

CH_VB 88.735 vom 9. März 1989

Bundesverwaltung, 1989-03-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_88.735

FR: CH_VB 88.735 du 9 mars 1989

IT: CH_VB 88.735 del 9 marzo 1989

Erwägungen

E. 9

Aus dem Anhang geht hervor, dass das Schweizer Transportgewerbe in vielen europäischen Ländern Retorsionsmassnahmen ausgesetzt ist. Mit der Abschaffung dieser im In- und Ausland äusserst umstrittenen Steuer lösen wir die aufgestauten Probleme auf elegante Art und demonstrieren, dass wir ein Teil Europas sind.

E. 10

Die Schwerverkehrssteuer in ihrer heutigen Form war als Uebergangslösung bis zur Annahme der KVP gedacht. Mit der KVP wäre die Verfassungsgrundlage für die Erhebung einer unbefristeten Schwerverkehrssteuer geschaffen worden. Mit der Ablehnung der KVP fallen derartige Ueberlegungen dahin. Das Schweizervolk hat zu erkennen gegeben, dass es Verkehrssteuern des Bundes nicht wünscht, so dass Artikel 17 der Uebergangsbestimmung auch aus diesem Grund aufzuheben ist. Anhang zur Motion Scherrer betreffend die Aufhebung der Schwerverkehrssteuer Stand der ausländischen Retorsionsmassnahmen gegen Schweizer Nutzfahrzeughalter wegen der Einführung der schweizerischen Schwerverkehrssteuer seit dem 1. Januar 1985 (Stand 15. Juli 1987) 1. Bulgarien Pro Einfahrt, für beladene Lastwagen mit oder ohne Anhänger, auch im Transit: bis zu 3t Nutzlast 7.50 Levas = ca. Sfr. 14.20 über 3t bis 7t Nutzlast

E. 15

Levas = ca. Sfr. 28.35 über 7t bis 12t Nutzlast 25 Levas = ca. Sfr. 47.25 über 12t bis 16t Nutzlast 35 Levas = ca. Sfr. 66.15 über 16t Nutzlast 40 Levas = ca. Sfr. 75.60 Autocars, mit oder ohne Passagiere = 20 Levas 2. Bundesrepublik Deutschland Seit dem 1. April 1985 wird eine spiegelbildliche Kraftfahrzeugsteuer in DM erhoben. Höchstzulässiges Gesamtgewicht Lastwagen mit 2 Achsen + 3,5 bis 11t + 11t pro Tag 3.— 9.— pro Monat 54.— 162.— pro Jahr/DM 600 — 1800.— Lastwagen mit mehr als 2 Achsen und + 3,5 bis 11t 11 bis 16t + 16t Lastwagen mit mehr als 2 Achsen und + 3,5 bis 11t 11 bis 16t

E. 16

bis 19t + 19t Anhänger mit 1 Achse + 3,5 bis 8t nur 1 Antriebsachse 3 — 9.— 12.— mehreren Antriebsachsen 3 — 9.— 12.—

E. 18

3.— 54.— 600 — 162.— 1800 — 216.— 2400 — und Sattelschlepper (Gesamtzuggewicht) 54.— 600 — 162.— 1800.— 216.— 2400.— 324.— 3600.— 54.— 600.—

9. März 1989 N 351 Motion Scherrer Anhänger mit 1 Doppelachse + 3,5 bis 8t + 8t Anhänger mit 2 oder mehr Achsen + 3,5 bis 8t 8 bis 10t + 10t 3.— 6.— 3.— 6 — 9.— 54.— 108 — 54.— 108 — 162 — 600 — 1200 — 600.— 1200 — 1800.— Minimum: DM

