worden ist, ist jener, den Herr Villiger mit seiner parlamentarischen Initiative vorschlägt. Ich bitte Sie, bei gegebener Zeit diese Initiative zu unterstützen.

Aregger: Wenn wir im Plenum des Nationalrates ein Geschäft behandeln, sind wir auf die zuverlässige Vorarbeit einer Kommission angewiesen. Es gibt in der Geschichte unseres Rates Dutzende von Beispielen, bei denen die gründliche Arbeit der zuständigen Kommission einen Erlass sehr stark beeinflusst oder ihm gegenüber dem Entwurf des Bundesrates sogar ein völlig anderes Gesicht gegeben hat. Eine besondere Rolle kommt dabei dem Kommissionspräsidenten zu. Als Berichterstatter fasst er Inhalt und Zweck der Vorlage zusammen und orientiert den Rat über alle Gesichtspunkte, die bei der Vorbereitung des Kommissionsantrages berücksichtigt wurden. Sie finden vielleicht meine Feststellungen selbstverständlich. Das sind sie an sich auch. Wenn aber ein Ratsbeschluss letztlich eine solche Konfusion verursacht, wie das bei der Schwerverkehrsabgabe der Fall ist, dann wird es Zeit, uns an die Bedeutung der Kommissionsarbeit zu erinnern.

Ich habe mir die Mühe genommen, das Ratsprotokoll vom Herbst 1981 genau nachzusehen; denn ich erinnere mich als Vertreter der damals unterlegenen Minderheit noch allzu deutlich an das ungute Gefühl, das jene Debatte in uns zurückliess. Mit besonderer Aufmerksamkeit widmete ich mich den Voten des damaligen Kommissionspräsidenten, Herrn Nebiker. Und siehe da, ich fand keinen einzigen Hinweis auf mögliche Retorsionsmassnahmen oder auch nur auf Komplikationen, die an der Grenze auftreten könnten. Die Argumentation beruhte sowohl bei der Schwerverkehrsabgabe wie auch bei der Autobahnvignette fast ausschliesslich auf finanziellen Gesichtspunkten.

Lassen Sie mich einige Sätze zitieren. Herr Kommissionspräsident Nebiker sagte wörtlich – ich zitiere die Sätze in loser Folge –: «Es geht darum, möglichst rasch zusätzliche und möglichst vernünftige Mehreinnahmen zu beschaffen. Schliesslich wissen wir alle, oder sollten es nachgerade wissen, dass die Bundeskasse leer ist und dass wir zusätzlicher Einnahmen bedürfen. Ohne in Verkehrspolitik zu machen, müssen wir nach Geld suchen. Die zusätzlichen Einnahmen aus den vorgeschlagenen Verkehrsabgaben machen – je nachdem, wie man rechnet, pessimistisch oder optimistisch – 350 bis 500 Millionen Franken pro Jahr aus.» Oder an anderer Stelle: «Der Ertrag dieser pauschalierten

Schwerverkehrsabgabe wird auf netto 110 bis 150 Millionen Franken pro Jahr – nach Abzug des Erhebungsaufwandes – geschätzt. Dabei würden rund 60 Millionen Franken vom inländischen Lastwagenverkehr und 50 bis 90 Millionen Franken von den im Ausland immatrikulierten Lastwagen erhoben.» Und schliesslich: «Der Ertrag geht in die Bundeskasse; der Bund hat sicher Aufgaben, um mit dem Geld etwas Gescheites zu machen.»

Einen Hinweis auf internationale Verträge finde ich nur im Zusammenhang mit der Vignette, wo es heisst: «Im übrigen wäre die Autobahnvignette aufgrund der internationalen Verträge möglich. Diese Vereinbarungen lassen besondere Weg- und Brückengelder zu.» Oder ein anderer Satz von Herrn Nebiker: «Die Kommission sieht für die Erhebung von Autobahngebühren weder im Inland noch im Ausland, noch an der Grenze besondere Schwierigkeiten.» Es schien also aus der Sicht der Kommission alles in bester Ordnung zu sein, und so ist auch der Hinweis zu verstehen, der eher den Zweiflern galt: «Für einige unserer Kollegen scheinen die Verkehrsfragen tatsächlich kompliziert zu sein; aber so kompliziert sind sie nicht.»

Das war der Stil, wie die Debatte im Herbst 1981 geführt wurde. Später wurde dann an Parteiversammlungen und in den Medien bis nach der Abstimmung, sogar bis in die jüngste Zeit, mit diesen Argumenten operiert. Es war eine Vorwärtsstrategie zu neuen Einnahmequellen. Eine Mehrheit in diesem Saal und eine knappe Mehrheit im Volk ist auf das flote Gefährt aufgesprungen; nun ist es von der Strasse abgekommen, in den Dornen gelandet und in dreifacher Hinsicht schwer havariert. Erstens: die erwarteten Einnahmen wird der Bund vielleicht gleich wieder zurückgeben müssen; zweitens werden einem funktionierenden Wirtschaftszweig irreparable Schäden zugefügt und dabei viele Arbeitsplätze vernichtet; drittens hat die Schweiz im Ausland eine blamable Schlappe einstecken müssen.

Ich erwarte vom Bundesrat und vielleicht auch vom damaligen Kommissionspräsidenten mindestens ein Signal, ein kleines Zugeständnis in der Richtung, dass sowohl das Parlament wie auch das Volk in Sachen Verkehrsabgaben unvollständig oder sogar falsch informiert wurden.

Schärli: Die heute mehrmals erwähnten ausländischen Gegenmassnahmen führen – über die Schwerverkehrsabgabe hinaus, wie wir bereit einmal gehört haben – für das Transportgewerbe zu einer mehrfachen Belastung. Gerade deshalb sind diejenigen kleinen Unternehmungen, die vor allem im Ausland fahren, in ihrer Existenz tatsächlich bedroht. Das entspricht ganz sicher nicht dem Sinn des Verfassungsartikels über die Schwerverkehrsabgabe. Darin wird nur von einer einmaligen Abgabe gesprochen und zudem verlangt, dass die im Ausland immatrikulierten Fahrzeuge nicht besser gestellt werden dürfen als die einheimischen. Hier liegt etwas auf der Hand, das nicht stimmen kann.

Mit den ausländischen Gegenmassnahmen zur Schwerverkehrsabgabe wird sicher das Gegenteil dessen erreicht, was anvisiert wurde. Damit wird aber über das Transportgewerbe hinaus auch die Wirtschaft allgemein geschädigt, nämlich die Wirtschaft, die an der Aufrechterhaltung eines gesunden schweizerischen Strassenverkehrs interessiert ist. Herr Bundesrat Stich, kleine Unternehmungen, die im Ausland fahren, können nicht monatelang warten, bis eine Korrektur vorgenommen wird. Deshalb ist es nötig – und meines Erachtens ist im Moment keine andere Lösung denkbar –, dass alle Vorkehrungen getroffen werden, um den schweizerischen Unternehmen diejenigen Abgaben zurückzuerstatten, welche sie seit dem 1. Januar 1985 einem ausländischen Staat wegen der Einführung der schweizerischen Schwerverkehrsabgabe zusätzlich zu leisten hatten.

M. Pidoux: Je mets en doute la vérité officielle que certains de mes collègues appellent déjà un bobard politique. Contrairement à la thèse du Palais fédéral, la redevance sur les poids lourds me paraît un impôt et non une simple taxe pour les trois raisons suivantes:

D'abord les gouvernements étrangers, qui ne sont pas composés d'imbéciles, n'ont pas été persuadés par la «vérité» de Berne. Ils ont considéré que cette redevance était un impôt véritable frappant leurs camions roulant en Suisse. De plus, le 22 juin 1982, le Conseil fédéral a reconnu, devant le Conseil des Etats par l'entremise de M. Schlumpf, que la redevance sur les poids lourds n'était pas une taxe couvrant le déficit du compte routier mais «une redevance de caractère purement fiscal.» En allemand: «Diese Übergangsbestimmung hat aber mit der Unterdeckung nichts zu tun, sie ist eine rein fiskalische Abgabe.» Enfin, à propos de la taxe de séjour de Verbier, le Tribunal fédéral a jugé en 1974 qu'une des caractéristiques d'une taxe était son affectation à un but déterminé. Le même tribunal a confirmé ce critère en 1976 dans un arrêt concernant le Conseil d'Etat du canton de Schwyz. Or, la redevance sur les poids lourds est versée sans affectation spéciale à la caisse de la Confédération. Il s'agit donc d'un impôt.

Ainsi, les gouvernements étrangers, le Gouvernement suisse et le plus haut tribunal du pays nous conduisent à penser que la redevance sur les poids lourds est un impôt et non une taxe. D'ailleurs, cette conviction est renforcée par la présence de M. le conseiller fédéral Stich sur le banc du gouvernement. Il est curieux que ce soit le ministre des finances et non des transports qui vienne défendre une telle redevance. Voilà un indice qui nous montre qu'il s'agit bien d'un impôt.

Les camionneurs suisses sont donc l'objet d'une double imposition ou multi-imposition, ici et dans les pays qui ont pris des mesures de rétorsion. Il faut donc discuter avec les Etats qui nous entourent au sujet de cette double imposition. Or, pendant les négociations, la prudence consiste à ne pas prélever cette redevance sur les camions étrangers. On évitera ainsi d'inciter d'autres Etats à prendre des mesures de rétorsion.

Cette exonération ne serait que provisoire. Le gouvernement peut la consentir en respectant la volonté populaire. L'article constitutionnel prévoit expressément que le Conseil fédéral peut «exempter de la redevance certains véhicules». Vous avez, M. Stich, cité dans votre réponse un autre passage de l'article constitutionnel; il y a donc, il faut l'admettre, contradiction dans les textes. Peut-être le gouvernement ne veut-il pas chercher une solution parce qu'il n'en a pas la volonté. Pourtant il peut en trouver une car il dispose des moyens juridiques nécessaires à cet effet. Cette solution provisoire, rejoignant celle de M. Cavadini, je vous la soumetts dans le cadre de la question n° 4 de l'interpellation urgente du groupe radical. J'exprime enfin le vœu que le Conseil fédéral soumette rapidement au peuple les diverses initiatives qui sont déposées ou annoncées et qu'il ne laisse pas pourrir la situation.

Cette attitude ne serait pas raisonnable. Elle serait du même genre que celle du gouvernement lors du débat sur l'ONU. Ainsi, dans cette salle, M. le conseiller fédéral Aubert a affirmé le 14 mars 1984 que l'étranger respecterait la décision du souverain, ajoutant: «Je rappellerai l'exemple récent de la votation sur la taxe autoroutière et la redevance frappant le trafic des poids lourds qui ont suscité quelques réactions chez nos voisins, réactions qui se sont calmées aussitôt parce qu'il s'agissait d'une décision du peuple.» Quelle appréciation dérisoire de la situation!

Il ne me reste plus qu'à espérer que le Gouvernement suisse n'a pas aussi mal préparé le dossier relatif à l'ONU que celui de la redevance sur les poids lourds.

Fischer-Häggingen: An und für sich könnte ich mich als ehemaliger Gegner der Schwerverkehrsabgabe freuen über das, was nun eingetreten ist. Die Schwierigkeiten, mit denen wir uns auseinandersetzen haben, haben wir im Abstimmungskampf immer wieder erwähnt; sie wurden aber meistens unter den Tisch gewischt.

Nun, das Schweizervolk hat die Abgabe akzeptiert. Diesen Entscheid gilt es zu berücksichtigen, wobei man sich jedoch folgendes überlegen könnte: In diesem Rat haben wir auch schon eine Kehrtwendung gemacht – ich erinnere Sie an die

Sommerzeit. Damals haben wir, als sich die Verhältnisse im Ausland total änderten, innert kürzester Zeit einen Volksentscheid aufgehoben und eine neue Regelung akzeptiert. Heute sind wir noch nicht soweit. Wir müssen die Schwerverkehrsabgabe durchsetzen, aber so, dass das schweizerische Transportgewerbe, das international tätig ist, nicht in den Ruin geführt wird.

Wir im Parlament sind vor allem aufgerufen, uns mit der Frage der Retorsionsmassnahmen auseinanderzusetzen und auch tätig zu werden. Ich habe die Protokolle auch durchgelesen und musste feststellen, dass nicht nur seitens der Kommission eigentlich wenig Ausführungen gemacht wurden. Auch von uns Ratsmitgliedern wurde die Frage der Retorsionsmassnahmen eigentlich überhaupt nicht diskutiert. Das ist ein Vorwurf, den wir uns selber machen müssen: dass wir hier zu wenig seriös gearbeitet haben. Vielleicht müssen wir hier wieder etwas gutmachen.

Wir haben von der Mission Lévy gehört. Es ist gut, dass versucht wird, mit den Regierungen eine befriedigende Lösung herbeizuführen. Man muss aber auch hier sagen, dass diese Mission leider zu spät gestartet wurde.

Herr Bundesrat Stich hat zwar dargelegt, dass bereits frühzeitig mit den Regierungen Kontakt aufgenommen wurde; aber die Leute hatten keine Kompetenzen, und man hat vor allem über administrative Angelegenheiten diskutiert, statt auf den Grund des Problems zu gehen.

