

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
vom 29. April 1992*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral
du 29 avril 1992*

Le Conseil fédéral est prêt à accepter la motion.

Ueberwiesen – Transmis

92.3121

Motion Giezendanner

Schwerverkehrsabgabe auf Treibstoff

Surtaxe sur le diesel en guise de redevance sur les poids lourds

Wortlaut der Motion vom 19. März 1992

Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten eine Vorlage samt Botschaft zu unterbreiten, welche die Schwerverkehrsabgabe in Form eines Zuschlages auf dem Treibstoff vorsieht.

Texte de la motion du 19 mars 1992

Le Conseil fédéral est invité à présenter aux Chambres un projet, accompagné d'un message, qui prévoit la création d'une redevance sur les poids lourds sous la forme d'une surtaxe sur le diesel.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Allenspach, Aubry, Bezzola, Binder, Bircher Peter, Bircher Silvio, Bischof, Blocher, Bonny, Borer Roland, Borradori, Bortoluzzi, Bühler Gerold, Bürgi, Caspar, Cincera, Columberg, Daepf, Dettling, Dreher, Dünki, Engler, Fehr, Fischer-Hägglingen, Frey Walter, Früh, Giger, Heberlein, Hegetschweiler, Jaeger, Jäggi Paul, Jenni Peter, Keller Anton, Keller Rudolf, Kern, Loeb François, Luder, Maeder, Maspoli, Mauch Rolf, Maurer, Meier Samuel, Miesch, Moser, Mühlmann, Müller, Neuenschwander, Oehler, Reimann Maximilian, Ruf, Rychen, Scheidegger, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Schmidhalter, Schmied Walter, Schnider, Schwab, Seiler Hanspeter, Sieber, Spoerry, Stalder, Stamm Luzi, Steffen, Steinegger, Steinemann, Tschuppert Karl, Vetterli, Weder Hansjürg, Wittenwiler, Zölch, Zwiggart (72)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Eine Erhebung der Schwerverkehrsabgabe in Form eines Treibstoffzuschlags ist:

- umweltschonend, da in Zukunft der Anreiz für den Kauf moderner Motoren mit geringem Dieselvebrauch geschaffen würde;
- umweltschonend, weil die Unternehmer Leerfahrten eliminieren würden (denn wer viel fährt, bezahlt viel!);
- umweltschonend, weil Unternehmer, die im kombinierten Verkehr ihre Container verladen, für die Trägerfahrzeuge nicht mit einer Pauschalsteuer bestraft würden (sie fahren kürzere Distanzen);
- umweltschonend, weil viele Kleinlastwagen (3,5 Tonnen) von der Strasse verschwinden würden (heute bezahlt man für die 3,5 Tonner keine Schwerverkehrsabgabe);
- gerechter, weil Anhänger nicht mehr besteuert würden (vor allem für Bauunternehmer, die oft Spezialanhänger nur einmal pro Woche benutzen);
- einfacher zu erheben, weil keine Rechnungen (auch Mahnungen) durch die Strassenverkehrsämter versandt werden müssten;
- effizienter, weil der administrative Aufwand grösstenteils wegfallen würde. Mehr finanzielle Mittel könnten genutzt werden.

Dieses Modell bringt keinen Rappen weniger Ertrag in die Kasse, weil der Bundesrat die Höhe des Zuschlags wie folgt berechnen kann:

Der Betrag, der heute in der ganzen Schweiz eingenommen wird, ist dem Dieselvebrauch pro Jahr gegenüberzustellen, daraus resultiert der Dieselpreiszuschlag.

Die Retorsionen aus dem Ausland könnten beigelegt werden. (Bekanntlich zahlt der Schweizer Transportunternehmer z. B. in Deutschland eine tägliche Strafsteuer für LKW.)

Die aufwendige Bearbeitung der Rückerstattung der pauschalen Schwerverkehrssteuer von Fahrzeugen, die im internationalen Verkehr tätig sind, würde wegfallen.

Wie in anderen Ländern könnte eine Maximalmenge von Treibstoff im Tank von Nutzfahrzeugen am Grenzübergang vorgeschrieben werden.

In einem Verfassungsartikel kann dem Bundesrat die Kompetenz erteilt werden, dass er das Erhebungssystem europaverträglich anpasst, wenn in den EG-Staaten auch eine Schwerverkehrsabgabe eingeführt wird.

Viele ältere Lastwagen, deren Motoren einen schlechten Wirkungsgrad aufweisen, würden durch neue, moderne und saubere Fahrzeuge ersetzt.

Das Verursacherprinzip kommt mit einem leistungsabhängigen Zuschlag auf den Dieselpreis voll zum Tragen.

Landwirte können auch bei diesem Modell der Erhebung der Schwerverkehrssteuer mittels Gesuch um Rückerstattung von der Schwerverkehrssteuer befreit werden.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 13. Mai 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 13 mai 1992

1. Der Motionär lässt offen, ob sein Vorstoss die gegenwärtige Schwerverkehrsabgabe oder eine allfällige Nachfolgeabgabe betrifft. Rechtsgrundlage der heutigen Abgabe bildet Artikel 17 der Uebergangsbestimmungen der Bundesverfassung. Sie ist zeitlich begrenzt und läuft Ende 1994 aus. Die Ueberführung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe in einen Zuschlag auf den Treibstoff würde eine Verfassungsänderung bedingen, was allein schon aus technischen Gründen vor 1994 kaum realisierbar wäre. Es ist davon auszugehen, die Motion beziehe sich auf eine mögliche Nachfolgeabgabe.