18.— pro Tag 3. Deutsche Demokratische Republik Seitdem I.Oktober 1985 wird eine pauschale Strassenbenutzungsgebühr in der Höhe von 90 Mark, ca. 75Sfr, für Hin-und Rückfahrt verlangt. Autobusse 5 Mark bis zu 9 Plätzen, zuzüglich 1 Mark für jeden weiteren Sitzplatz. 4. Frankreich Seit dem I.Januar 1985 muss die Achssteuer bezahlt werden: Catégories de véhicules Véhicules automobiles à 2 essieux Véhicules automobiles à 3 essieux Ensembles composés d'une semi-remorque à 1 essieu attelée à un tracteur à 2 essieux Ensembles composés d'une semi-remorque à 1 essieu attelé un tracteur à 3 essieux Ensembles composés d'une semi-remorque à 2 essieux attelée à un tracteur à 2 essieux Remorque à 2 essieux Transports exceptionnels: Véhicules à 2 essieux Véhicules à 3 essieux Ensembles avec tracteur à 2 essieux Ensembles avec tracteur à 3 essieux Poids total autorisé en charge ou poids total roulant Tonnes 16 à 16.500 16.501 à 17.500 17.501 à 18.500 18.510 à 26 25.500 à 26 25 à 25.500 25.501 à 25.500 26.501 a 27.500 27.501 à 28.500 28.501 à 29.500 29.501 à 30.500 30.501 à 31 .500 31.501 à 32 31.501 à 32.500 32.501 à 33.500 33.501 à 34.500 34.501 à 35 35.501 à 36.500 36.501 à 37.500 37.501 à 38 17.500 à 18.500 18.501 à 19 sans !/2 essieux en ligne avec 1/2 essieux en ligne sans 1/2 essieux en ligne avec 1/2 essieux en ligne Véhicules ne sortant pas Tarif plein de la zone Zone longue de camion- nage Trim. F 100.— 350 — 750.— 1250.— 225 — 50 — 225.— 650 — 1100 — 1650.— 2250.— 2400 — 3600.— 225 — 550 — 950.— 1400.— 400 — 850.— 1300.— 550 — 800 — 1250.— 250.— 750.— 375.— 1000.— 500.— journ. F 4.— 14.— 30.— 50.— 9.— 2.— 9 — 26.— 44.— 66.— 90.— 96.— 144.— 9.—

E. 22

,32.— 50 — 10.— 30.— 15.— 40 — 20.— Trim. F

E. 25

8 — 17.—

E. 26

11.— 16 — 25.— 5.— 15.— 7.50 20.— 10 — Véhicules banalisés Tarif plein Zone longue Trim. F 115.— 402.50 862.50 1437.50 258.75 57.50 258.75 747.50 1265 — 1897.50 2537.50 2760 — 4140 — 258.75 632.50 1092.50 1610.— 460 — 977.50 1495.— 632.50 920 — 1437.50 287.50 862.50 431.25 1150 — 575.— 5. Jugoslawien Seit April 1985 wird für Autocars eine Strassensteuer erhoben von - bis 30 Sitzplätze = 0.0320 US\$ pro km - ab 30 Sitzplätzen = 0.0410 US\$ pro km

Motion Scherrer 352 N 9 mars 1989 6. Polen Sfr. 15.— pro Tag, unabhängig von der Fahrzeugart. 7. Rumänien Es wird eine spiegelbildliche Schwerverkehrssteuer erhoben. 8. Sowjetunion (Ab S.April 1987 wird diese Gebühr für Schweizer Fahrzeuge für das Jahr 1987 um 20% reduziert.) Abgaben pro zurückgelegtem Abschnitt von 10 km, von der Grenze der UdSSR bis zum Bestimmungsort und zurück: LKWs bis 15t . 0.88 Rubel Lastzüge oder Zugfahrzeuge von 16 bis 20t 1.28 Rubel mit Sattelanhänger von 21 bis 25 t 1.6 Rubel (mit Waren oder leer) über 25t 1.76 Rubel Zugfahrzeug allein 0.4 Rubel Sattelanhängeroder bis 15t 0.48 Rubel Anhänger ohne von 16 bis 20 t 0.96 Rubel Zugfahrzeug von 21 bis 25 t 1.36 Rubel über 25t 1.44 Rubel 9. Schweden Zulässiges Tägliche Abgabe (Kr) Gesamtgewicht (Kilo) pro Einheit: 0 bis 10 000 8 10001 bis 15000 14 15 €01 bis 20 000