Wir hoffen, dass diese Mission Lévy etwas bringen wird. Nur dürfen wir uns keine allzu grossen Illusionen machen. Ich hätte eigentlich in der Antwort des Bundesrates ein Dispositiv für den Fall erwartet, dass ihm diese Verhandlungen nichts bringen. Nun muss ich feststellen, dass keine Anhaltspunkte vorhanden sind, wie der Bundesrat in Zukunft operieren will, wenn diese Retorsionsmassnahmen nicht beseitigt werden können. Ich wäre froh, wenn Herr Bundesrat Stich dazu noch etwas ausführen könnte. Ich bin auch der Auffassung, dass rasch gehandelt werden muss. Auch das vermisse ich in der Antwort des Bundesrates: die Dringlichkeit der Lösung dieses Problems.

Es stehen verschiedene Lösungsvorschläge zur Diskussion. Wir haben den Vorschlag von Herrn Villiger, und ich möchte noch eine andere Möglichkeit aufzeigen: die Rückerstattung dieser Retorsionsabgaben im Ausland. Wir von der SVP-Fraktion haben gestern eine Motion eingereicht. Wir verlangen einerseits, dass der Bundesrat alles unternimmt, damit diese Retorsionsmassnahmen rückgängig gemacht werden können, andererseits, wenn das nicht möglich ist, dass man einen finanziellen Ausgleich schafft. Natürlich muss der Unternehmer diesen Betrag bezahlen, der im Verfassungsartikel enthalten ist. Aber der Betrag, den er darüber hinaus im Ausland zahlen muss, sollte ihm zurückerstattet werden. Herr Bundesrat Stich hat gesagt, es fehle die gesetzliche Grundlage. Ich möchte darauf hinweisen, dass ja der Bundesrat mit dem Vollzug beauftragt ist und dass es heisst, er könne Sonderregelungen treffen. Ich frage mich, ob man diese Rückerstattung nicht unter dem Begriff «Sonderregelung» erreichen könnte. Sonst müsste er uns natürlich dringend eine Gesetzesvorlage unterbreiten.

Zum Schluss noch eine Bitte an den Bundesrat. Er hat von der Neuberechnung der Strassenrechnung gesprochen. Man hört, dass diese Arbeiten nun abgeschlossen, dass sie beim Statistischen Amt seien. Ich möchte ihn bitten, vorwärtszumachen und uns die Resultate möglichst schnell zu unterbreiten, damit wir in voller Kenntnis dieser neu berechneten Strassenrechnung weiter politisieren können. Es wäre dringend notwendig, dass die Bücher über die Strassenrechnung endlich geöffnet würden.

M. Cavadini: Nous ne pourrions malheureusement pas nous déclarer satisfaits de la réponse du Conseil fédéral et cela pour deux raisons principales.

Premièrement, nous voudrions insister sur une notion qui nous paraît simple et qui cause pourtant des difficultés. La redevance sur les poids lourds est un impôt et non une taxe. Or, le premier projet, qui fut abandonné, avait le caractère d'une taxe spécifiquement affectée, et celui qui a été

accepté en mars 1984 revêt nettement l'aspect d'un impôt, ce qui n'est pas sans conséquences sur le plan des conventions internationales.

Au nom du Conseil fédéral, le chef du Département des finances vient de nous déclarer: «L'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds a incité une série de pays à prendre des contre-mesures. On devrait néanmoins voir la redevance sur le trafic des poids lourds telle qu'elle est, c'est-à-dire une redevance destinée à couvrir les frais causés par les utilisateurs. En comparaison avec les taxes autoroutières et de franchissement de tunnels, ainsi que d'autres perçues déjà antérieurement à l'étranger, le montant de notre redevance est relativement minime.» Or, nous ne pouvons pas le suivre dans cette voie. M. Stich disait encore il y a peu de temps: «La redevance ne peut être considérée comme un simple émolument d'utilisation.» Quel est le bon discours?

Lorsque le Conseil fédéral déclare qu'il s'agit d'obtenir que certains transports, pour des raisons de protection de l'environnement, soient transférés de la route au rail, il tient un nouveau discours. La redevance sur les poids lourds ne trouve pas sa base dans la loi sur l'environnement! Cette question n'a rien à voir dans le débat. Il est évident que si les camions prenaient le train on aurait moins de difficultés. En suivant le même raisonnement, on pourrait dire que si tous les réfugiés étaient Suisses, le problème des étrangers ne se poserait pas, et que si tous les automobilistes faisaient du vélo, la question des autoroutes serait résolue!

Plus sérieusement, nous considérons que cet élément dissuasif renforce plus vivement encore le caractère fiscal de la redevance. Si l'on veut dissuader l'utilisateur, on apporte la preuve qu'on ne veut pas prélever une taxe pour l'investir dans le domaine qu'il utilise.

Leuenberger Moritz: Die Schwerverkehrsabgabe ist in der Bundesverfassung geregelt. Normalerweise besteht eine Verfassungsbestimmung in einer generellen Umschreibung, und die Interessenverbände, die Lobbys, sind es hierzulande gewöhnt, sich erst nachher einschalten zu können. Wir haben das beispielsweise kürzlich bei der Preisüberwachung erlebt: Bei der Volksabstimmung wurde dem Volk versprochen, Hypothekenzinse würden durch die Preisüberwachung erfasst. Nachher hat sich die Interessenlobby eingesetzt, und im Gesetz ist das nun nicht enthalten. Oder beispielsweise beim Gewässerschutz: dort hat die Industrie dem Bundesrat den Phosphatgehalt direkt in die Verordnung diktiert.

Hier ist es ein wenig anders. Hier besteht ein konkreter, detaillierter Auftrag der Verfassung. Was macht nun diese Interessengruppierung? Zunächst wurde mit Lastwagen eine Bummelrei auf den Autobahnen und in Bern selbst veranstaltet. Dann wurde eine Blockade der Schweizer Grenze organisiert, unter Zuhilfenahme ausländischer Kollegen. Wenn ein Student auch nur laut denken würde, was diese Chauffeure gemacht haben, wäre er wegen strafbarer Vorbereitungshandlungen schon längst im Gefängnis! Ich erinnere Sie an den Menschenteppich anlässlich der Wehrschau in Winterthur. Diese Leute wurden wegen Nötigung verhaftet und in Untersuchungshaft gebracht. Als einige Studenten Oberstkorpskommandant Hirschi durch Sprechchöre am Beginn seiner Rede hinderten, wurden sie wegen Nötigung verurteilt. Stellen Sie sich einmal vor, eine Gewerkschaft würde unter Zuhilfenahme von im Ausland arbeitenden ausländischen Gewerkschaftern Streikposten an unserer Grenze aufstellen; stellen Sie sich das Lamento vor, das ausbrechen würde! Aber was geschieht bei den Lastwagenunternehmern? Werden diese etwa notiert? Wird ihnen der Führerausweis weggenommen? Einzig der Musterkanton St. Gallen hat das wenigstens angedroht; vielleicht hat das rechtsstaatliche Denken von Bundesrat Furgler da noch ein wenig gewirkt. Aber sonst geschah das Gegenteil; die Polizei half mit, diese Blockade zu organisieren. Gebannt wie ein «Chüngel» vor der Schlange stehen kantonale Polizeikorps da und machen mit.

Die Mehrheit des Bundesrates schickt einen Botschafter quer durch Europa, obwohl wir im Ausland Botschaften in Hülle und Fülle haben – und diese Herren haben dort auch nicht so viel zu tun –, um den ausländischen Regierungen zu sagen, wie dumm das Schweizervolk sei, dass es eine solche Schwerverkehrssteuer eingeführt habe. Der Bundesrat empfängt die Rädelsführer sogar und spricht mit ihnen. Ein Teil der Presse ist fasziniert von dieser Protzerei und stachelt die Leute noch zu weiteren Taten an. Der arme Bundesrat Stich wird von der Presse als stur bezeichnet, nur weil er dem Verfassungsauftrag nachkommen will.

Ich frage Sie: Wo bleibt der Rechtsstaat, der gestern etwa 25mal beschworen wurde, um Kaiseraugst gegen den Willen einer Mehrheit der Bevölkerung in der betroffenen Region durchzuboxen? Ist es jetzt so, dass hier zunächst die internationale Akzeptanz vorhanden sein muss? Bei den Fluchtgeldern ist das jedenfalls auch nicht so. Muss man jetzt zunächst auf eine radikale Minderheit hören, bevor man das verwirklichen kann, was unser Schweizervolk beschlossen hat? Wo bleibt die Rechtsgleichheit mit anderen Rechtsbrechern, die hart angefasst werden? Wo bleibt der Volkswille? Wo bleibt das Bekenntnis zum Umweltschutz und zum Umsteigen von Strasse auf Schiene? All das wird geopfert auf dem Altar einer radikalen, aggressiven Schar von Scharfmachern, die auf aller Welt nur nach dem Prinzip des Rechts des Stärkeren vorgehen. Wir erleben einen einzigen peinlichen Kniefall vor unsolidarischen Egoisten, die immer nur von Vorteilen leben, die im Ausland das Dieselfuel tanken und bei uns die Abgaben sparen wollen. Wenn uns die Beschwörung des Rechtsstaates ernsthaft ein Anliegen sein sollte, dann können wir nur nein sagen zu dieser Einschüchterung durch eine Lobby von Nichtsnutzfahrzeugen, und wir müssen nein sagen zu dieser gigantischen Erpressung einer ganzen Nation! Wir müssen nein sagen zum Druck der Strasse! (Beifall)

M. Frey-Neuchâtel: Il y a eu la votation populaire et il y a eu la surprise de l'après-votation populaire, les mesures de représailles – qui ont été sous-estimées –, les déclarations contradictoires du Conseil fédéral. Face à une telle situation, deux attitudes sont possibles. Ou bien le Conseil fédéral persiste et signe, tout en essayant de limiter les dégâts, de corriger le tir en exonérant dans une large mesure les transporteurs étrangers, ou bien il admet s'être trompé, que l'exercice est raté et que la question mérite d'être étudiée à nouveau fondamentalement.

La première solution est-elle raisonnable, est-elle surtout compatible avec la volonté populaire? Je réponds par la négative. Limiter les dégâts en exonérant les transporteurs étrangers est contraire à tout ce qui a été dit lors de la campagne précédant la votation fédérale. On a alors déclaré: «Il faut faire payer les transporteurs étrangers qui utilisent nos routes et nos autoroutes», argument semblable à celui avancé lors de l'introduction de la vignette. Or, j'observe que le résultat de la votation populaire est l'éclatante illustration de cette volonté. Voici, en pourcentage, les résultats obtenus dans les cantons touchés par le trafic de transit Nord-Sud: Bâle-Ville 72 pour cent de «oui»; Uri 71 pour cent de «oui»; Tessin 79 pour cent de «oui», alors que la majorité helvétique était de 59 pour cent de «oui».

J'affirme dès lors que la voie choisie par le Conseil fédéral est contraire à la volonté populaire. Il faut reconnaître que le dossier de la taxe sur les poids lourds a été mal étudié et voté dans l'ignorance de ce qui allait se passer.

Je me permettrai de faire deux observations. La première est un rappel et une interrogation, la seconde est un constat. Le rappel d'abord. Lors de la consultation faite par le Conseil fédéral concernant la redevance sur le trafic routier lourd, 24 cantons et demi-cantons contre 2, tous les partis politiques et 50 organisations contre 2 ont dit «oui» au principe de cette taxe, soit 82 réponses favorables contre 4. C'était un plébiscite! Peut-on affirmer que le résultat serait identique aujourd'hui, alors que la réalité s'est imposée? Evidemment non.

Ensuite, les effets néfastes de la taxe ont été sous-estimés en ce qui concerne les petites entreprises, les artisans du transport. Pour ces exploitations, déjà lourdement grevées par les charges les plus diverses, la taxe perçue a des effets disproportionnés. Certaines d'entre elles, dont le propriétaire atteint la soixantaine, cessent leur activité; elles ne peuvent pas être remises à des forces plus jeunes. Est-ce cela que nous avons voulu?

Une erreur a été commise par le Conseil fédéral et par le Parlement. Le peuple n'a pas pu se prononcer en pleine connaissance de cause. Une solution radicale s'impose dès lors, celle de l'initiative parlementaire présentée par M. Villiger, soit celle de l'abolition de la taxe sur la base de l'article 89^{bis} de la constitution fédérale qui nous permettra de demander au peuple de se prononcer à nouveau dans un délai d'une année.

Monsieur le Conseiller fédéral, une autorité qui reconnaît ses erreurs est une autorité qui reste crédible.

Blocher: Es ist heute mehrmals gesagt worden, es habe keinen Sinn, hier nach den Verantwortlichkeiten zu fragen. Ich bin aber der Meinung, dass diese Frage durchaus Sinn hat. Die gängige Formulierung, das Volk und die Stände hätten das alles gewollt, genügt nicht. Wir hier in diesem Saal, das Parlament, tragen die volle Verantwortung für diese miserable Situation. Es gibt keine andere Antwort, und zwar sind alle Parteien dabei gewesen, auch diejenigen, die jetzt von Anfang an alles besser gewusst haben. Es geht auch nicht an, Herr Aregger, jetzt dem Präsident der vorberatenden Kommission, der für eine einstimmige Kommission gesprochen hat, die Verantwortung in die Schuhe zu schieben. Das Parlament trägt die Verantwortung, und das Parlament hat die Situation auch wieder zu retten!

