

CH_VB 85.427 vom 21. Juni 1985

Bundesverwaltung, 1985-06-21, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_85.427

FR: CH_VB 85.427 du 21 juin 1985

IT: CH_VB 85.427 del 21 giugno 1985

Volltext

Motion Houmard 1240 N 21 juin 1985 Damit insbesondere die ausländischen Fahrzeuge angehalten sind, in der Schweiz zu tanken, wäre eine Freimenge von 50 Litern die angemessene Grosse. 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 Dieselölzoll) 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 abgabefrei 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 #ST# 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 Motorkar- ren 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, Can- daux, Cavadini, Cevey, de Chastonay, Cotti Gianfranco, Dubois, Eggly-Genève, Etique, Flubacher, Frey-Neuchâtel, Früh, Gautier, Giger, Humbel, Kohler Raoul, Lüchinger, Mar- tin, Massy, Müller-Wiliberg, Nef, Neuenschwander, Perey, Pidoux, Reich, Revaclier, Rime, Rutishauser, Rüttimann, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schmidhalter, Schnider- Lucerne, Schule, 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 trans- port 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 can- tons 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^o alinéa, lettre d, que les véhicules agricoles. Le motionnaire entend exonérer de la redevance les cha- riots à moteur en général, c'est-à-dire les voitures automo- biles 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 rede- vance (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 cha- riots 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

21. Juni 1985 N 1241 Motion Müller-Meilen 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 #ST# 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 Bahn- netz verbunden sind. Insbesondere sollen die privaten Anschlussgeleise mit der Erschliessung durch Strassen in bezug auf das Expropria- tions- und das Durchgangsrecht gleichgestellt und die Neu- erstellung 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 davan- tage le rail pour les transports de marchandises. Il importe surtout de faire en sorte que les droits d'expro- priation et de passage rattachés aux accès par la route soient également conférés lorsque des voies de raccorde- ment 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 National- rätin Elisabeth Kopp vom 22. September 1982 befürwortete der Bundesrat die Förderung der Anschlussgeleiseverbin- dungen als zweckmässige Massnahme, um dem Eisenbahn- güterverkehr 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. Angesichts der bedrohlichen Luftverschmutzung und ihrer gefährlichen Auswirkungen auf den Wald, wie sie von Bun- desrat Egli in der Walddebatte im Nationalrat eindrücklich dargelegt wurden, drängt sich jedoch eine andere Priori- tätenordnung in der Förderung des öffentlichen Verkehrs auf. Es gilt vor allem auch, die Wettbewerbschancen der öffentlichen Transportunternehmungen im Binnengüterver- kehr zu erhöhen. Über die Anschlussgeleise wickeln sich 80 bis 85 Prozent des gesamten schweizerischen Eisenbahngü- terverkehrs ab. 1983 ergab dies einen Gesamtertrag von rund 800 Millionen Franken pro Jahr. Rund 3650 der Pro- duktions- 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 beför- dert, weil auf der Gegenseite kein Geleiseanschluss vorhan- den ist. Der Anschluss weiterer Firmen an die Bahn würde den SBB und den Privatbahnen ein bedeutendes Verkehrsaufkom- men 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 bahnseitigen Erschliessung an die Unternehmen, während die strassen- seitige 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 sinn- voll» ist, den Bau von Anschlussgeleisen zu fördern. Er hat damals die kantonalen Regierungen ermuntert, in ihre Raumplanungsgesetze Bestimmungen über die Expropria- tion 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 zwei- fellos 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 156-N

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.