E. 27

20001 + 41 10. Finnland Ab 1.1. 1986, nur für CH-Fahrzeuge) -Lieferwagen 0.17 FMK/km = 6 Rp./km - Autobusse 0.29 FMK/km = 10 Rp./km - Lastwagen 0.28 FMK/km = 10 Rp./km - Anhänger 0.14 FMK/km = 5 Rp./km (nur für Distanzen über 50 km) 11. Tschechoslowakei Einmalige Gebühr pro Einfahrt, unabhängig von der Fahrzeugart, Sfr. 15.—. Autobusse sind von dieser Gebühr befreit. 12. Ungarn Kraftfahrzeugsteuer 0.30 Forint pro km und Tonne Gesamtgewicht. Die Schweiz hat ein Kontingent von 750 Bewilligungen pro Jahr. Seit den Gesprächen mit der ungarischen Delegation vom 31.7. 1985 sind pro Jahr 250 dieser Bewilligungen gebührenfrei. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 23. November 1988 Rapport écrit du Conseil fédéral du 23 novembre 1988 1. Für schweizerische Nutzfahrzeuge müssen in der Tat seit dem Jahre 1985 in einigen europäischen Ländern besondere Gebühren oder Steuern bezahlt werden. Es trifft aber nicht zu, dass diese Abgaben ausschliesslich für schweizerische Fahrzeuge zu entrichten seien. In den meisten Fällen handelt es sich um eine Aufhebung bisheriger Abgabebefreiungen auf Gegenseitigkeit. Ueberall dort, wo das Prinzip der Spiegelbildlichkeit nicht gewahrt, die Abgaben nur einseitig erhoben oder eigentliche Retorsionsmassnahmen angedroht wurden, hat der Bundesrat protestiert. In recht langwierigen Verhandlungen konnten bis heute in allen Fällen Lösungen gefunden werden, die die Konkurrenzfähigkeit des schweizerischen Transportgewerbes im Ausland nicht in Frage stellen. Zu erwähnen ist, dass der Halter aufgrund von Artikel 15 der Schwerverkehrsabgabe-Verordnung für die Zeit, in der sich ein Fahrzeug nachweislich im Ausland befindet, die anteilmässige Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe verlangen kann. Diese Rückerstattung ist von ausländischen Abgaben unabhängig, kann diese aber ganz oder teilweise kompensieren oder gar übertreffen. Es trifft zu, dass unmittelbar nach der Einführung der Schwerverkehrsabgabe seitens unseres Transportgewerbes Klagen wegen «Schikanen» ausländischer Behörden erhoben wurden. So wie in bilateralen und multilateralen Verhandlungen das Thema Schwerverkehrsabgabe durch andere Probleme (Gewichtsbegrenzung, Nachtfahrverbot etc.) in den Hintergrund gedrängt wurde, wurden auch seit einiger Zeit keine Klagen mehr laut wegen angeblicher Uebergriffe als Reaktion auf unsere Schwerverkehrsabgaben. Im übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission der EG in einer kürzlich veröffentlichten Vorlage für die EG Nutzfahrzeugabgaben nach dem Territorialprinzip vorgeschlagen hat. 2. Die wirtschaftliche Notwendigkeit einer Schwerverkehrsabgabe ist zu beurteilen nach der vom Bundesamt für Statistik geführten Strassenrechnung (Wegekostenrechnung). In der Rechnung des Jahres 1985 treten erstmals die Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe mit einem anrechenbaren Nettobetrag von 109 Millionen Franken auf. Die Rechnung weist für die abgabepflichtigen Motorfahrzeuge und Anhänger Einnahmen von rund 560 Millionen Franken und zurechenbare Kosten von 606 Millionen Franken aus. Die Kosten übersteigen die Einnahmen somit um 46 Millionen Franken oder rund 8 Prozent. Würde die Schwerverkehrsabgabe aufgehoben, so vergrösserte sich die Unterdeckung fürdiemassgebenden Kategorien auf 155 Millionen Franken oder 25 Prozent. Im Gegensatz dazu decken die Lieferwagen ihre Kosten eindeutig (Kostendeckungsgrad 116 Prozent). Für die drei vom Motionär genannten Kategorien Motorfahräder, Motorräder und Lieferwagen ist zusammen eine ausgeglichene Kostendeckung ausgewiesen (101 Prozent). Die Halter dieser Fahrzeuge entrichten, ausser für