Herr Leuenberger hat gesagt, er lebe in einem Rechtsstaat. Wir sind auch dieser Auffassung. Es ist hochinteressant in diesem Rechtsstaat: Wir haben in diesem Rechtsstaat internationale Abkommen mit wunderbaren Titeln geschlossen, ratifiziert und in Kraft gesetzt. Unsere Schwerverkehrsabgaben werden von ausländischen Staaten als rechtswidrig bezeichnet. Die Massnahmen, die Deutschland ergriffen hat, sind auch rechtswidrig. Wenn in einer kultivierten Gesellschaft einer etwas Rechtswidriges macht, gibt es doch irgend ein Gericht, das das Problem beurteilt. Ich war bis heute der Meinung, wir hätten ein internationales Gericht. Ich frage den Bundesrat: Warum lassen wir denn eigentlich diese Rechtsstreitereien nicht von einem internationalen Gericht beurteilen? Vielleicht müssen wir dann gewährleisten, dass unsere Sache, Herr Leuenberger, rechtsstaatlich beurteilt wird und auf einmal Verträgen gegenüber nicht standhält. Das wäre auch möglich. Jetzt will man in die UNO und in alle internationalen Organisationen, unterschreibt Verträge, und bei der ersten Streitfrage gilt plötzlich das Faustrecht. Verletzt ein Partner angeblich einen Vertrag, so ergreift man Gegenmassnahmen. Ist das der rechtsstaatliche, zwischenstaatliche Weg?

Herr Bundesrat Stich, Sie sind in keiner beneidenswerten Situation, das muss ich anerkennen. Aber ich bin der Auffassung, dass auch in Ihrer Situation die Lage besser beurteilt werden sollte, als es heute morgen zum Ausdruck gekommen ist. Man kann doch nicht sagen, es seien keine ernsthaften Probleme vorhanden, es gäbe im Autogewerbe auch strukturelle Probleme und diese seien unabhängig von der Schwerverkehrssteuer vorhanden. Das ist richtig. Aber das rechtfertigt natürlich eine andere falsche Massnahme noch nicht. Die Schwerverkehrssteuer belastet das Gewerbe eben nur noch mehr.

Fragwürdig ist auch, wenn wir das Problem als «alltäglich» bezeichnen. Wir, die wir wirtschaftlich viel mit dem Ausland verkehren, müssen Ihnen sagen, dass das im Ausland nicht als alltäglich bezeichnet wird. Wir müssen uns gegen diese Massnahmen sehr zur Wehr setzen.

Ich habe letzthin von einem deutschen Transportunternehmer einen Brief bekommen. Der hat geschrieben: «Nach der Einführung der Gegenmassnahmen werden wir die Transporte aus der Schweiz nach Deutschland billiger ausführen

können.» Das ist klar: Wenn er in die Schweiz kommt, zahlt er die schweizerischen Abgaben, und wenn er nach Deutschland geht, zahlt er keine. Der Schweizer bezahlt aber in der Schweiz selbstverständlich seine Lastwagenabgaben, und wenn er nach Deutschland geht, zahlt er eben auch. Das sind Verzerrungen, die wir nicht auf sich beruhen lassen können.

Herr Leuenberger, wir geben keinem Druck von der Strasse nach. Wir haben auch bei den Zürcher Unruhen nicht nachgegeben. Aber wir wollen einen rechtsstaatlichen Weg, um aus dieser Situation herauszukommen. Herauskommen müssen wir. Wir haben verschiedene Möglichkeiten, die die Verfassung zulässt. Eventuell kann man das Problem dem Volk nochmals vorlegen. Das ist auch ein rechtsstaatlicher Weg. Es käme heute nicht zu einem Ja. Diesmal würden wohl wir obsiegen.

M. Houmard: La taxe poids lourds proportionnelle aux prestations prévue initialement par le Conseil fédéral a été refusée par les Chambres; elle correspondait à une certaine conception globale des transports et freinait le développement du transit des marchandises par la route. Si cette solution n'a pas été retenue, le Parlement puis le peuple et les cantons ont en revanche accepté une disposition transitoire, limitée dans le temps visant à prélever une redevance forfaitaire sur les poids lourds.

Cette taxe forfaitaire n'a jamais été considérée comme un instrument de la CGST. Elle obéit à un objectif financier, celui de trouver de nouvelles recettes pour renflouer la caisse de la Confédération. Le procès-verbal des délibérations en fait foi et je ne comprends pas que le Conseil fédéral revienne sur cette idée. Cette taxe répondait tout simplement au désir d'une partie de la population de prélever de l'argent sur les routes. Elle devait rapporter quelques 150 millions à la caisse fédérale. Cette volonté de taxer les poids lourds était encore renforcée par le fait que les véhicules étrangers font le plein à l'extérieur des frontières, où le carburant diesel est meilleur marché. De ce fait les camionneurs étrangers ne paient pas de redevance sur les carburants pour traverser la Suisse faute de contrôle de l'état des réservoirs à la frontière.

Lors des débats sur les différentes taxes, il a bien été fait état de l'impossibilité de percevoir une taxe générale frappant les véhicules légers, car elle aurait été contraire à la Convention passée entre les Etats européens et ratifiée par notre pays en 1934. D'où une taxe sur les véhicules légers prélevée uniquement pour l'utilisation des autoroutes.

En revanche, je crois que nous n'avons pas prêté une attention suffisante à l'incidence d'une taxe poids lourds sur les transporteurs suisses à l'étranger. Le message a mentionné la suppression possible d'exonération de certaines redevances accordées à titre de réciprocité. On a prévu un remboursement de la charge supplémentaire imposée par l'étranger aux entreprises de transport suisses, mais on n'a pas évalué avec assez de précision les incidences financières de ces remboursements sur le compte global de la redevance des poids lourds. M. le conseiller fédéral Stich vient d'ailleurs de confirmer que les bases légales font défaut alors que dans le message, page 65, le Conseil fédéral prévoyait un tel remboursement. Le plus grave est que nous n'avons pas suffisamment pris en considération les restrictions déjà en vigueur en Suisse. Je pense en particulier au tonnage limité à 28 tonnes pour des véhicules construits pour supporter une charge utile de 38 tonnes, ou encore à la largeur limitée à 2 m 30 alors que la norme européenne prévoit 2 m 50. Ces dispositions constituent déjà des rétorsions importantes à l'adresse des poids lourds suisses et étrangers. Alors même que le véhicule suisse pouvait, dès qu'il avait passé la frontière, utiliser pleinement la charge utile de 38 tonnes, la taxe poids lourds que nous avons introduite le 1^{er} janvier a éveillé l'attention des services compétents étrangers. C'est ainsi que le camionneur suisse se voit désormais interdit de circuler à l'étranger à pleine charge. De plus, les contingents de transport sont réduits dans certains pays. On le voit, la taxe poids lourds a

réveillé un dossier qui dormait. Je rejette donc d'envisager de prélever la taxe uniquement sur les véhicules suisses qui sont déjà suffisamment désavantagés.

Quant au trafic interne d'entreprises, l'arrêté fédéral du 12 septembre 1984 instituant la taxe poids lourds prévoit également le prélèvement d'une taxe sur les chariots à moteur («Motorkarren»); ce qui est en contradiction flagrante avec l'esprit de nos délibérations. En effet, ces véhicules se déplacent à une vitesse maximale de 25 km/h et n'empruntent que très rarement les routes ouvertes au trafic. De plus, leur rayon d'action se limite à trois kilomètres au maximum. En dix ans, ils parcourent donc à peine le trajet Bâle—Chiasso, mais leurs propriétaires doivent s'acquitter, selon cet arrêté, d'un montant de 15 000 francs pendant cette période alors que, selon la décision du Conseil fédéral le camionneur étranger ne paie pour la même distance que 15 francs. Par ailleurs, dans le projet d'arrêté mis en consultation par le département, ces véhicules étaient expressément exclus; on peut le vérifier dans le message. Cela correspondait d'ailleurs à nos délibérations. En effet, il n'a jamais été question de pénaliser des engins de levage destinés, bien souvent, à favoriser le transport par rail.

En conclusion, il est nécessaire de trouver une solution acceptable pour les camionneurs suisses. Je propose de geler la taxe sur les poids lourds jusqu'à ce que les pourparlers, du moins avec les pays limitrophes, aient abouti. Subsidiatement, si cette solution n'est pas retenue, je demande d'exonérer avec effet immédiat les chariots à moteur de la taxe sur les poids lourds.

Lüchinger: Ich habe seinerzeit der vorberatenden Kommission über die Schwerverkehrsabgabe angehört und möchte aus jener Sicht einiges sagen.

Niemand hat den Stimmbürger getäuscht. Wer in dieser Sache von einer Irreführung spricht, liegt neben der Wahrheit. Solche Kritiker sollten einmal den Abschnitt 76 der seinerzeitigen bundesrätlichen Botschaft aus dem Jahre 1980 nachlesen. Dort sind nämlich die ausenwirtschaftlichen Auswirkungen der Schwerverkehrsabgabe offen dargelegt worden.

Dagegen haben wir die internationalen Implikationen unterschätzt. Das ist sicher so. Aber wir haben es im guten Glauben getan. Diejenigen Länder, die jetzt Retorsionsmassnahmen ergreifen, waren an unserer Fehleinschätzung wesentlich mitbeteiligt.

Herr Bundesrat Schlumpf und auch seine Stellvertreter haben nämlich seit dem Jahre 1979 an den Konferenzen der europäischen Verkehrsminister regelmässig über die Pläne und über die Weiterentwicklung der schweizerischen Schwerverkehrsabgabe orientiert. Aufgrund der Reaktionen der europäischen Verkehrsminister durfte der Bundesrat erwarten, dass man über diese Schwerverkehrsabgabe zwar nicht erfreut ist, dass man aber im Ausland keine Retorsionsmassnahmen ergreifen werde. Diskriminierende Massnahmen sind übrigens nach den bestehenden internationalen Verträgen untersagt. Auch an den periodischen konsultativen Treffen zwischen unseren schweizerischen Vertretern und den Vertretern der Kommission der Europäischen Gemeinschaft wurden die letzteren regelmässig über die in Vorbereitung befindliche Schwerverkehrsabgabe informiert. Ich habe mir alle Daten geben lassen. Die Vertreter der Europäischen Gemeinschaft haben diese Abgabe zwar kritisiert, aber Retorsionsmassnahmen wurden in keiner Weise in Aussicht gestellt. Im übrigen wäre die EG auch nicht dazu legitimiert, denn die Europäische Gemeinschaft zeichnet sich dadurch aus, dass sie über keine gemeinschaftliche Verkehrspolitik verfügt. Das Europäische Parlament hat im Jahre 1983 beim Europäischen Gerichtshof eine Untätigkeitsbeschwerde gegen den Ministerrat der Gemeinschaft eingereicht, weil der Ministerrat seinen Verpflichtungen auf dem Gebiete der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik nicht nachgekommen ist. Dieses Verfahren ist heute noch hängig. Es steht vor der Entscheidung.

Die deutsche Europaabgeordnete Jan Klinkenberg hat im Dezember des letzten Jahres die fehlende Verkehrspolitik

der Europäischen Gemeinschaft für die Probleme mit der schweizerischen Schwerverkehrsabgabe verantwortlich gemacht.

Unser Land arbeitet seit vielen Jahren an einer eigenen Verkehrskonzeption. Die Schwerverkehrsabgabe war im Grunde genommen eine vorgezogene Massnahme dieser Verkehrskonzeption. Wir konnten damit nicht zuwarten, bis man sich in Brüssel bewegt.

Die bereits erwähnte Konferenz der europäischen Verkehrsminister hat im Jahre 1983 das Prinzip der vollen Deckung der Strassenkosten durch jede Fahrzeugkategorie, also auch durch die Lastwagen, statuiert, und zwar unter Einbezug der strassenexternen Kostenfolgen. Die schweizerische Schwerverkehrsabgabe erfüllt diese Grundsätze, und es ist nicht verständlich, warum das europäische Ausland heute über uns herfällt, weil wir die Strassenkostendeckungsgrundsätze der Konferenz der europäischen Verkehrsminister erfüllen.

Mein Freund Philippe Pidoux hat Ihnen gesagt, dass die Schwerverkehrsabgabe in Wirklichkeit eine Steuer sei – auch im Ausland wird das so vertreten –, weil der Ertrag nicht direkt zur Bezahlung von Strassenkosten verwendet werde, sondern in die Bundeskasse falle. Nach den geltenden steuerrechtlichen Begriffen ist das richtig. Wir haben die Schwerverkehrsabgabe aber immer als eine Strassenbenützungsgeld zur Deckung der vollen Strassenkosten verstanden. Dass der Ertrag in die Bundeskasse fällt, hat mit unseren etwas komplizierten finanziellen Ausgleichsregelungen zwischen Bund und Kantonen zu tun.

Trotz alledem bin ich der Meinung, dass wir in der jetzigen Situation – auch wenn ich eine wesentliche Verantwortung ablehne – alles tun müssen, um die Konflikte mit dem Ausland zu beseitigen. Ich bin der Meinung, dass wir flexibel handeln sollen, dass wir Phantasie walten lassen müssen und dass wir durchaus auch Vorschläge gründlich prüfen sollten, wie sie uns beispielsweise Herr Villiger vorgelegt hat. Wir sollen in dieser Sache mit dem Ausland verhandeln. Wir haben aber keinen Grund, an unsere Brust zu schlagen und *mea culpa* zu rufen.

Feigenwinter: Zuerst etwas zur Offenlegung der Interessen, da wir ja jetzt dieses Interessenregister haben: Ich bin designierter Präsident einer grossen Transportorganisation, in der verschiedene grosse schweizerische Transporteure zusammengeschlossen sind, die über rund 700 Lastwagen verfügen, wovon ungefähr ein Drittel im Ausland tätig sind. Sie können mir sagen, ich sei in dieser Sache Partei. Aber ich glaube, das volkswirtschaftliche Interesse an der Lösung der hängigen Probleme ist gross genug, um auch diese Intervention rechtfertigen zu können.

