

pays. Peut-on dès lors renoncer à la perception de la redevance? Très difficile! On n'a donc théoriquement que le recours à une loi fédérale que permettrait l'article 17 à l'alinéa 5, c'est-à-dire de supprimer la redevance par la voie législative avant l'expiration du délai de dix ans. Cela ne prendrait que deux ou trois ans, alors courage!

Nous voulons conclure différemment. La décision populaire doit être respectée. Ce point est fondamental. Ni les Chambres ni le Conseil fédéral ne peuvent prendre d'initiative visant à détourner le vote du peuple et des cantons. Ce que le peuple a fait, il peut le défaire. Une initiative populaire pourrait demander l'abrogation de la mesure. Si elle aboutissait, elle devrait être traitée dans les délais les plus brefs. Mais cela ne résout pas le problème lancinant qui se pose ici et maintenant. Que peut-on faire? Les chemins sont rares, les chemins sont malaisés. On pourrait imaginer que la taxe ne soit perçue que sur les poids lourds immatriculés en Suisse et que la perception de cette taxe sur les poids lourds immatriculés à l'étranger soit momentanément suspendue; que le Conseil fédéral poursuive des négociations avec les Etats étrangers en vue d'une exonération réciproque des véhicules suisses à l'étranger et des véhicules étrangers en Suisse. Les accords passés bilatéralement sont nombreux, nous l'avons dit, ils sont au nombre de vingt-trois. Seize de ces accords portent formellement des clauses de renonciation réciproque. En fait, ils ne sont pas si différents les uns des autres qu'on ne puisse envisager une négociation semblable dans chaque cas. Notre groupe pourrait proposer une motion dans ce sens car nous ne voulons pas d'un détournement de la volonté populaire, pas plus que nous ne désirons la prolongation d'une situation bloquée. Les intérêts de notre pays sont trop sérieusement engagés dans cette affaire pour que nous puissions les négliger plus longtemps. Avoir raison contre tout le monde prouve simplement en politique qu'on a tort, et nous n'aimons guère avoir tort.

85.363

**Dringliche Interpellation
der freisinnig-demokratischen Fraktion
Schwerverkehrsabgabe
Interpellation urgente
du groupe radical-démocratique
Redevance sur les poids lourds**

Wortlaut der Interpellation vom 5. März 1985

Angesichts der etwas verfahrenen Situation nach der Einführung der Schwerverkehrsabgabe bitten wir den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Resultate hat die Mission von Botschafter Lévy erbracht? Welche Retorsionsmassnahmen wären schlimmstenfalls in welchen Ländern zu erwarten?
2. Welche Auswirkungen auf die Struktur der Transportgewerbes sind nach Inkrafttreten allfälliger Retorsionsmassnahmen zu erwarten?
3. Wie beurteilt der Bundesrat die in interessierten Kreisen diskutierte Forderung, den Betroffenen allfällige Verluste aus Retorsionsmassnahmen zu ersetzen? Welche Kosten würden dem Bund daraus entstehen?
4. Ist der Bundesrat gegebenenfalls gewillt und in der Lage, die Belastung ausländischer Lastwagen für eine begrenzte Zeit zu sistieren, um Zeit für weitere Verhandlungen mit ausländischen Regierungen zu gewinnen?
5. Wie hoch schätzt der Bundesrat die Erträge der Schwerverkehrsabgabe unter den aktuellen Verhältnissen, insbe-

sondere unter Berücksichtigung der Pauschalierungen für ausländische Fahrzeuge?

6. Wann gedenkt der Bundesrat die Ergebnisse der zur Überprüfung der Strassenrechnung eingesetzten Kommission zu publizieren? Ist zu erwarten, dass die Begründung der Schwerverkehrsabgabe durch das Verursacherprinzip durch diesen Bericht aufrechterhalten werden kann?