Der Bundesrat hat am 27. Januar 1992 die Botschaft über die Verlängerung und Neugestaltung der Strassenbenützungsgaben (Schwerverkehrsabgabe und Nationalstrassenabgabe) (BBl 1992 II 729) verabschiedet. Darin schlägt er u. a. die provisorische Weiterführung der bisherigen Schwerverkehrsabgabe mit einigen Anpassungen (insbesondere Zweckbindung) vor. Die pauschale Abgabe soll baldmöglichst durch eine leistungsabhängige abgelöst werden, welche eng mit ähnlichen Bestrebungen in der EG zu koordinieren wäre. Besonderes Augenmerk müsste dabei auf ein praxisfreundliches System zur Erfassung der Fahrleistung gelegt werden.

2. Die Variante einer Abgabe für den Schwerverkehr in Form eines Zuschlages auf dem Treibstoffpreis wurde bereits wiederholt diskutiert, unter anderem bei den ersten Vorarbeiten für eine Schwerverkehrsabgabe Ende der siebziger Jahre (vgl. u. a. Botschaft über eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrsabgabe (BBl 1980 I 1113ff., Ziff. 78). Die parlamentarische Initiative Villiger (85.232) vom 7. März 1985 verlangte die Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe auf dem Dringlichkeitsweg und deren Ersatz durch einen Zuschlag auf dem Dieselloh. Sie wurde am 9. Oktober 1987 zurückgezogen.

3.1 Der Bundesrat anerkennt durchaus gewisse Vorteile einer Treibstoffvariante. So ist tatsächlich anzunehmen, dass jede dauerhafte Erhöhung der Säulenpreise tendenziell zu sparsamerem Umgang mit dem Treibstoff führt. Der entscheidende Nachteil jedoch ist, dass die Abgabe nur von jenen bezahlt wird, welche in der Schweiz tanken. Bereits heute ist die fiskalische Belastung des Dieseltreibstoffs in der Schweiz um fünf bis elf Rappen pro Liter höher als in den Nachbarländern, mit Ausnahme von Italien, wo der Literpreis etwa 25 Rappen über jenem in der Schweiz liegt. Die Harmonisierungsbestrebungen der EG bezüglich der Treibstoffbelastung lassen vermuten, dass das Niveau auch in Zukunft unter dem schweizerischen liegen wird, wobei Italien seine Belastung wird senken

müssen. Bei einer Umlagerung der Einnahmen der Schwerverkehrsabgabe auf den in unserem Lande verbrauchten Dieseltreibstoff müsste ein Zuschlag von gut 15 Rappen pro Liter erhoben werden (Zahlen 1991; ohne Berücksichtigung der externen Kosten und Nutzen). Für Fahrzeuge, welche – im Gegensatz zu solchen für Land- und Forstwirtschaft, Baugewerbe, öffentliche Transportunternehmungen usw. – nicht Anspruch auf zollbegünstigten Treibstoff haben und nicht der Schwerverkehrsabgabe auf Treibstoff unterliegen sollen, also in- und ausländische Personenwagen, Arbeitsmotorwagen u. ä., müssten spezielle Rückerstattungsregelungen geschaffen werden.

Das Preisgefälle zum Ausland würde weiter erhöht. Somit wäre der Anreiz bei in- und ausländischen Fahrzeughaltern, sich im Ausland einzudecken, noch grösser. Um den Treibstoffbezug in der Schweiz zu erzwingen, müssten die Freigrenzen drastisch reduziert werden: Gegenwärtig beträgt die Freimenge für in der Schweiz immatrikulierte Fahrzeuge bei der Wiedereinfahrt aus dem Ausland 400 Liter; für im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge ist der gesamte Inhalt der direkt mit dem Fahrzeugmotor verbundenen Tanks frei von Einfuhrabgaben. Die niedrigsten Freimengen in Europa kennen mit 200 Litern die Bundesrepublik Deutschland, Oesterreich und Bulgarien. Selbst diese Menge von 200 Litern würde aber ausreichen, die Schweiz ohne Auftanken zu transitieren. Die Freimenge wäre demnach noch tiefer anzulegen. Zur Durchsetzung dieser Vorschriften müssten die Grenzkontrollen erhöht werden, was sicher nicht im Interesse der Transportunternehmer liegt. Solche Massnahmen stünden im Widerspruch zu Sinn und Geist des Abkommens vom 21. November 1990 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft über die Erleichterung der Kontrollen und Formalitäten im Güterverkehr (SR 0.631.242.05, AS 1991 II 1489ff.), um nur eine unserer internationalen Verpflichtungen zu nennen.