Eine zweite Vorbemerkung: Ich lehne jede Lösung ab, die mit Mitteln der Gewalt, konkret der Blockade, hier einen gewaltsamen Durchbruch durchzusetzen versucht. Ich habe das zusammen mit Herrn Wyss Anfang Februar bewiesen. Wir haben nicht mit Leuten verhandelt, die eine Blockade aufrechterhalten haben, sondern sie haben als Vorbedingung für diese Verhandlungen die Blockade abgebrochen, fast bevor sie richtig Wirkung gezeigt hat. Das ist nicht der Weg, um diese Probleme zu lösen.

Herr Leuenberger hat in bekannt gekonnter Art und Weise seinen Spott über diese Angelegenheit ergossen. Er hat in einem gewaltigen Rundumschlag fast alles und jedes, fast alle und jeden lächerlich gemacht, der in dieser Sache interveniert. Herr Leuenberger, ich gratuliere Ihnen zu Ihrer artistischen Fähigkeit, diese Sache als Komödie darzustellen. Leider hat diese ganze Angelegenheit aber auch eine tragische Seite, und die gibt mir wesentlich mehr zu denken: Es wäre des «Schweisses der Edleren» weit würdiger gewesen, wenn Sie das ganze Problem angepackt hätten. Ich habe vermisst, dass Sie – immerhin als Gewerkschaftsvertreter – nicht ein einziges Wort dazu gesagt haben, dass hier sehr viele Arbeitsplätze in Gefahr stehen. Wir haben ungefähr 8000 Lastwagenunternehmer, 8000 Fahrzeuge, die dauernd im Ausland tätig sind. Damit sind 12000 Arbeitsplätze verbunden. Das Speditionsgewerbe ist selbstverständlich

mit dem Transportgewerbe verknüpft. Das macht im ganzen rund 20000 Arbeitsplätze, die von der Konkurrenzfähigkeit des schweizerischen Transportgewerbes im Ausland abhängig sind. Der Bundesrat, vertreten durch Herrn Finanzminister Stich, hat heute morgen erklärt, es könne da Schwierigkeiten geben, aber man sei immer noch in Verhandlungen. Das ist auch eine komische und komödiantenhafte Situation, Herr Leuenberger. Sie haben davon geredet, dass hier der «Chüngel» wie gebannt vor der Schlange stehe, die ihn bedrohe. Ja, ich habe den Eindruck, dass hier der Bundesrat ein bisschen in die Rolle des «Chüngels» geschlüpft ist. Der Bundesrat sagt nämlich: Das Volk hat entschieden, wir können gar nichts anderes machen, *vox populi vox dei*.

Um Gottes willen! So zimperlich war der Bundesrat nicht, als es seinerzeit um die Aufhebung eines eindeutigen Volksentscheides, nämlich bezüglich der Sommerzeit, gegangen ist. Ein Jahr später hat er bei genau gleich gebliebenen Verhältnissen genau das Gegenteil von dem gemacht, was das Volk ein Jahr zuvor abgelehnt hatte.

Auch jetzt hat sich die Situation verändert; sie hat sich grundlegend verändert! Trotz der Vorbehalte, die Herr Lüchinger aus der alten Botschaft von 1980 zitiert hat, hat niemand damit gerechnet, dass Retorsionsmassnahmen in diesem Umfang auftreten würden. Man begnügt sich, von bundesrätlicher Seite zu erklären, die Verhandlungen des Herrn Lévy seien zu einem guten Teil ein Erfolg gewesen. Wir haben beispielsweise in der Bundesrepublik Deutschland nur eine spiegelbildliche verbindliche Abgabe; sie entspricht genau der, die die Deutschen in der Schweiz zu entrichten haben. Das stimmt natürlich, aber diese gilt nur für die Schweizer. Sie gilt für die 2000 Schweizer Fahrzeuge, die tagtäglich in Deutschland verkehren. Das macht pro Jahr ungefähr 5500 DM, die die ausländische und auch die deutsche Konkurrenz gegenüber den Schweizern nicht abgeben müssen. Hier muss man schon aufpassen, wie man argumentiert.

Wir haben ungefähr 5000 Einzelunternehmer. Vor allem der Weg nach Osten – durch den Balkan in den Nahen Osten – wurde von den Schweizern pionierhaft transportmässig erschlossen. Das sind wilde Abenteurer und Pioniere, die die Erschliessung dieser Transportstrasse ermöglicht haben. Das ist alles in Frage gestellt. Wenn Sie heute von Basel nach Bagdad fahren – wenn Sie überhaupt noch durchkommen wegen der kriegerischen Eskalationen –, müssen Sie pro Fahrt ungefähr mit einer Abgabe von 1000 Franken rechnen. Ja, glauben Sie, die seien so noch konkurrenzfähig?

In dieser Situation nützt es wenig, einen hochqualifizierten Wirtschaftsdiplomaten in allen Vorzimmern der Regierungen Europas antreten zu lassen und ihm ein gähnend leeres Diplomatenkofferlein mitzugeben; denn was hat Herr Lévy in den Hauptstädten Europas zu verkaufen? Nichts, gar rein nichts! Was er dort erklärt, stösst auf taube Ohren, das ist nicht einmal ein Streit um den Bart des Finanzministers, denn er hat ja gar keinen. Das Problem besteht doch darin, dass Sie nie verhandeln können, wenn der andere nicht verhandeln will. Das ist ein politisches Problem, das hat weder mit Finanzen noch mit etwas anderem zu tun.

Die Ausländer, alle uns umgebenden Staaten, lassen es sich doch nicht gefallen, dass die kleine, vor Wohlstand überquellende Schweiz mit der Begründung «unsere Bundeskasse ist im Umfang von 150 oder 200 oder 500 Millionen defizitär» hingeht und allen anderen vorschreibt, was im Nabelpunkt der Europäischen Gemeinschaft künftig rechts sein soll. (Präsident: Sie müssen zum Schluss kommen.)

Hier muss der Bundesrat einschreiten und handeln. Er hat heute kein einziges Wort davon gesagt, was er machen will. Es gibt die Verfassungsgrundlage, es gibt den Absatz 5. Der Bundesrat hat die Möglichkeit, auf dem Gesetzgebungswege aufzuheben, was wir uns alle gemeinsam eingebrockt haben. Tut endlich etwas Tapferes; die Verfassung macht es möglich! Leider fehlt die Zeit, hier noch Ideen zu entwickeln. Aber der Bundesrat kann nicht gebannt wie der «Chüngel» vor der Schlange zittern und nichts machen, mit Berufung

auf den Volkswillen, der diesen Scherbenhaufen nicht gewollt hat.

Graf: Anders als für Herrn Leuenberger ist für mich völlig klar, dass der Bundesrat die negativen Begleiterscheinungen der Schwerverkehrssteuer zur Kenntnis nehmen muss. Täte er dies nicht, wäre das Vogel-Strauss-Politik und unserer Landesregierung nicht würdig. Die Retorsionsmassnahmen des Auslandes dürfen nicht einfach nicht oder bloss mit einem Achselzucken zur Kenntnis genommen werden. Zwar haben die Gegner der Schwerverkehrssteuer – ich zählte mich dazu – im Abstimmungskampf mit Nachdruck auf die Möglichkeit von Retorsionsmassnahmen hingewiesen. Man hat das seitens der Befürworter in Abrede gestellt oder bagatellisiert. Nun haben wir die Beschering.

Der Bundesrat ist meines Erachtens aber trotzdem gut beraten, wenn er bei der Schwerverkehrssteuer bleibt, bis ein anderer Volksentscheid vorliegt. Darüber hinaus aber müsste er meines Erachtens die Kosten, die durch die Retorsionsmassnahmen zusätzlich entstehen, dem Transportgewerbe zurückerstatten.

Es kann diesem Gewerbe nicht zugemutet werden, dass es zu den anderen Belastungen – zum Beispiel seit Jahresbeginn auch die zweite Säule – noch diese neuen, sehr massiven Kosten trägt. Für viele Unternehmungen, die bis jetzt noch einigermaßen gesund waren, müsste dies den Ruin bedeuten.

Ich sehe das doch etwas anders als Herr Bundesrat Stich. Ich vermisse denn überhaupt in der Antwort des Bundesrates jegliche Flexibilität. «Zeigen Sie doch etwas Herz», hat Herr Aliesch hier ausgerufen, und ich schliesse mich ihm an. Unterschätzen Sie nicht – gerade Sie als Finanzminister – die Bedeutung eines gesunden Mittelstandes und vor allem eines gesunden Gewerbestandes für unsere Wirtschaft und deren Widerstandskraft. Das Gewerbe ist bis jetzt ohne Staatskrücken ausgekommen, und es ist stolz darauf. Reglementieren und belasten Sie es nicht zuschanden!

M. Rime: Ceux qui enseignent le droit fiscal prétendent, sans ironiser, qu'il y a de bons et de mauvais impôts. Les bons devraient correspondre à deux critères principaux: premièrement être équitables et secondement être faciles à percevoir. On savait que la redevance sur les poids lourds serait inéquitable puisqu'elle frapperait indifféremment les véhicules roulant 10 000 kilomètres par an et ceux qui en font 100 000 sur nos routes. Il en était de même pour les véhicules spéciaux et ceux qui travaillent sur les chantiers alors qu'ils n'utilisent que très rarement le réseau routier. Mais la redevance poids lourds devait surtout être insupportable pour les entreprises qui roulent en permanence à l'étranger et qui paient néanmoins des impôts déjà importants en Suisse.

Quant à la facilité de perception, les réactions et les mesures de rétorsion, dont on a suffisamment parlé ce matin, démontrent amplement qu'on avait minimisé les difficultés. On sait aussi que les impôts les meilleurs sont ceux qui sont payés par les autres. On pensait donc qu'une part importante des recettes serait fournie par les camionneurs étrangers. C'est d'ailleurs sur cette information erronée que le peuple avait voté. Or, il a fallu se contenter d'une taxe journalière symbolique de 15 francs qui exige néanmoins des frais administratifs et l'immobilisation de convois à la frontière, convois qui coûtent plus de 100 francs à l'heure. C'est ridicule! Les plus fervents partisans de la taxe croyaient aussi que les transporteurs pourraient sans autre la reporter sur leurs clients, ce qui n'est pas le cas. Ce ne sont donc pas seulement les entreprises de transport qui sont touchées, mais toutes les entreprises qui ont recours à leurs services. Cette façon de faire devait provoquer des augmentations de tarifs routiers qui auraient permis aux chemins de fer d'en faire autant à leur tour. On est en pleine contradiction puisque, par ailleurs, on instaure le contrôle des prix pour juguler l'inflation et protéger le consommateur. L'incohérence est aussi éclatante lorsqu'on propose simultanément d'abaisser massivement les tarifs des chemins de fer. Incohérence aussi lors-

qu'on propose des mesures interventionnistes pour venir au secours de l'économie menacée et, simultanément, on met en péril de nombreuses entreprises et les postes de travail qui en dépendent.

La situation étant connue est devenue intenable. Il convient de prendre sans tarder les mesures qui s'imposent en se référant à l'article 17, 5° alinéa, qui a déjà été mentionné souvent ce matin, et de s'attaquer non pas aux conséquences, mais à la cause et, dans un premier temps, de suspendre l'encaissement de la taxe, d'informer objectivement les citoyens et, si nécessaire, d'organiser une nouvelle consultation populaire. Les transporteurs ne roulent pas pour le plaisir d'encombrer les routes, ils sont tous les jours au service de l'économie et de la société tout entière.

Weber-Schwyz: Ich muss Ihnen offen gestehen, dass die Antwort und die Begründungen des Bundesrates zu dieser Schwerverkehrsabgabe enttäuschend ausgefallen sind. Man hat fast den Eindruck, als wollte sich der Bundesrat in einer Selbst-Einnebelungsaktion von den Grundproblemen absetzen. Machen wir uns doch nichts vor, wenn wir selber nicht mehr an die These der Abgabe glauben, aber dem Ausland einzureden versuchen, unsere Gebühr sei trotz allem keine Steuer. Wenn man aus einer immer gut informierten Wochenzeitung entnimmt, der Unterhändler des Bundesrates betrachte seine Mission als gescheitert, so ist der Zeitpunkt gekommen, die diplomatische Phase abzuschliessen. Es ist endlich politisch zu handeln, statt sich über departementale Zuständigkeiten zu streiten.

Es geht auch nicht um Schuldzuschiebungen. Ich vertrete die Auffassung, wie sie Kollega Blocher geäussert hat: Wir alle, sämtliche parlamentarischen Gremien glaubten an eine glorreiche Lösung. Ich war zwar ein Gegner der Schwerverkehrsabgabe, aber diese Verantwortung haben wir nun zu tragen; wir haben diese Vorlage erlassen. Gestehen wir doch ein, dass wir im Übereifer ins Offside gelaufen sind. Suchen wir gemeinsam nach besseren Lösungen! Es soll ein Ende haben mit der sonderbaren Geheimnistuerei, die in den letzten Monaten um sich gegriffen hat.

Es war die Rede vom Respekt vor dem Volkswillen, vor dem Volksentscheid. Ich stehe dazu. Das Volk wollte einen Zustupf in die Bundeskasse. Es wollte aufgrund der vermeintlichen Unterdeckung der Strassenrechnung dafür sorgen, dass die Eigenwirtschaftlichkeit erreicht werde. Eine eigenwirtschaftlichen Strassenrechnung soll unser Ziel sein. Nur sollte der Bundesrat endlich für Transparenz in diesem eidgenössischen Versteckspiel sorgen. Hüten wir uns vor blauäugigen Hochrechnungen.