9. März 1989 N 353 Motion Scherrer Motorfahräder, die Nationalstrassenabgabe (Autobahn-Vignette). 3. Die Behauptung des Motionärs ist falsch, wonach «dem Volk Einnahmen von mindestens 300 Millionen Franken pro Jahr» vorgerechnet wurden. In den

Erläuterungen zur Volksabstimmung vom 26. Februar 1984 zur Schwerverkehrsabgabe wurde der Ertrag auf etwa 150 Millionen Franken pro Jahr beziffert, nämlich rund 90 Millionen von schweizerischen und 60 Millionen von ausländischen Fahrzeugen. Die Einnahmen von schweizerischen Fahrzeugen werden recht genau erreicht. Hingegen wurde der Ertrag von ausländischen Fahrzeugen seinerzeit überschätzt, vor allem weil die Abgabesätze für kürzerfristige Einfahrten nachträglich stark reduziert wurden.

4. Die Schwerverkehrsabgabe ist gemäss Artikel 17 Absatz 5 Uebergangsbestimmungen zur Bundesverfassung auf zehn Jahre befristet, so dass diese Verfassungsgrundlage auf Ende 1994 ausser Kraft tritt. Am 24. Juni 1986 ist die Volksinitiative zur sofortigen Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe eingereicht worden. Im Rahmen der gesetzlichen Fristen wird der Bundesrat bis spätestens Anfang Juli 1989 den eidgenössischen Räten Antrag stellen. Wann die Volksabstimmung darüber stattfinden kann, hängt vom Gang der parlamentarischen Beratungen ab; dies dürfte etwa ab Mitte 1990 möglich sein. Ein Gesetz zum vorzeitigen Verzicht auf die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe gemäss dem erwähnten Artikel 17 Absatz 5 würde realistischerweise von den eidgenössischen Räten frühestens 1989 verabschiedet werden können. Rechnet man noch den Zeitbedarf für eine mögliche Referendumsabstimmung hinzu, so gelangt man wiederum ungefähr in das Jahr 1990. Eine solche Doppelspurigkeit ist zu vermeiden. Deshalb ist der Entscheid über die allfällige Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe ausschliesslich im Zusammenhang mit der Volksinitiative zu behandeln. Es besteht kein überzeugender Grund, diesem Verfahren durch ein Gesetz vorzugreifen. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen. Scherrer: Ich beantrage Ihnen die Zustimmung zur Motion: Aufhebung der Schwerverkehrssteuer. Dies aus gewichtigen wettbewerbstechnischen Gründen. Die Aufhebung der Schwerverkehrssteuer ist möglich aufgrund von Artikel 17 Absatz 5 der Uebergangsbestimmungen in der Bundesverfassung, die vorsehen, dass der Bundesrat, auf dem Wege der Gesetzgebung, die ungerechte Sondersteuer aufheben kann. Wir erinnern uns: Mit falschen Angaben und falschen Zahlen wurde vom Volk die Zustimmung zu dieser europafeindlichen Steuer erwirkt. Angeblich sollte die Steuer 150 Millionen Franken pro Jahr einbringen, wovon die Schweizer Lastwagenbesitzer 90 Millionen und, wie man hörte, die Ausländer 60 Millionen beitragen sollten. In der Praxis kam es ein wenig anders heraus. Die Schweizer bezahlen die volle Schwerverkehrssteuer. Ausnahmen gibt es nur für die Tage, wo sie im Ausland waren. Hingegen profitieren die Ausländer von sehr günstigen Tagessätzen. Das heisst also, dass ein Schweizer Lastwagen mit der Steuer belastet wird, ob er nun fährt oder steht. Der Ausländer hingegen bezahlt nur, wenn er auch wirklich einen Transportauftrag in der Schweiz ausführen kann. Durch diese Rechtsungleichheit haben die Ausländer bei Transporten in der Schweiz einen grossen Wettbewerbsvorteil. Ich kann Ihnen noch sagen, wieviel mehr ein Schweizer Lastwagenbesitzer für einen Wagen, bezogen auf das Gesamtgewicht in Tonnen, an Steuern und Abgaben zu entrichten hat: in der Schweiz doppelt soviel wie in der Bundesrepublik Deutschland - die Bundesrepublik Deutschland steht dann an zweiter Stelle -, und er zahlt über zwanzigmal mehr Steuern und Abgaben, als ein italienischer Lastwagenbesitzer in seinem Lande zu entrichten hat. Dies führte dazu - und das können Sie auf der Strasse beobachten; es ist erwiesen, da gibt es auch Statistiken -, dass besonders seit der Einführung der Schwerverkehrssteuer die Zahl der ausländischen Lastwagen, die in der Schweiz verkehren, massiv gestiegen ist. Jetzt reden wir immer vom Umweltschutz, und wir verlangen von den Schweizer Lastwagen schärfere Abgasnormen. Wir verlangen schärfere Lärmnormen, wir verlangen von der Technik spezielle Bremsen