Texte de l'interpellation du 5 mars 1985

Etant donné que notre pays se trouve dans une situation délicate depuis que la redevance sur les poids lourds a été introduite, nous prions le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Quels sont les résultats de la mission de l'ambassadeur Lévy? A quelles mesures de rétorsion faut-il s'attendre au pis aller, et dans quels pays?
2. Quels seraient, le cas échéant, les effets de mesures de rétorsion sur la branche des transports?
3. Dans les milieux intéressés, il est question de demander qu'on accorde le cas échéant aux transporteurs touchés une compensation pour les pertes subies du fait des mesures de rétorsion. Qu'en pense le Conseil fédéral? Quelle serait, pour la Confédération, la dépense résultant d'une telle mesure?
4. Le cas échéant, le Conseil fédéral a-t-il l'intention et la possibilité de suspendre, pour une durée limitée, le prélèvement de cette taxe sur les camions étrangers, afin de gagner du temps pour engager de nouvelles négociations avec certains gouvernements étrangers?
5. A combien le Conseil fédéral estime-t-il, dans la situation actuelle, les recettes provenant de la redevance sur les poids lourds, compte tenu notamment de l'imposition forfaitaire des véhicules étrangers?
6. Quand prévoit-il de publier les résultats des travaux de la commission chargée d'examiner le compte routier? Peut-on s'attendre à ce que ce rapport permette de confirmer la justification de la redevance sur les poids lourds par le principe de la causalité?

Sprecher - Porte-parole: Villiger

Villiger: Nachdem sich die Idee der Freilegung der Interessenbindungen in diesem Rat noch nicht völlig durchgesetzt zu haben scheint, möchte ich mit dem guten Beispiel vorangehen und darauf hinweisen, dass meine Firma über zwei Lastwagen verfügt.

Es scheint, dass die am 26. Februar 1984 von Volk und Ständen angenommene Schwerverkehrsabgabe nicht ganz so problemlos eingeführt werden kann, wie dies angenommen worden war.

Wer sich ein Bild über die Lage machen will, ist auf Presseberichte, Stellungnahmen der Betroffenen und bruchstückhafte Informationen aus dem Bundeshaus angewiesen. Ein aus solchen Informationen zusammengesetztes Mosaik führt zu vier nicht sehr erbaulichen Feststellungen:

1. Sowohl Vignette als auch Schwerverkehrssteuer haben unserem Image im Ausland erheblich geschadet. Man erhebt gegen uns den Vorwurf einer Art mittelalterlicher Brückenzollmentalität, und das gegen ein wirtschaftlich anscheinend ohnehin privilegiertes Land. Da mag durchaus auch etwas Neid gegenüber einem «Musterknaben» mitspielen, aber man sollte das doch in einem Land, das zum grossen Teil vom Freihandel und vom Tourismus lebt, nicht auf die leichte Schulter nehmen.
2. Obwohl in den Erläuterungen des Bundesrates zur Volksabstimmung zu lesen war, die Vorlage entspreche den internationalen Vereinbarungen, sind nun in vielen Ländern ernsthafte und gewichtige Retorsionen im Gespräch. Viele Regierungen sind anscheinend nicht bereit, teilweise aus zwingenden rechtlichen Gründen, auf solche Retorsionen zu verzichten. Eine Zeitung hat sogar behauptet, die Mission von Botschafter Lévy sei schlicht gescheitert. Es hat auch den Anschein, dass andere wichtige handelspolitische

Anliegen durch die Schwerverkehrsabgabe blockiert würden. Es ist durchgesichert, die Bundesrepublik Deutschland habe unter Hinweis auf die Schwerverkehrssteuer die für unsere schweizerischen Investoren in Deutschland wichtige Diskussion über die Körperschaftssteuer schlichtweg abgelehnt.

3. Es scheint, dass die vorgesehenen Erträge von 150 Millionen nicht erreicht werden und dass vor allem der Beitrag der Ausländer von 60 Millionen Franken wegen der Pauschalierung stark zusammenschmilzt. Es wird die Frage aufgeworfen, ob der ganze Wirbel noch in einem vernünftigen Verhältnis zum Ertrag stehe.