Wie soll es weitergehen? Selbst wenn alle internationalen Verhandlungen zu einer Lösung auf der tarifarischen Ebene führen sollten, sind wir nicht vor nichttarifarischen, sprich: technischen Schikanen geschützt. Wir wissen um bestimmte Tendenzen aus der EG-Küche. Wir haben in der ganzen Diskussion noch eine weitere Pflicht: den Respekt zu wahren vor einer bedeutenden Gewerbegruppe, die in der Schweiz und im Ausland weit über 100 000 Beschäftigte zählt. Hier geht es nicht nur um Interessenlobby. Es mag sein, dass die Gruppe von Herrn Clivaz einen besseren Organisationsgrad aufweist als diese Arbeitnehmer; aber auch diesen Arbeitsplätzen gebührt unsere Sorge.

Suchen wir nach neuen Wegen, erstellen wir ein Ausweichdispositiv! Hierzu ist der Vorschlag Villiger ein Weg. Er sichert dem Bund die erhofften Mittel, er ist ein gangbarer Weg. Sorgen wir dafür, dass wir am Ende des Jahres nicht überzählige Formulare in den Schränken haben, überzählige Funktionäre und halbleere Kassen.

Hüten wir uns davor, dass die ungeschickt angelegte Schwerverkehrssteuer nicht als Topfkollekte endet.

Bonny: Ich möchte mit einem Zitat von Herrn Bundesrat Stich beginnen. Er hat am 12. März 1984 in der Fragestunde auf eine Frage unseres Kollegen Müller-Aargau folgendes gesagt: «Nach der Auffassung des Bundesrates haben unsere Nachbarstaaten weder Grund noch die Absicht,

Retorsionsmassnahmen gegen unsere Verkehrssteuern zu treffen.»

Ich möchte – nachdem verschiedene Redner, denen ich mich durchaus anschliessen kann, bereits auf die ausserordentlich schweren Folgen, welche diese Situation für unser Transportgewerbe in der Schweiz hat, hingewiesen haben – bereits Gesagtes nicht noch einmal wiederholen. Ich will mich in meinem Votum vor allem auf zwei Aspekte konzentrieren: auf den internationalen Aspekt und auf die Frage eines allfälligen Moratoriums.

Wir müssen uns bewusst sein, dass sehr wahrscheinlich der Schaden, den wir zurzeit durch diese unglückliche Übung erleiden, bezüglich des internationalen Ansehens unseres Landes noch grösser ist als in finanziell-wirtschaftlicher Hinsicht. Das ist sehr bedauerlich.

Hier möchte ich auf einen sehr interessanten Parallelfall hinweisen – ein Geschäft, in einem anderen Gebiet, das aber ähnlich strukturiert war –, der sich in der vergangenen Legislaturperiode zugetragen hat. Wir haben bekanntlich die neue Arbeitslosenversicherung auf den 1. Januar 1984 eingeführt. Dort stellten sich ebenfalls sehr schwierige Probleme mit unseren fünf Nachbarstaaten, weil die Grenzgänger in der Schweiz die volle Arbeitslosenversicherungsprämie zahlen, wir aber dem ausländischen Nachbarstaat zumuten, dass er das Risiko für die Vollarbeitslosigkeit abdeckt (die Teilarbeitslosigkeit dagegen ist bei uns gedeckt). Warum erzähle ich das hier? Weil in jenem Fall ein klares Konzept ausgearbeitet wurde. In den Jahren 1978 und 1979 wurden Staatsverträge abgeschlossen, bevor das neue Gesetz in Kraft gesetzt wurde, und zwar mit Italien, Frankreich, Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein; mit der Bundesrepublik Deutschland war es im Jahre 1982. Der Ratifikation dieser Verträge haben die eidgenössischen Räte vor dem Inkrafttreten zugestimmt. Ein fast unglaublicher Zufall will es, dass es auch in diesem Gebiet mit Deutschland einen Staatsvertrag aus dem gleichen Jahre 1928 gab, und ich kann Ihnen versichern, dass diese Verhandlungen sehr schwierig, aber korrekt waren. Aber am 1. Januar 1984 war das Paket geknüpft, und wir haben seither auf diesem heiklen Gebiet keine Probleme mit unseren Nachbarstaaten gehabt.

Ich ziehe aus dieser ganzen Übung, international betrachtet, zwei Lehren: Die erste ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit: dass man nämlich bei solchen Geschäften die bilateralen Absprachen treffen muss, bevor das Geschäft in Kraft gesetzt wird. In dem Sinn – ich kenne Herrn Botschafter Lévy als ausserordentlich tüchtigen schweizerischen Unterhändler – würde ich hier die Behauptung wagen, ohne den Auftrag genau zu kennen – man spricht ja etwas verschämt von einer Aufklärungsaktion und nicht von einer Mission –, dass er einen unmöglichen Auftrag erhalten hat.

Die zweite Lehre, die ich ziehen möchte, und da teile ich die Auffassung meines lieben Freundes Lüchinger nicht ganz, ist folgender: Es ist so – man hat multilateral zwar immer wieder orientiert, aber Sie können bilaterale Schwierigkeiten nicht auf dem Weg über multilaterale Institutionen lösen. Das ist wie im Geschäftsleben. Wenn Sie einen Vertrag mit jemandem haben, müssen Sie mit ihm direkt verhandeln, um ihn zu ändern, wenn Sie irgendwelche Änderungen vornehmen wollen. Sie können nicht irgend einem Berufsverband bekanntgeben, Sie hätten jetzt andere Absichten. Das wollte ich zum Internationalen sagen.

Nun noch wenige Worte zur Frage des Moratoriums. Im Vorstoss von Herrn Kollege Villiger wurde die Frage aufgeworfen, ob die Belastung ausländischer Lastwagen für eine begrenzte Zeit zu sistieren wäre. Dazu möchte ich ganz kurz sagen, dass in der schriftlichen Antwort des Bundesrates auf diese Problematik gar nicht eingegangen wird. Es geht nicht darum, ob es sich um eine Muss- oder um eine Kann-Vorschrift handelt, dass man sowohl die in- und ausländischen Motorfahrzeuge erfassen muss, sondern es geht darum, ob wir nicht eine Verschnaufpause ins Auge fassen sollten, um Zeit zu gewinnen für echte Verhandlungen. Eine Sistierung, ein Moratorium, gehört ins Vollzugsrecht; man würde vorübergehend den Vollzug sistieren, und das steht

in der Kompetenz des Bundesrates. Ich möchte den Bundesrat einladen, diese Frage doch noch gründlicher zu prüfen. Ich schliesse selbstkritisch und vielleicht etwas sarkastisch mit einem alteidgenössischen, nicht sehr schönen Grundsatz: Nach begangener Tat hält der Schweizer Rat!

Flubacher: Ich habe der Diskussion zwischen Herrn Feigenwinter und Herrn Leuenberger amüsiert zugehört. Es wäre Material vorhanden, um das Cabaret Cornichon wieder aufleben zu lassen, wobei Sie selbst aktiv mitmachen könnten. Nun aber keine Witze.

Die Problematik bereitet mir tatsächlich Sorgen. Sorgen macht es mir, weil da ein Hass vorhanden ist, der Hass Schiene-Strasse, der heute morgen wieder deutlich zum Ausdruck gekommen ist. An der heutigen Situation sind nicht die Lastwagenchauffeure oder -eigentümer schuld. In den fünfziger Jahren wollte die Generaldirektion der PTT mit dem Lastwagengewerbe zum Beispiel die Fragen des Stückgutes und der Langstreckentransporte regeln. Das wäre möglich gewesen. Es ist gescheitert an der Opposition der Gewerkschaften. Das lässt sich genau beweisen. Damals hätten die SBB noch aus der Position der Stärke heraus verhandeln können.

Wir haben in der Kommission betreffend Autobahnvignette mit der Verwaltung lange Zeit wegen der Bussen und wegen der Kann-Formel gerungen. Sie wollte die Muss-Formel, sie wollte Bussen sehen und hat uns gesagt: Wenn es dann halt nicht geht, müssen wir trotzdem Bussen einführen. Man hat dann eine Busse von 100 Franken festgesetzt, bevor man irgendwelche Anzeichen hatte, dass Bussen zur Durchsetzung dieser Massnahmen nötig sind. 100 Franken Busse für einen Vignettensünder sind zu hoch. Ich habe den Polizeistaat Schweiz nicht sehr gern, ich sage es ganz offen. Sie können nicht alles mit Bussen regeln, wir müssen auch noch aufklären können.

Nun spricht man von Strukturveränderungen im Lastwagengewerbe, die nun einmal über die Bühne gehen müssten. Sagen Sie das diesen Tausenden von Einzelunternehmern, die sehr, sehr schwer arbeiten. Ich glaube, es ist etwas billig und auch verantwortungslos, wenn man meint, man könnte über diese Bussenaktionen im Ausland, wenn man diese Gebühren nicht zurückbezahlt, eine Strukturveränderung durchführen.

Ich hätte auch keinen Diplomaten nach Bonn geschickt. Mit den Deutschen muss man mit harten Bandagen kämpfen: Im Dezember machte ich eine dringende Interpellation; ich hätte ihnen den Leopard-Auftrag und andere Aufträge gestoppt. Wir sind ja kein EG-Land, wir sind ein EFTA-Land. Diese Aufträge hätte ich an EFTA-Länder vergeben. Dann wären die Deutschen in Bern angetreten!

Nun sagt man, man sollte diese Übung ausser Kraft setzen. Ich bin grundsätzlich dagegen, dass wir irgendwie auf dem Vollmachtenweg diese vom Volk beschlossenen Abgaben ausser Kraft zu setzen versuchen. Wenn schon, muss eine neue Volksabstimmung stattfinden. Wo ich aber hart bin, das ist in der Sache in bezug auf die Rückerstattung dieser Bussen im Ausland. Es handelt sich nämlich nicht um Gebühren, sondern um Bussen, um dem Schweizer Transportgewerbe im Ausland den Verleider zu machen. Ein Kleinstaat muss sich nicht einfach immer unterziehen.

Nun aber zu diesen Strafmassnahmen; nehmen wir den Kanton St. Gallen: Ich finde es eine Gemeinheit, dass man einem Lastwagenchauffeur, der seinen Wagen an einem Ort abstellt, wo er es nicht dürfte, die Fahrbewilligung – also seine Arbeitsgrundlage – entziehen will. So weit dürfen wir nicht kommen. Wir sind schliesslich noch in einer Demokratie. Ich bitte den Bundesrat, dafür zu sorgen, dass solche Lausbubenmethoden nicht Schule machen.

Herr Leuenberger hat vom Druck der Strasse gesprochen. Wissen Sie, Herr Leuenberger, es ist immer zweierlei, woher der Druck dieser Strasse kommt: Als der Druck der Strasse in Zürich kam, hatten Sie keine so grosse Abneigung dagegen, wie ich selbst festgestellt habe (Leuenberger Moritz: Das lasse ich mir nicht gefallen!). Ich glaube, das darf auch einmal gesagt werden! Ich habe vom Druck der

Strasse nichts gehört. Ich muss Ihnen ganz offen sagen: Ich bin dagegen, dass man mit Blockaden protestiert. Ich habe dieser Vorlage zugestimmt. Ich habe sie vertreten helfen. Aber ich bin enttäuscht, wie wenig man nun tut, um eine vernünftige Lösung zu finden, obschon wir irgendwie in der Tinte sitzen.

Ich möchte Herrn Leuenberger fragen, wer die Deutschen aufgefordert hat, für die Schweiz die Strassen zu blockieren? Das wäre auch eine Antwort wert.

Präsident: Herr Leuenberger wünscht eine persönliche Erklärung abzugeben.

Leuenberger Moritz: Herr Flubacher, hätten Sie vielleicht die Gnade, mir zuzuhören? Ich hatte auch die Pflicht, Ihnen zuhören zu müssen. Ich lasse mir diese eine Behauptung nicht gefallen, es sei von meiner Person damals gegen den Druck der Strasse in Zürich nichts unternommen worden und weise Ihren Vorwurf schärfstens zurück.

Eines geben Sie aber zu, wenn Sie so argumentieren: dass die beiden Ereignisse – nämlich was damals in Zürich geschah und was jetzt mit Blockaden geschieht – dasselbe sind; das haben Sie hier somit eingestanden. Ich fordere Sie daher auf, dieselben Massnahmen gegen die jetzigen Straftäter zu unterstützen, wie Sie sie damals in Zürich forderten.

M. Pini: Si l'on pouvait remettre dans le coffre cette taxe sans plus la ressortir, je pense que chacun, y compris le Conseil fédéral, en serait heureux. Notre Parlement, bien plus que le Conseil fédéral, a commis involontairement de graves erreurs dans l'élaboration de son projet de redevance sur les poids lourds. Si l'on ajoute à ces dernières une certaine vision «en rose» de leurs conséquences, on s'aperçoit que l'on a cuisiné aujourd'hui une véritable «frittata» avec pas mal d'œufs cassés! Il faut sortir de là si possible par la grande porte! Ceci signifie qu'il faut tout d'abord informer l'opinion publique sur nos erreurs et sur leurs graves conséquences financières sur les services de notre trafic routier dont dépend notre économie par le biais de ses transports extérieurs. Leurs conséquences sont tout autant négatives en ce qui concerne nos rapports avec les Etats voisins; ceci signifie que notre image politique sur le plan extérieur vient de se ternir. Le prix que nous payons aujourd'hui pour cette malheureuse expérience est déjà à mon avis trop élevé. «Il santo non vale la candela», dit un dicton tessinois; finalement, il faudra bientôt avoir le courage de renverser une situation que la raison, au vu des erreurs commises, ne saurait plus admettre.

