

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 29. Mai 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 29 mai 1985

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

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

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

85.427

Motion Houmard

Motorkarren.

Ausnahme von der Schwerverkehrsabgabe

Redevance sur les poids lourds.

Exonération des chariots à moteur

Wortlaut der Motion vom 22. März 1985

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

Texte de la motion du 22 mars 1985

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

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

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 29. Mai 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 29 mai 1985

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

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

difficilement réalisable dans la pratique. C'est pourquoi le Conseil fédéral a décidé de réduire à la moitié des taux normaux la redevance sur le trafic des poids lourds pour tous les chariots à moteur, à l'instar de ce qu'il fit pour les remorques de forains et de cirque. Ce faisant, il estime avoir satisfait dans une mesure lui paraissant justifiée à la requête du motionnaire.

Au demeurant, le Conseil fédéral rappelle que, pas plus que jusqu'ici, il n'est disposé à accepter des motions touchant à son propre domaine de compétences législatives.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de classer la motion.

Abgeschrieben – Classé

85.350

Motion Müller-Meilen

Revision des Anschlussgeleisegesetzes

Voies de raccordement. Révision de la loi

Wortlaut der Motion vom 4. März 1985

Der Bundesrat wird eingeladen, das aus dem Jahre 1874 stammende Anschlussgeleisegesetz rasch den heutigen Anforderungen anzupassen, um die vermehrte Benutzung des Güterverkehrs auf der Schiene durch Unternehmen zu fördern, die durch Anschlussgeleise direkt mit dem Bahnnetz verbunden sind.

Insbesondere sollen die privaten Anschlussgeleise mit der Erschliessung durch Strassen in bezug auf das Expropriations- und das Durchgangsrecht gleichgestellt und die Neuerstellung von Anschlussgeleisen vor allem durch Beiträge aus den Treibstoffzöllen gefördert werden.

Texte de la motion du 4 mars 1985

Le Conseil fédéral est invité à adapter sans plus de retard la loi de 1874 sur les voies de raccordement aux conditions actuelles, afin d'encourager les entreprises qui disposent de voies les raccordant au réseau ferroviaire, à utiliser davantage le rail pour les transports de marchandises.

Il importe surtout de faire en sorte que les droits d'expropriation et de passage rattachés aux accès par la route soient également conférés lorsque des voies de raccordement privées sont utilisées et que la construction de telles voies soit encouragée par le versement de subventions financées au moyen des droits de douane perçus sur les carburants.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

In der Antwort auf die Interpellation der damaligen Nationalrätin Elisabeth Kopp vom 22. September 1982 befürwortete der Bundesrat die Förderung der Anschlussgeleiseverbindungen als zweckmässige Massnahme, um dem Eisenbahngüterverkehr verbesserte Bedingungen zu schaffen. Er sicherte auch vertiefte Abklärungen über eine Verbesserung des Expropriations- und Durchgangsrechts zu, sah aber eine Revision des Anschlussgeleisegesetzes erst für die nächste Amtsperiode vor.

Angeichts der bedrohlichen Luftverschmutzung und ihrer gefährlichen Auswirkungen auf den Wald, wie sie von Bundesrat Egli in der Walddebatte im Nationalrat eindrücklich dargelegt wurden, drängt sich jedoch eine andere Prioritätenordnung in der Förderung des öffentlichen Verkehrs auf. Es gilt vor allem auch, die Wettbewerbschancen der öffentlichen Transportunternehmen im Binnengüterverkehr zu erhöhen. Über die Anschlussgeleise wickeln sich 80

bis 85 Prozent des gesamten schweizerischen Eisenbahngüterverkehrs ab. 1983 ergab dies einen Gesamtertrag von rund 800 Millionen Franken pro Jahr. Rund 3650 der Produktions- und Lagerstätten in der Schweiz sind direkt an die Bahn angeschlossen. Von ihnen werden immer noch rund 13 Millionen Tonnen Güter pro Jahr auf der Strasse befördert, weil auf der Gegenseite kein Geleiseanschluss vorhanden ist.

Der Anschluss weiterer Firmen an die Bahn würde den SBB und den Privatbahnen ein bedeutendes Verkehrsaufkommen erschliessen und die Strassen vom Schwerverkehr entlasten. Die Wirtschaft ist bereit, den Bahngütertransport durch die Erstellung weiterer Anschlussgeleise zu fördern. Allein bei den SBB sind in der Schweiz weitere Anschlüsse von 125 Unternehmen projektiert oder in Projektierung begriffen. Diese Anschlüsse und die Übertragung eines wesentlichen Teils der auf den Strassen transportierten Güter, weil nur auf der einen Seite ein Anschlussgeleise vorhanden ist, könnten den Bahnen Mehreinnahmen von 200 bis 300 Millionen Franken pro Jahr bringen.

Hindernisse für die rasche Erstellung bilden einerseits das Fehlen des Expropriations- und Durchgangsrechts und die völlige Überwälzung der Kosten bei einer bahnsseitigen Erschliessung an die Unternehmen, während die strassenseitige Erschliessung durch die öffentliche Hand bezahlt wird.

Der Bundesrat selbst hat im Schreiben vom 19. Oktober 1983 an die Kantonsregierungen darauf hingewiesen, dass es «betriebswirtschaftlich und gesamtwirtschaftlich sinnvoll» ist, den Bau von Anschlussgeleisen zu fördern. Er hat damals die kantonalen Regierungen ermuntert, in ihre Raumplanungsgesetze Bestimmungen über die Expropriation beim Bau von Anschlussgeleisen aufzunehmen. Solche Revisionen dürften aber allzu viel Zeit beanspruchen, wenn sie von den Kantonen überhaupt an die Hand genommen würden.

Das zweckmässigste und rascheste Vorgehen würde zweifellos in der seit langem angekündigten Revision des eidgenössischen Anschlussgeleisegesetzes aus dem Jahre 1874 bestehen. Nachdem die Vorarbeiten seit geraumer Zeit an die Hand genommen worden sind, sollte es möglich sein, die dringende Gesetzesrevision noch in dieser Amtsperiode den beiden Räten vorzulegen und zum Abschluss zu bringen. Die Revision sollte eine Gleichstellung der privaten Anschlussgeleise mit der Erschliessung durch Strassen in bezug auf das Expropriations- und das Durchgangsrecht bringen. Neben den Beiträgen aus den Treibstoffzöllen an die Kosten, wie sie in den Anträgen der nationalrätlichen Kommission für den Treibstoffzollbeschluss vorgesehen sind, sollte auch die Frage geprüft werden, ob in gewissen Fällen von besonderem öffentlichen Interesse nicht auch eine Förderung durch Gemeinden und Kantone wünschbar wäre.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

vom 29. Mai 1985

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 29 mai 1985

Der Bundesrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen.

Überwiesen – Transmis

Motion Houmard Motorkarren. Ausnahme von der Schwerverkehrsabgabe

Motion Houmard Redevance sur les poids lourds. Exonération des chariots à moteur

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.427
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1240-1241
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 484

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.