4. Auch wenn die Aussagen der direkt Betroffenen gewiss einseitig sein mögen, scheint doch die internationale Konkurrenzfähigkeit des Lastwagengewerbes gefährdet. Die Gefahr der Verlegung von Arbeitsplätzen grosser Unternehmer ins Ausland und des Verlustes der Konkurrenzfähigkeit der kleinen Unternehmer ist real vorhanden.

Bisher war die Informationspolitik des Bundesrates sehr zurückhaltend. Das ist einerseits verständlich; man will die Verhandlungen nicht belasten und die Position nicht schwächen. Andererseits fördert aber zuviel Zurückhaltung bei der Information die Gerüchte, Mutmassungen und Vedächtigungen. Die Absage der Publikation des Interviews von Botschafter Lévy in einer Wochenzeitung war nicht gerade geeignet, die Lage zu beruhigen. Es scheint deshalb jetzt an der Zeit, dass die Regierung rückhaltlos informiert, denn nur so sind Volk und Parlament imstande, die Lage echt zu beurteilen; das betrifft vor allem auch die letzte Frage in unserer Interpellation. Wenn der neue Bericht über die Strassenrechnung, wie gerüchtweise verlautet, wirklich fertiggestellt ist, sollte man ihn jetzt publizieren. Nur so kann beurteilt werden, wie weit das Verursacherprinzip die Schwerverkehrssteuer heute noch rechtfertigt, denn das war damals doch eines der wichtigsten Argumente.

Es ist nun der Sinn unserer Fragen, diese Lagebeurteilung zu ermöglichen. So stellen die Fragen 3 und 4 auch keineswegs Lösungsvorschläge dar. Es geht uns lediglich darum, wie der Bundesrat seinen rechtlichen Spielraum unter den gegebenen Umständen sieht. Sollten wir heute erfahren, dass alles zum besten steht, dass Herr Lévy auf grosses Verständnis stiess, dass Retorsionen ausbleiben, können wir getrost zur Tagesordnung übergehen. Sollten sich indessen die schlimmeren Befürchtungen bewahrheiten, dann sind drei Strategien denkbar:

Wir können erstens unbeweglich auf unseren Standpunkten beharren, stolz und trotzig Schaden erleiden und den Imageverlust als eine Bestätigung unserer Eigenständigkeit verstehen. Wir können damit auch ein florierendes Gewerbe unter dem Titel der längst fälligen Strukturbereinigung einem Schrumpfungsprozess unterwerfen. Ich würde das als unklug erachten. Wer Fehler macht, sollte nicht zu stolz sein, dies auch zuzugeben.

Wir können zweitens auch auf der Basis des bestehenden Rechtszustandes zu flicken versuchen, was noch zu flicken ist, etwa die Abgabe für ausländische Fahrzeuge sistieren, um Zeit zu gewinnen. Wir können versuchen, den Betroffenen die Retorsionen zu ersetzen, zugeben, dass es sich statt um eine Abgabe eben doch um eine Steuer handelt, und dann Doppelbesteuerungsverhandlungen einleiten; oder wir können die Ausländer definitiv aus der Abgabe ausnehmen. Alle diese Lösungen werfen indessen schwierige rechtliche Probleme auf. Es entstehen auch Probleme der Gleichbehandlung und der Wettbewerbsverzerrung, so dass der rechtliche Spielraum als recht gering beurteilt werden muss. Das ist sicherlich auch ein Grund dafür, dass sich der Bundesrat bei der Suche nach Lösungen notgedrungen schwer tut. So gesehen ist Herr Lévy natürlich kein Unterhändler, sondern ein Bittsteller, denn verhandeln kann nur, wer über eine Verhandlungsmarge verfügt.