A mon avis, il existe des solutions de rechange, celles-ci devant bien entendu rester dans les limites du droit. Dans ses réponses aux interventions personnelles en discussion, le Conseil fédéral admet que, actuellement, il n'est pas en mesure d'évaluer toute l'étendue des effets négatifs constatés. On se trouve donc actuellement dans une impasse mal éclairée et notre vision de l'avenir de ce fait est bien obscure! Voilà qui est profondément décevant! Une seule chose est claire, c'est le surplus que doivent payer aujourd'hui les services de notre trafic routier de marchandises, du fait des rétorsions étrangères. On peut aussi en toute certitude constater le déséquilibre que cette malheureuse taxe a créé à l'intérieur du pays, en ce qui concerne l'inégalité de traitement des transporteurs à courte et à moyenne distance face aux transporteurs professionnels à longue distance. Vous n'ignorez pas, Monsieur le Conseiller fédéral, que le trafic lourd local ne peut être comparé du fait de l'intensité même de ses services de transport, au trafic lourd à longue distance. Ainsi, certains autocars n'atteignent pas les deux cents jours de mise en service par année. Ce qui signifie que la taxe forfaitaire qu'ils acquittent se transforme alors en un coût fixe, quotidien et irrécupérable. Pour l'économie des petites et moyennes entreprises de transport locales et régionales, le système actuel de redevance de la taxe est tout simplement une injuste pénalisation qui vient s'ajouter à une période d'inactivité des autocars. Ce n'est qu'un exemple parmi tous ceux, quotidiens, que nous connais-

sons. Le postulat que j'ai présenté, il y a quelques jours, sur l'incidence de la taxe des poids lourds traite justement de cette situation franchement intolérable. La taxe n'est pas, comme prévue à l'origine, une taxe d'utilisation. Elle est bel et bien une taxe fiscale. Pour résumer la situation, on peut simplement constater que cette taxe n'a pas seulement provoqué des mesures de rétorsion de la part des Etats voisins, mais encore ses effets sur la caisse fédérale ont été fort peu sensibles. Etes-vous déjà en mesure, Monsieur le Conseiller fédéral, de nous donner une prévision sur l'entité financière 1985 à propos de cette redevance? Je suis persuadé que l'on risque d'entendre des chiffres surprenants et en même temps assez décevants! Le peuple doit être exactement informé des erreurs d'appréciation de ce Parlement, ainsi que du Conseil fédéral. Nous devons sortir de l'impasse, élégamment certes, mais sans trop perdre de temps, car on a beaucoup tardé et les erreurs commises nous coûtent déjà bien cher!

Nebiker: Ich trage natürlich als seinerzeitiger Kommissionspräsident auch Mitverantwortung für die Schwerverkehrsabgabe, und ich stehe noch heute dazu – vielleicht im Gegensatz zu verschiedenen Kollegen. Ich möchte aber nicht auf die persönlichen Angriffe eintreten, die hier zum Teil vorgebracht wurden. Ich hatte damals in diesem Rate eindeutige Kommissionsentscheide zu vertreten; das ist schliesslich die Pflicht eines Kommissionspräsidenten.

Ich möchte auch Vorwürfe zurückweisen, dass damals bei den Beratungen die Dinge oberflächlich behandelt worden seien. Wir haben uns bekanntlich intensiv mit allen Interessierten auseinandergesetzt, auch mit den Leuten vom Transportgewerbe. Wir sind auf alles eingetreten, sogar auf Vorschläge aus dem Kreise des Transportgewerbes selber (mit der pauschale Abgabe). Wir sind jetzt trotzdem überrascht über die massiven Reaktionen aus dem Ausland.

Gestatten Sie mir, dass ich noch kurz zurückblende auf die seinerzeitige Ausgangslage. Wir sind von der ungedeckten Strassenrechnung ausgegangen. Wir haben eine Abgabe nach dem Verursacherprinzip beschlossen. Diese Grundlage gilt auch heute noch. Daran hat sich nichts geändert. Nach der neuesten offiziellen Strassenrechnung (1982) des Statistischen Amtes beträgt der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Strasse 80,7 Prozent. Der Schwerverkehr allein weist eine Unterdeckung von 235 Millionen Franken auf. Die Unterdeckung des ausländischen Schwerverkehrs ist besonders krass; sie ist in dieser Strassenrechnung nicht ausgewiesen, aber bekanntlich tragen ja die ausländischen Fahrzeuge auf den inländischen Strassen überhaupt nichts zur Deckung der Strassenkosten bei, weil sie wegen den höheren Dieselölabgaben nicht in der Schweiz tanken.

Man muss zugeben: das stellten wir auch damals fest, dass in bezug auf die Strassenrechnung eine Unsicherheit besteht. Sie war in Überprüfung und ist es leider heute noch. Aus diesem Grund unter anderem haben wir eine pauschale Abgabe beschlossen, die die ausgewiesene Unterdeckung bei weitem nicht deckt, eine Abgabe, welche pauschal etwa 120 Millionen bringen sollte; dabei wurde schon damals eine Unterdeckung von rund 200 Millionen Franken festgestellt.

Es ist bedauerlich, dass wir heute noch nicht über gesicherte Grundlagen verfügen. Die Diskussion im Inland wäre mit weniger Emotionen verbunden, und auch die Verhandlungen im Ausland hätten natürlich bessere Grundlagen und mehr Aussicht auf Erfolg, wenn diese überprüfte Strassenrechnung nun endlich vorliegen würde. In dem Sinne möchte ich die Begehren unterstützen, dass man vorwärts machen soll. Meiner Meinung nach wäre eine Schwerverkehrsabgabe, wären Strassenverkehrsabgaben nicht berechtigt, wenn die Rechnung ausweist, dass die Kostendeckung besteht.

Zur Frage Steuer oder Gebühr: Wir haben uns bei den Kommissionsberatungen und bei den parlamentarischen Beratungen nicht sehr stark darüber ausgelassen. Es ist an sich auch müssig, heute darüber zu diskutieren. Die Diskussion kam namentlich deshalb auf, weil ein Parteigutachten

der IRU, des Internationalen Strassenverkehrsverbandes, behauptet, es sei eine Steuer. Aber das ist ein Parteigutachten! Das Parlament hat eine Abgabe beschlossen, ohne zu definieren, ob es eine Steuer oder eine Gebühr sei. Eine Abgabe nach dem Verursacherprinzip ohne Zweckbindung, haben wir beschlossen. Die fehlende Zweckbindung bedeutet nun keineswegs, dass es sich um eine Steuer handelt. Wir kennen bekanntlich Steuern mit Zweckbindung, wir kennen auch Gebühren mit Zweckbindung. Die Zweckbindung ist ein sekundäres Merkmal einer Abgabe. Wir haben eine Abgabe nach dem Verursacherprinzip beschlossen, weil die Kosten nicht gedeckt sind. Darin liegt der Gebührencharakter.

Ausgegangen sind wir allerdings auch von Motionen unseres Rates, die auch Sie mitüberwiesen haben, aus finanzpolitischen Überlegungen sei die Strassenrechnung auszugleichen. Der Ursprung liegt also bei den Bundesfinanzen. Das haben wir im Abstimmungskampf immer wieder festgestellt. Wir haben gesagt, man soll das Geld dort verlangen, wo Kosten entstehen: bei der ungedeckten Strassenrechnung. In diesem Sinne haben die Verkehrsabgaben auch einen finanzpolitischen Ursprung, aber nur im Rahmen der Kostenunterdeckung. Nur dort sind sie gerechtfertigt.

Noch kurz zu den Retorsionsmassnahmen. Im Rate kamen sie seinerzeit nur wenig zum Ausdruck, auch bei der Abstimmung. Es wäre an den Gegnern gewesen, nun diese Fragen ausdrücklich auf den Tisch zu legen. Sie haben das zum Teil gemacht, aber das hat offenbar nicht verfangen. Die Gegner haben ja genügend Mittel eingesetzt. Unserer Meinung nach sind diese Retorsionsmassnahmen ungerechtfertigt. Wir haben ganz bewusst eine Abgabe beschlossen, welche die Ausländer nicht diskriminiert. Das war der Grundsatz. Inländer und Ausländer müssen genau gleich viel bezahlen, und zwar geht es hier noch einmal um eine Bezahlung nach dem Verursacherprinzip. Die Schweiz wurde da meiner Meinung nach zu Unrecht zum Prügelknaben der europäischen Strassenverkehrsverbände.

Es ist interessant, dass bei den offiziellen Orientierungen der Staaten, der Verkehrsminister, der Finanzminister usw. von Retorsionsmassnahmen nicht die Rede war. Schon im weiten Vorfeld wurde ja orientiert. Ich persönlich war beim Verkehrsausschuss des Europäischen Parlamentes dabei. Dort war keine Rede von Retorsionsmassnahmen, sondern man zeigte im Gegenteil Verständnis für den schweizerischen Standpunkt (Präsident: Herr Nebiker, Sie müssen zum Schluss kommen . . .), dass uns nicht zugemutet werden kann, übrigens auch den Österreichern nicht, Europa die teuren Alpentransversalen kostenlos oder nicht kostendeckend zur Verfügung zu stellen. Das wurde schliesslich anerkannt, und deshalb wurde auch Verständnis gegenüber den Abgaben in der Schweiz aufgebracht. Ich bin nun der Meinung, dass durch harte und intensive Verhandlungen diese Retorsionsmassnahmen abgebaut werden sollen und können, wenn wir gegenüber dem Ausland mit der nötigen Entschlossenheit auftreten. Wir haben unsere Argumente im Ausland genauso, wie wir unsere Argumente für die Einführung der Abgaben im Inland hatten.

M. Robbiani: Au nom de la majorité du peuple suisse et de ses institutions démocratiques, le groupe socialiste déclare accorder sa complète confiance au Conseil fédéral dans la question de la redevance sur le trafic des poids lourds. Il lui demande de rester ferme dans le respect de la volonté populaire et de l'Etat de droit.

Personnellement, j'invite les représentants des partis gouvernementaux à faire preuve du sens des responsabilités si l'on veut être crédible dans la difficile tâche de gouverner ce pays. Je remercie M. Nebiker d'avoir manifesté son sens des responsabilités.

Su richiesta del collega Rebeaud continuo in italiano!

Il dibattito di stamane mi lascia stupito e strabigliato. Coloro, come i colleghi Pidoux e Blocher, che sono contro l'adesione della Svizzera all'ONU – poiché dobbiamo difendere la nostra autonomia, la nostra indipendenza, la nostra neutralità – rinunciano all'autonomia, all'indipendenza e alla neu-

tralità, sostenuti dalla volontà popolare, per delle pressioni che vengono dall'estero; non pressioni diplomatiche o politiche, ma pressioni corporative, della corporazione degli autotrasportatori. Dov'è la dignità nazionale, collega Pidoux e collega Blocher?

Addirittura l'onorevole Blocher, che teme le interferenze di una organizzazione come l'ONU nella nostra sfera d'autonomia legislativa, invita a rivolgersi ai giudici stranieri: incredibile! Se è una commedia, on. Feigenwinter, è una tragico commedia, e inscenata dalla destra.

Ieri, per Kaiseraugst, era questione di rispetto della volontà popolare. Oggi, se ho capito il collega de Chastonay e chi sostiene la sua mozione, questo rispetto potrebbe essere anche relativo, o flessibile, o a uso interno. Nei giorni pari comanda il sovrano, nei giorni dispari spadroneggia Macchiavelli e la furbizia politica. Come si fa, on. Frey, a sentenziare se il popolo era informato a sufficienza per non sbagliare? Solo Macchiavelli e Guicciardini sospettavano dell'intelligenza del popolo!

Ieri, al Consiglio degli Stati, il sistema di voto popolare era perfetto, inutile ogni riforma. Oggi, qui, si pretende che il popolo vota senza sapere. Ma dov'è la coerenza, onorevoli colleghi?

Con la volontà popolare non si scherza, altrimenti esiste una tassa da pagare, cioè quella dell'assenteismo e del disimpegno politico. Non dimenticate che il 10 marzo a votare è andato il 33 per cento. Ciò significa che su ogni 3 aventi diritto 2 sono rimasti a casa. Il coraggio politico, collega Spälti, significa rispettare e far rispettare le decisioni popolari.

Il gruppo socialista ringrazia il Consiglio federale per la risposta esauriente e documentata, inflessibile senza essere ottusa. Il negoziato internazionale non è escluso, ma il cedimento di fronte alle pressioni, quello no! Questa è l'unica strada praticabile, collega Aliesch, questa è la linea del negoziato ambasciatore Lévy, che vedo con piacere seguire il nostro dibattito dalla tribuna.

Il consigliere federale Stich, nelle conclusioni della sua comunicazione, precisa che si tratta di una misura di politica dei trasporti e non di politica finanziaria. Questa versione è stata messa in dubbio a questa tribuna. Vi vorrei ricordare un fatto di cui non s'è parlato, colleghi: Si accennò a una tassa camionale quando si cercarono nuove entrate per le finanze federali. Furono «ripescate» questa tassa e il contrassegno autostradale quando la maggioranza, contro il parere del Consiglio federale, della Banca Nazionale e della Commissione federale delle banche, scartò la tassazione delle operazioni bancarie, degli averi fiduciari in particolare. Se si tratta di misura fiscale, ricordino colleghi, che loro l'hanno voluta. Così come se la tassa camionale non corrisponde agli interessi degli autotrasportatori svizzeri, la colpa è loro, poiché la soluzione adottata l'hanno scelta gli autotrasportatori. È vero, collega Pini, che gli autotrasportatori ticinesi non sono contenti. Ma i ticinesi delle valli devono vivere von 100 camion che ogni ora transitano sulla strada del San Gottardo, un pericolo non solo per la viabilità, ma per la vitabilità.