usw. und haben - auch wegen dieser Schwerverkehrssteuer- immer mehr Ausländer in der Schweiz, deren Fahrzeuge all diesen Gesetzen nicht entsprechen müssen. Bundesrat Schlumpf versprach vor der Abstimmung über die Schwerverkehrssteuer, dass es damit keine Probleme mit anderen Ländern gebe, es sei alles durch Verträge abgesichert. Dies wissen wir heute nun wirklich besser. Zwölf Länder kennen heute noch Retorsionsmassnahmen gegen Schweizer Lastwagen. Es ist offensichtlich doch nicht alles mit Verträgen geregelt worden. Wir mussten sehr grosse Retorsionsmassnahmen in Kauf nehmen. Seit Einführung dieser unseligen Schwerverkehrssteuer befindet sich die Schweiz verkehrspolitisch im Abseits. Transportunternehmer wandern ins Ausland ab und exportieren dabei Arbeitsplätze und Fiskalabgaben. Wenn wir dann die Rechnung unter dem Strich machen, mit allen Verlusten, schaut bei dieser Steuer wirklich nichts mehr heraus. Ich erinnere auch daran, dass Schweizer Lastwagenfahrer im Ausland echt schikaniert werden. Das jüngste Beispiel sind die enormen Probleme mit Italien im Dreiländerverkehr. Das sind unhaltbare Zustände, die nur verbessert werden können, wenn wir diese Schwerverkehrssteuer endlich vom Tisch haben. Aber auch wegen der Europafähigkeit muss die Schwerverkehrssteuer abgeschafft werden, denn im gesamteuropäischen Rahmen ist sie ein Fremdkörper. Nun sagt der Bundesrat, dass ja eine Initiative eingereicht worden sei, die vermutlich im Jahre 1990 zur Abstimmung käme. Wenn man jetzt die Schwerverkehrssteuer auf dem Gesetzesweg abschaffen würde, könnte es möglicherweise zu einem Referendum kommen, auch wieder mit einer Volksabstimmung im Jahre 1990, und diese Doppelspurigkeit sei zu vermeiden. Da würde ich dem Bundesrat recht geben, wenn ich daran glauben könnte, dass diese Initiative zur Abschaffung der Schwerverkehrssteuer tatsächlich im Jahre 1990 zur Abstimmung käme. Aber wir sehen es bei der Tempo-Initiative: sie kommt und kommt nicht zur Abstimmung. Sie wird verschleppt; es wird nicht entschieden. Ich fürchte einfach, dass es bei der Schwerverkehrssteuer auf dasselbe hinausläuft. Wenn Sie der Motion zustimmen, ist der Bundesrat verpflichtet, diese Vorlage vorzulegen. Die Schwerverkehrssteuer wird abgeschafft, und wenn es dann zum Referendum kommt, ist wenigstens der Abstimmungstermin 1990 sicher. In diesem Sinne bitte ich Sie, der Motion zuzustimmen.