Wir können aber drittens eine radikalere Lösung des Problems suchen, die gegebenenfalls durch die veränderten Umstände seit der Volksabstimmung gerechtfertigt wäre, weil die Reaktionen des Auslandes viel heftiger und die

Einnahmen kleiner als erwartet sind. Eine solche Lösung müsste allerdings an vier Bedingungen gebunden werden: Erstens wäre der Volkswille, wonach der in- und ausländische Schwerverkehr zu belasten sei, zu respektieren. Höchstens die Modalitäten können an neue Gegebenheiten angepasst werden. Es wäre zweitens ein System zu wählen, das in bezug auf Retorsion und ausländische Kritik unbedenklich ist. Drittens sollte der Ertrag etwa dem entsprechen, was unter den heutigen Umständen von der jetzigen Abgabe zu erwarten ist. Viertens sollte die neue Lösung ohne Druck durch die Betroffenen entstehen können. Ich bin persönlich nicht bereit, gegebenenfalls unter der Erpressung einer Blockade nach neuen Lösungen zu suchen.

Ich habe versucht – und jetzt spreche ich natürlich nicht im Namen meiner Fraktion – mit einer parlamentarischen Initiative eine solche mögliche Lösung zu skizzieren. Sie besteht aus drei simultanen Schritten:

1. Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe über einen dringlichen Bundesbeschluss, der innerhalb eines Jahres dem fakultativen Referendum unterstünde.

2. Beschränkung der zollfreien Dieselmengen im Tank von schweren Fahrzeugen beim Grenzübertritt auf 30 oder 50 Liter. Das dürfte etwa 15 bis 25 Millionen Franken einbringen. Diese Massnahme würde zur Belastung der ausländischen Fahrzeuge führen, die so nicht mehr von Basel nach Chiasso ohne Nachtanken fahren könnten.

3. Die Erhöhung des Grundzolls um beispielsweise 10 Rappen pro Liter, was zusammen mit der Beschränkung der Grenzmenge und der Wust etwa 100 Millionen Franken im Jahr ergeben würde.

Das hätte den Vorteil der einfachen Erhebung. Auf diese Weise würde gleichwohl der Volkswille, die schweren Brummer zu belasten, respektiert. Die Steuer wäre abhängig von der Fahrleistung, was dem Verursacherprinzip entspräche. Es würde ein finanzieller Anreiz für wenig Kilometer entstehen, was umweltpolitisch richtig wäre. Zudem wäre dieses System im Gegensatz zum aktuellen, das nur mit intellektueller Akrobatik als Abgabe und nicht als Steuer bezeichnet werden kann, eine leistungsabhängige und zum Teil zweckgebundene Gebühr, die international unbedenklich wäre. Ich komme zum Schluss. Es geht angesichts der heiklen Situation in keiner Weise darum, irgendwem die Schuld an irgend etwas zuzuschieben. Es ist jetzt auch völlig unerheblich, wer wann welche Fehler gemacht hat, wer es immer schon gewusst hat und wer wem nicht die ganze Wahrheit gesagt hat. Es geht nur darum, eine für alle gangbare Lösung zu suchen. In diesem Sinne sind wir gespannt auf den Lagebericht des Bundesrates.

85.364

**Dringliche Interpellation
der sozialdemokratischen Fraktion
Schwerverkehrsabgabe
Interpellation urgente du groupe socialiste
Taxe poids lourds**

Wortlaut der Interpellation vom 5. März 1985

Die Schwerverkehrsabgabe ist aufgrund der Volksabstimmung vom 26. Februar 1984 eingeführt worden. Sie ist eine Pauschalabgabe; das Parlament hat so entschieden. Der Bundesrat hingegen wollte eine «leistungsabhängige Abgabe». Es scheint nun, dass die eingeführte Abgabe gerade deswegen mehr als Steuer denn als Abgabe verstanden wird und dass einige Nachbarländer deshalb Vergeltungsmassnahmen getroffen haben oder vorsehen.

Dringliche Interpellation der freisinnig-demokratischen Fraktion Schwerverkehrsabgabe

Interpellation urgente du groupe radical-démocratique 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	85.363
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	647-648
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 237

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.