Non si può «parlare verde» come abbiamo fatto qui e buttare fuori gas tossici, non si può inquinare la democrazia mancando di rispetto alla volontà popolare.

Kühne: Die Emotionen sind ziemlich hochgegangen, und Karl Flubacher ist das Temperament durchgebrannt. Obwohl er mir persönlich nicht unsympathisch ist, hat mich eine seiner Äusserungen etwas geschockt. Er hat davon gesprochen, dass im Kanton St. Gallen im Zusammenhang mit hängigen Administrativ- und Strafverfahren Spitzbubenmethoden angewandt würden, der Bundesrat solle einschreiten und zum Rechten sehen. Ich möchte in aller Form feststellen, dass wir die Rechtsmittel in unserem Kanton sicher richtig anwenden und dass die Leute, die in Straf- und Administrativverfahren einbezogen werden, die Rechtsmittel bekommen werden. Der Bundesrat hat in keiner Weise Anlass, hier einzuschreiten.

Bundesrat **Stich**: Zuallererst möchte ich mich recht herzlich bedanken für die guten Ratschläge, die ich bekommen habe. Ich kann Ihnen versichern, dass meine Gemütsverfassung so gut ist, dass ich mich noch nicht als Kaninchen fühle. Umgekehrt hat man gesagt, der Bundesrat sei zynisch gegenüber dem Lastwagengewerbe. Das kann man nicht behaupten. Aber auf der anderen Seite ist es vor allem für einen Finanzminister wahrscheinlich nicht sehr tunlich, wenn er mehr Herz zeigt.

Ein wesentlicher Tenor in diesem Saal war heute die Frage: Wer ist schuld? Meines Erachtens ist das keine Frage. Es geht nicht darum, Schuldige zu suchen oder darauf zu verzichten, Schuldige zu suchen, sondern die entscheidende Frage ist: Passt eine Schwerverkehrsabgabe in die schweizerische Politik hinein? Ist sie in Ordnung, oder ist sie falsch? Ich glaube, ich habe mit der Stellungnahme des Bundesrates gezeigt und klarzumachen versucht, dass der Bundesrat nach wie vor der Meinung ist, dass man eine koordinierte Verkehrspolitik verfolgen soll. Das bedeutet, dass jeder Verkehrsträger seine Kosten selber trägt. Insofern ist diese Abgabe zweifellos richtig. Ein Verzicht darauf, selbst wenn er möglich wäre, müsste zwangsläufig bedeuten, dass wir auf diese Verkehrspolitik in Zukunft verzichten. Es würde zudem auch bedeuten, dass wir, obwohl wir nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaften sind, als Kleinstaat in Zukunft akzeptieren würden, dass andere die Verkehrspolitik in der Schweiz bestimmen. Ich glaube, das kann nicht der Wille des Bundesrates, des Parlamentes und des Schweizervolkes sein. Deshalb gilt es, an dieser grundsätzlichen Haltung nichts zu ändern.

Man hat gesagt, das Parlament, das Volk seien nicht genügend orientiert gewesen, insbesondere habe es sich nicht Rechenschaft gegeben über allfällige Massnahmen des Auslandes. Ich möchte Ihnen hier aus einer sehr lesenswerten Schrift, der Botschaft vom 16. Januar 1980, immerhin etwas vorlesen, was sich allerdings auf eine leistungsbedingte Abgabe bezieht, die uns zweifellos weniger Sorgen bereitet hätte. Das ist ganz klar. Aber die leistungsbedingte Abgabe ist nicht zuletzt auf Drängen der Leute gemacht worden, die heute die Aufhebung verlangen. Auf Seite 63 heisst es: «Nach der Güterverkehrserhebung von 1974 und der Aussenhandelsstatistik wickelte sich der schweizerische Aussenhandel auf der Strasse von insgesamt rund 12,5 Millionen Tonnen zu 50 Prozent mit schweizerischen Lastwagen ab. Welche Auswirkungen die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe in der Schweiz auf diese aussenwirtschaftlichen Verhältnisse hätte, lässt sich schwer voraussagen.

Soweit die schweizerischen Transporte im Ausland auf Gegenseitigkeit von gewissen Abgaben befreit waren, muss ähnlich wie bei der Autobahnvignette mit der Aufhebung von Vergünstigungen gerechnet werden.» Vor weiteren Retorsionsmassnahmen sind die schweizerischen Transporteure durch SFHA- und EFTA-Konvention, Artikel 10, geschützt. Im übrigen können Retorsionsmassnahmen des Auslandes gegen die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe um so eher vermieden werden, als nachgewiesen werden kann, dass die Abgabe die einfahrenden ausländischen Fahrzeuge gegenüber den inländischen nicht diskriminiert und zur Deckung ihres Strassenkostenanteils bestimmt ist. Von Bedeutung dürfte auch sein, dass die Abgabenerhebung die Abfertigung an der Grenze wenig erschwert. In bezug auf die EG ist es interessant, welche Erklärung die beiden Vertragsparteien bei der Assoziation der Schweiz abgegeben haben. «Gemeinsame Erklärungen der Vertragsparteien über die Warenbeförderung in der Durchfuhr»: «Nach Ansicht der Vertragsparteien liegt es im gemeinsamen Interesse, dass bei der Beförderung von Waren mit Herkunft aus und Bestimmung nach der Gemeinschaft, die bei ihrer Durchfuhr das Hoheitsgebiet der Schweiz berühren oder mit Herkunft aus und mit Bestimmung nach der Schweiz, die bei ihrer Durchfuhr das Gebiet der Gemeinschaft berühren, die Preise und Bedingungen keine Diskriminierungen oder Verzerrungen aufgrund des Herkunfts- oder Bestimmungslandes dieser Waren bewirken, die geeignet sind, sich auf das

gute Funktionieren des freien Verkehrs dieser Waren nachteilig auszuwirken.»

Sie sehen aus diesen Beispielen: man hat sich 1980 bereits orientiert, und es wird klar, warum der Bundesrat in guten Treuen annehmen durfte, hier werde nicht mit besonderen Massnahmen zu rechnen sein. Der Bundesrat hat in derselben Botschaft auf Seite 61 auch schon Stellung genommen zur Frage, was nach der Einführung der Schwerverkehrsabgabe in Österreich passiert sei. Im Anschluss daran hat die Verkehrsministerkonferenz in Belgrad im Mai 1979 eine Resolution verabschiedet, die unter anderem die Berücksichtigung der folgenden Prinzipien enthielt: Die gleichmässige Belastung der Verkehrsträger durch eine kostendeckende Benützungsg Gebühr und nichtdiskriminierende Behandlung der nationalen und internationalen Transporte. Damals schon wollte man keine diskriminierenden Massnahmen. Aber gegen die Kostendeckung hatte man nichts einzuwenden.

Die Frage, ob die Schwerverkehrsabgabe eine Steuer oder eine Gebühr sei, ist nach unserer Erfahrung und nach Gesprächen mit dem Ausland nicht mehr von so grosser Bedeutung. Unter welchem Titel auch immer diese Abgabe erhoben wird, ist es ganz selbstverständlich, dass sie in der Strassenverkehrsrechnung als Anteil des Strassenverkehrs zur Deckung seiner Kosten angerechnet wird. Damit ist natürlich auch grundsätzlich der zweckbedingte Charakter der Abgabe klar; denn wird die Kostendeckung nicht erreicht, so müsste sie ja durch andere, zusätzliche Massnahmen erreicht werden. Nur weil das Finanzdepartement und der Finanzminister federführend sind, darf man nicht annehmen, es handle sich um eine Steuer. Das wäre ein Trugschluss.

Man hat dargelegt, die ganze Übung habe dem Ansehen der Schweiz im Ausland geschadet. Persönlich bin ich nicht überzeugt davon; denn ich selber habe festgestellt, dass auch das Ausland durchaus Verständnis dafür hat, wenn die Schweiz nicht grundsätzlich sowohl den Verkehr auf der Strasse wie den Verkehr auf der Schiene aus Steuergeldern subventionieren will. Wenn etwas geschadet hat im Ausland, dann sind es zweifellos die Blockaden, und zwar ausgelöst durch schweizerische Organisationen! Bis heute genoss die Schweiz im Ausland das Ansehen, als Demokratie Entscheide zu akzeptieren, selbst wenn sie etwas kosten. Unsere Volksentscheide konnten bisher nicht durch eine Minderheit auf der Strasse, mit Druck, mit Zwangsmassnahmen angefochten werden. Insofern hat das Ansehen der Demokratie der Schweiz zweifellos gelitten.

Die IRU, die Internationale Organisation des Transportgewerbes, hat – wie gesagt – in einem Interview durch ihren Generalsekretär ausdrücklich erklärt, sie werde natürlich alles tun, damit die Aktion Lévy keinen Erfolg habe, sie werde allen Druck ausüben, damit Retorsionsmassnahmen gegen die Schweiz eingeführt und durchgehalten würden, bis die Schweiz auf die Abgaben verzichte.

Diese Leute wollen an sich natürlich keine Steuer, weil es sie selber betrifft. Aber auch in dieser Hinsicht haben wir bereits in der Botschaft und übrigens auch im berühmten Bundesbüchlein ganz klar gesagt, was gegen die Schwerverkehrsabgabe spricht: Das Schweizer Transportgewerbe hat Gegenmassnahmen ausländischer Staaten zu befürchten. Grundsätzlich werden aber Schweizer und Ausländer gleich behandelt, und deshalb dürfe man davon ausgehen, dass nicht besondere Retorsionsmassnahmen ergriffen werden. Im ganzen letzten Jahr und vorher war die Autobahnvignette an sich das Hauptproblem. Man hat befürchtet, die Vignette werde uns schwere Sorgen bereiten. Man hatte auch Grund zur Annahme, dass die Schwerverkehrsabgabe zu keinen besonderen Diskussionen Anlass geben würde, weil sie ja auch vom Lastwagengewerbe selber hier in dieser Form vorgeschlagen und modifiziert worden ist.

Vor allem die Kontakte von Herrn Bundesrat Schlumpf mit seinen Kollegen haben gezeigt, dass man keine Retorsionsmassnahmen ergreifen wolle. Zum Teil haben ihm das die Minister ausdrücklich erklärt. Aufgrund der Interventionen, die eben auch bei Regierungen der Nachbarländer durch ihr

nationales Gewerbe erfolgt sind, sind zum Teil doch Massnahmen getroffen worden.

Ich habe Ihnen aber dargelegt, in welchen Ländern man bis heute tatsächlich Gegenmassnahmen ergriffen hat. Es ist hier gesagt worden, wie hoch im Ostblock diese Lasten seien. Ich muss feststellen, dass in der Tschechoslowakei die Abgabe, die man eingeführt hat, 15 Franken beträgt, und zwar für die einmalige Einfuhr und unbekümmert um die Distanz und die Aufenthaltsdauer im Lande. Man sollte also hier nicht übertreiben. Die bis heute beschlossenen Retorsionsmassnahmen sind für das schweizerische Gewerbe in keiner Weise ruinös. Und dort, wo unverhältnismässige Massnahmen getroffen werden sollten, wird der Bundesrat sich auch zur Wehr setzen. Er tut das nicht nur durch die Aktion von Herrn Lévy; in vielen Fällen sind es gemischte Kommissionen, die zusammentreten. Man diskutiert die Sache dort und versucht, einen gewissen Ausgleich bzw. eine Lösung zu finden, die für beide Parteien möglich und tragbar ist.

In den Fällen, wo unverhältnismässige Gegenmassnahmen durchgezogen werden sollten, wird der Bundesrat ebenfalls Retorsionsmassnahmen treffen. Es wäre heute sicher verfrüht, darüber zu sprechen. Zuerst sollten diese Abklärungen getroffen werden, was noch einige Wochen dauern wird. Denn diese gemischten Kommissionen können sich nicht gleichzeitig überall aufhalten. In verschiedenen Ländern gibt es sogar dringlichere Geschäfte als die schweizerische Schwerverkehrsabgabe.

Zur Frage der Rückerstattung ausländischer Gebühren. Wie bereits dargelegt, hat der Bundesrat keine gesetzliche Grundlage für eine Rückerstattung. Zudem muss man bedenken, dass es bis heute auch schon solche Abgaben in Schweden, zum Beispiel, gegeben hat. Sie haben sie auch nicht zurückerstattet. Selbst wenn man gesetzliche Grundlagen schaffen müsste oder wollte, wäre noch zu bedenken, dass wir grundsätzlich natürlich nicht Steuern für das Ausland erheben. Deshalb sind oder wären hier zweifellos auch mit einer gesetzlichen Grundlage sehr enge Grenzen gesetzt. Es ist erstaunlich, wie in anderen Ländern Gebühren um 50 Prozent erhöht werden, beispielsweise letztes Jahr in Frankreich, dieses Jahr in Schweden. Davon spricht kein Mensch. Man spricht nur von der Schweiz.