3.2 Die Reduktion der Freigrenzen für die Einfuhr des sich in den direkt mit dem Fahrzeugmotor verbundenen Tanks befindlichen Treibstoffs würde einen europäischen Alleingang darstellen. Ausländische Massnahmen «zur Wiederherstellung des Gleichgewichts» wären zu erwarten.

4. Die Idee, eine spezielle Abgabe auf dem Schwerverkehr über eine zusätzliche Belastung des Treibstoffs zu erheben, lässt sich so lange nicht ins Auge fassen, als die Abgaben auf Dieseltreibstoffen nicht auf einem hohen Niveau europäisch harmonisiert sind. Nur bei europäisch harmonisierten Treibstoffabgaben kann auf Massnahmen gegen den «Treibstofftourismus» verzichtet werden. Eine solche Harmonisierung müsste überdies auf einem hohen Niveau erfolgen, damit eine volle Kostendeckung ermöglicht werden kann.

Weil diese Motion direkt die Beschlussfassung zur Vorlage über die Verlängerung und Neugestaltung der Strassenbenutzungsabgaben betrifft, sollte sie zweckmässigerweise bei der Behandlung dieser Vorlage eingebracht werden.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Präsident: Der Vorstoss wird von Herrn Friderici Charles bekämpft. Die Diskussion wird verschoben.

Verschoben – Renvoyé

91.3409

Motion Spielmann

Arbeitslose und Krankentaggeldversicherung Chômeurs et assurance perte de gain

Wortlaut der Motion vom 11. Dezember 1991

Nach der geltenden Regelung verlieren Arbeitslose bei Krankheit ihren Anspruch auf Arbeitslosenentschädigung; verfügen sie über keine Krankentaggeldversicherung, so haben sie gar keine Einkünfte mehr.

Angesichts dieser Situation wird der Bundesrat beauftragt, die nötigen rechtlichen Grundlagen für die Einführung einer obligatorischen Krankentaggeldversicherung zu schaffen und bis zum Inkrafttreten dieses Obligatoriums die nötigen Massnahmen zu treffen, damit Arbeitslosen, die infolge Krankheit keine Einkünfte mehr haben, eine Entschädigung ausgerichtet werden kann.

Texte de la motion du 11 décembre 1991

Dans le régime d'assurance actuel les chômeurs malades perdent le droit aux indemnités de chômage, s'il ne sont pas au bénéfice d'une assurance perte de gain ils se retrouvent même sans aucune ressource.

Face à cette situation le Conseil fédéral est chargé de créer les bases légales nécessaires pour rendre obligatoire l'assurance perte de gain et dans l'attente de la mise en vigueur de cette obligation de prendre les dispositions permettant le versement d'une allocation aux chômeurs qui se retrouvent sans ressource aucune suite à une maladie.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Zisyadis

(1)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 29. April 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 29 avril 1992

Dans son message du 19 août 1981 sur la révision partielle de l'assurance-maladie, le Conseil fédéral avait notamment proposé de rendre obligatoire l'assurance d'une indemnité journalière (art. 40a à 40s). Cette proposition n'a cependant pas été reprise par le Parlement dans le projet de loi fédérale sur l'assurance-maladie et maternité du 20 mars 1987, que le peuple a en fin de compte rejeté lors du scrutin du 6 décembre 1987.

Si le Conseil fédéral reconnaît l'importance du problème soulevé par la motion, il ne peut toutefois accepter celle-ci que sous la forme du postulat. En effet, son dernier essai de réviser le régime de l'assurance d'une indemnité journalière s'est soldé par un échec au sein du Parlement. Dès lors, le Conseil fédéral s'en tient à son intention de réviser prioritairement l'assurance des soins médicaux et pharmaceutiques (voir message du 6 novembre 1991 sur la révision de l'assurance-maladie, FF 1992 I 77). Il a exprimé un avis identique dans sa réponse au postulat Dormann du 4 octobre 1990 relatif à l'assurance d'une indemnité journalière obligatoire pour les salariés.

Selon l'article 28, alinéas 1er et 2, de la loi sur l'assurance-chômage, l'indemnité journalière du chômeur persiste au plus jusqu'au 30e jour suivant le début de la maladie et se limite au nombre de 34 durant le délai-cadre. Les indemnités journalières de l'assurance-maladie, qui représentent une compensation de la perte de revenu, sont déduites de l'indemnité de chômage.

La situation du chômeur est donc très analogue à celle du tra-

Motion Giezendanner Schwerverkehrsabgabe auf Treibstoff

Motion Giezendanner Surtaxe sur le diesel en guise de redevance sur les poids lourds

| | |
|---------------------|--|
| In | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung |
| Dans | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale |
| In | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr | 1992 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | III |
| Volume | |
| Volume | |
| Session | Sommersession |
| Session | Session d'été |
| Sessione | Sessione estiva |
| Rat | Nationalrat |
| Conseil | Conseil national |
| Consiglio | Consiglio nazionale |
| Sitzung | 16 |
| Séance | |
| Seduta | |
| Geschäftsnummer | 92.3121 |
| Numéro d'objet | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 19.06.1992 - 08:00 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 1202-1203 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 20 021 278 |

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.