Die Frage ist aufgeworfen worden: Soll die Schweiz ein internationales Gericht anrufen? Wir sind der Auffassung, man solle die Probleme auf dem Verhandlungswege beizulegen versuchen. Der Weg zum Gericht ist nicht immer der beste. Manchmal sind die Kosten auch höher als der Ertrag. Diese Frage ist gerade bei der Schwerverkehrsabgabe aufgeworfen worden. Immerhin können wir hier, wie auch bei der Vignette, sagen, dass man versucht hat, mit möglichst einfachen Mitteln auszukommen, es administrativ einfach zu machen, was in der Folge auch wenig Kosten erbracht hat. Ich habe bereits dargelegt, dass wir in der Schweiz mit dem budgetierten Ertrag zweifellos rechnen können. Die Schätzungen für die ausländischen Benutzer sind hingegen eher zu hoch. Wenn also diese Belastungen für das Ausland nicht so gross sind, muss es doch eigentümlich erscheinen, wenn das Ausland deshalb irgendwelche Retorsionsmassnahmen ergreifen will.

Angesprochen wurde auch die Strassenrechnung. Ich habe dazu einige Ausführungen gemacht. Zuerst muss man sich über die Methoden einig sein. Dieser Methodenstreit soll dann gelegentlich, sobald das möglich ist, beigelegt werden. Man will die interessierten Kreise über die Methoden orientieren bzw. dazu ein Vernehmlassungsverfahren durchführen. Wenn man sich dann über die Methoden geeinigt hat, gibt es neue Grundlagen. Bis heute gelten aber die bisherigen Grundlagen. Hier stellen wir fest, dass wir nach wie vor eine Unterdeckung haben.

Man hat dem Bundesrat gelegentlich auch vorgeworfen, er sei zu wenig flexibel. In diesem Geschäft gibt es tatsächlich keine grosse Flexibilität. Der Verfassungsartikel ist klar. Es ist keine Kann-Vorschrift, sondern es ist eine Vorschrift, die unmittelbar anwendbares Recht bedeutet. Im Grunde genommen hätte man diesen Verfassungsartikel gerade am

Tage nach der Volksabstimmung einführen müssen. Deshalb ist hier, im Gegensatz zur anderen Vorlage, die der Bundesrat vorgeschlagen hatte, auch keine Möglichkeit gewesen, vor der Inkraftsetzung überhaupt zu diskutieren. Allerdings hat man sich bei der Beratung unserer Vorlage überlegt: Was ist zu machen, wenn wir nicht einig werden? Sie finden auf der Seite 66 folgendes: «Grundsätzlich gäbe es drei Möglichkeiten zur Lösung des Problems:

1. Verzicht auf die Abgabeerhebung von Fahrzeugen aus den entsprechenden ausländischen Staaten. Dieser Weg muss aus Gründen der Gleichbehandlung und der Wettbewerbsneutralität in bezug auf die inländischen Fahrzeuge ausgeschlossen werden.

2. Anpassung der entgegenstehenden internationalen Abkommen und des internationalen Rechts auf dem Verhandlungswege. – Das ist das, was wir jetzt tun.

3. Wenn die internationalen Verhandlungen zur Aufhebung von eventuellen staatsvertraglichen Abgabefreiheiten von ausländischen Fahrzeugen in der Schweiz nicht zum Ziele führen, sind die betreffenden internationalen Abkommen auf den nächstmöglichen Termin zu kündigen.» Man hat auch hier gesehen, dass Schwierigkeiten möglich sind und diese auf dem Verhandlungswege gelöst werden müssten. Das ist die Position, die der Bundesrat auch heute einnimmt und in der Praxis durchführt.

Abschliessend: Die Schwerverkehrsabgabe ist ein Bestandteil unserer Verkehrspolitik. Wir können darauf nicht verzichten, wenn wir unsere eigenstaatliche Verkehrspolitik nicht aufgeben wollen. Der Bundesrat ist auch überzeugt davon, dass es keinen anderen Weg als den der Durchsetzung gibt. Wir werden also keinen Antrag auf Aufhebung unterbreiten. Das Beispiel mit der Sommerzeit liegt anders. Dort hat man unter wesentlich anderen Voraussetzungen einen neuen Vorschlag dem Parlament unterbreitet. Das Referendum gegen dieses neue Gesetz ist nicht ergriffen worden. Deshalb konnte dann die Sommerzeit eingeführt werden. Aber hier gibt es keine neuen Tatsachen, die den Bundesrat dazu bringen könnten und zwingen müssten, einen neuen Vorschlag zu unterbreiten, ganz abgesehen davon, dass das Parlament ja ohnehin Gelegenheit hat, in der Zukunft über die Schwerverkehrsabgabe erneut zu entscheiden. Ich denke an die Initiative des Verkehrsclubs der Schweiz wie an den Verfassungsartikel über die koordinierte Verkehrspolitik, welche die Schwerverkehrsabgaben mit einschliesst.

Präsident: Die Interpellanten haben nun noch Gelegenheit zu erklären, ob sie von der Antwort des Bundesrates befriedigt sind.

M. Carobbio: Je remercie M. Stich, conseiller fédéral, de ses réponses à nos questions. Comme cela m'arrive souvent depuis quelque temps, je me déclare satisfait et lui confirme l'invitation à la fermeté dans le respect de la volonté populaire et, par conséquent, à maintenir cette taxe sur les poids lourds qui, comme il l'a dit, entre dans le cadre de notre politique des transports.

Sans être autrement surpris, je dois dire que la comédie jouée ce matin par ceux qui, lors de la discussion sur la taxe poids lourds, ont rejeté la solution la plus intéressante du Conseil fédéral en en proposant une autre qu'ils contestent aujourd'hui, est véritablement déplorable. J'espère que le peuple comprendra une fois que, dans cette enceinte, il y a des manières peu sérieuses d'aborder les problèmes politiques de la Suisse.

Je me déclare satisfait de la réponse du Conseil fédéral à notre interpellation.

M. Cavadini: Je ne peux pas être satisfait de la réponse du Conseil fédéral. En effet, nous n'avons pas la même notion de la taxe et de l'impôt.

Villiger: Ich möchte meine Haltung zur Antwort des Bundesrates mit vier kurzen Feststellungen begründen.

1. Der Bundesrat sieht anscheinend keinen rechtlichen Spielraum – ich ehrlicherweise auch nicht – für eine Lösung oder Übergangslösung, welche die Retorsionen entschärfen würde. Erfolgsmeldungen von der Verhandlungsfrent sind keine in Sicht und spiegelbildliche Massnahmen würde ich nicht als Erfolg, sondern als Misserfolg werten.

2. Die Antwort zur Strassenrechnung ist mir etwas zu unverbindlich. Ich begrüsse im Prinzip die vorgesehene Vernehmlassung. Da aber anscheinend der Rohstoff vorhanden ist, sollte dies unverzüglich und nicht gelegentlich, wie Herr Bundesrat Stich eben gesagt hat, geschehen.

3. Ich bin auch von der Beantwortung der Frage bezüglich Ertragschätzung etwas enttäuscht. Die Eingänge aus den ersten zwei Monaten dieses Jahres hochgerechnet ergaben 19 Millionen vom Ausland statt die budgetierten 60 Millionen. Diese 19 Millionen werden die obere Grenze sein, denn Juli und August sind bekanntlich sehr schwache Monate. Deshalb dürfte der Gesamtertrag wahrscheinlich 100 Millionen kaum übersteigen.

4. Die Ausführungen des Bundesrates zeigen keinen gangbaren Weg zur Lösung des Problems auf. Dies bestärkt mich in der Ansicht, man solle eine unkonventionelle Lösung suchen, welche das Verursacherprinzip der Schwerverkehrsbesteuerung aufrechterhält und die koordinierte Verkehrspolitik nicht gefährdet. Deshalb bin ich von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt. Ich billige dem Bundesrat aber zu, dass er derzeit vielleicht eine befriedigende Antwort gar nicht geben kann.

M. Clivaz: Je suis satisfait de la réponse du chef du Département des finances. Je voudrais le remercier d'avoir confirmé la volonté du Conseil fédéral, non seulement de ne pas revenir en arrière, mais surtout de continuer à traiter le problème dans le cadre de la politique globale des transports. Il n'y a en effet pas d'autres moyens de traiter cette affaire.

Néanmoins, j'émettrai le souhait que le débat relatif à la politique coordonnée des transports qui se déroule actuellement au Conseil des Etats puisse être accéléré afin que nous voyions un peu plus clair dans la ligne à suivre en matière de transports dans notre pays.

Präsident: Herr Clivaz erklärt sich befriedigt. Herr Eisenring ist teilweise befriedigt. Der Bundesrat beantragt, die Motion von Herrn de Chastonay in ein Postulat umzuwandeln. Herr de Chastonay hat das Wort.

Motion de Chastonay

M. de Chastonay: Ce débat a ouvert plusieurs portes de sortie à l'intention du Conseil fédéral et je souhaite que notre Exécutif choisisse la bonne.

Malgré l'extrême discrétion, je dirais même le quasi-mutisme contenu dans le texte présenté aujourd'hui par le Conseil fédéral, en ce qui concerne l'aspect juridique du remboursement des redevances perçues à l'étranger – n'y aurait-il plus que des économistes au Département des finances? – je persiste à penser que les articles 17 et 18 des dispositions transitoires de la constitution fédérale constituent bel et bien le cadre légal adéquat pour opérer le remboursement ou la compensation que j'ai demandés dans ma motion.

J'accepte cependant la transformation de la motion en postulat, tout en ne me faisant guère d'illusions sur une issue positive des futurs entretiens que, selon les promesses du Conseil fédéral, notre pays aura avec nos voisins étrangers. En effet, de récents exemples confortent clairement notre opinion à ce sujet.

Präsident: Herr de Chastonay ist mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden. Wird es aus der Mitte des Rates bekämpft? – Es ist als Postulat überwiesen.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

84.060

EUTELSAT. Beitritt der Schweiz EUTELSAT. Adhésion de la Suisse

Botschaft und Beschlussentwurf vom 15. August 1984 (BBI III, 389)
Message et projet d'arrêté du 15 août 1984 (FF III, 389)

Beschluss des Ständerates vom 11. Dezember 1984
Décision du Conseil des Etats du 11 décembre 1984

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil des Etats

Herr **Aregger** unterbreitet namens der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Die Fernmeldesatellitenorganisation EUTELSAT hat zur Aufgabe, unter anderem das Weltraumsegment der europäischen Fernmeldesatellitensysteme zu planen, zu entwickeln, zu bauen, zu betreiben und zu unterhalten und insbesondere das für die öffentlichen internationalen Fernmeldedienste in Europa und Nordafrika erforderliche Weltraumsegment zur Verfügung zu stellen. Eine provisorische europäische Organisation für Fernmeldeverbindungen über Satelliten (INTERIM-EUTELSAT) wurde bereits im Jahre 1977 von 17 CEPT-Mitgliedern gegründet. Die schweizerischen PTT-Betriebe, die der Europäischen Konferenz der Verwaltungen für das Post- und Fernmeldewesen (CEPT) angehören, waren von Anfang an am Aufbau der Organisation beteiligt. Die Grundlagen für die definitive Fernmeldeorganisation EUTELSAT wurden im Mai 1982 in Paris erarbeitet; es handelt sich um das Gründungsübereinkommen und die Betriebsvereinbarung. Die schweizerische Delegation, bestehend aus Vertretern des Departementes für Auswärtige Angelegenheiten sowie der PTT-Betriebe, hat die Schlussakte am 14. Mai 1982 unterzeichnet. Im Februar 1983 erfolgte die Unterzeichnung des Vertragswerks durch den vom Bundesrat ermächtigten Vertreter (PTT) unter Ratifikationsvorbehalt.

Die Schweiz beteiligt sich mit einem Anteil von 4,36 Prozent oder jährlich rund 4 Millionen Franken an den Betriebskosten der Organisation. Diese Kosten sollen den PTT über Gebühren für die Benützung von Dienstleistungen im Fernmeldebereich wieder zufließen. Die veranschlagten jährlichen Betriebskosten von etwa 4 Millionen Franken dürften allerdings netto beträchtlich unterschritten werden, weil die Einnahmen aus der Vermietung von Reservetranspondern für die Übertragung von Fernsehprogrammen an Kabelnetze (z. B. für Sky Channel) wesentlich mehr abwerfen, als ursprünglich angenommen worden war.

An Investitionskosten haben die PTT in den Jahren 1978 bis 1984 4 Millionen Franken an die Organisation bezahlt; für 1985 sind 2,3 Millionen Franken vorgesehen. Ab 1986 sollen auch die Investitionen von EUTELSAT hauptsächlich durch die Einnahmen aus der Vermietung der Satellitenkapazität finanziert werden. Die PTT werden daher voraussichtlich keinen direkten Beitrag mehr an die Investitionskosten zu leisten haben. Der Anteil der PTT am Vermögen von EUTELSAT betrug Ende 1984 1,4 Millionen Franken und wird bis Ende 1989 voraussichtlich etwa 5 Millionen Franken ausmachen.

Jeder Unterzeichner des Übereinkommens (für die Schweiz die PTT) erstellt und betreibt seine eigene(n) Bodenstation(en) für die Abwicklung des Fernmeldeverkehrs. Standort der schweizerischen Satellitenbodenstation ist Leuk. Irgendwelche Schwierigkeiten oder Beeinträchtigungen, wie sie anderenorts zum Beispiel wegen Abstrahlungen zu Klagen führten, haben sich bisher nicht ergeben und wer-

Interpellation Eisenring Aussenwirtschaft und Schwerverkehrsabgabe

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

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	85.346
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	651-669
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 240

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.