Frey Walter: Ich kann Sie vor langen Ausführungen verschonen. Herr Scherrer hat sehr korrekt und gar nicht polemisch die Problematik um die Schwerverkehrssteuer geschildert. Ich kann den Bundesrat nicht verstehen, dass er hier eine Ablehnung beantragt. Ich glaube, er wäre gut beraten gewesen, er hätte die Umwandlung in ein Postulat vorgeschlagen. Ich stelle hier offiziell den Antrag, wenn der Motion keine Folge gegeben wird, die Umwandlung in ein Postulat vorzunehmen, und empfehle dessen Ueberweisung.

Nebiker: Ich bitte Sie, die Motion von Herrn Scherrer abzulehnen und auch dem Postulat nicht zuzustimmen.

1. Es geht hier nicht nur allein um die Frage des Umweltschutzes und um die Frage der Schwerverkehrsabgabe. Es geht auch um ein Prinzip und um eine Volksabstimmung. Das Schweizervolk hat dieser Schwerverkehrsabgabe nun einmal zugestimmt, und wir können nun nicht auf dem Motionswege einen Volksentscheid wieder eliminieren. Das ist ein erster Punkt.
2. Auch heute noch ist nach der Kategorienrechnung, die inzwischen von vielen Experten und Instanzen überprüft worden ist, der Schwerverkehr nicht kostendeckend. Nach wie vor bezahlen wir, trotz der Einrechnung der Schwerverkehrsabgabe, für diese Verkehrskategorie Mittel aus Steuergeldern. Sie wissen, wie wichtig es ist, dass die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen und des privaten Verkehrs auch beim Güterverkehr erhalten bleibt. Es ist sicher nicht richtig, dass wir bei dieser Verkehrskategorie noch Geld drauflegen. Der Fehlbetrag

würde noch vergrössert werden, wenn wir die Schwerverkehrsabgabe wieder abschafften. 3. Zur pauschalen Steuer: Es war uns von Anfang klar, dass die pauschale Abgabe, die übrigens aus dem Kreise des Schwerverkehrs seEbst vorgeschlagen wurde, nicht ideal ist. Der Bundesrat hat seinerzeit eine leistungsabhängige Abgabe, die uns aber damals zu kompliziert schien, vorge- schlagen. Deshalb ist man auf diese relativ moderate, einfa- che Abgabe gekommen, die akzeptiert worden ist. Es war auch vorgesehen, dass diese Abgabe im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption verfeinert und den tatsächli- chen Leistungen und Kosten, die der Schwerverkehr verur- sacht, angepasst wird. Das war in dieser Uebergangslösung, die wir beschlossen haben, noch nicht möglich. Da gehe ich mit Herrn Scherrer einig: Wir können beim Schwerverkehr nicht eine Insel bleiben. Aber wir müssen auch diese Abgaben auf der Strasse, zusammen mit Europa, vereinheitlichen. Es ist interessant, dass gerade jetzt, wo Herr Scherrer in der Schweiz die Schwerverkehrsabgabe abschaffen möchte, in der Bundesrepublik Deutschland die Schwerverkehrsabgabe eingeführt wird. Das ist doch hoch- interessant! Es ist natürlich wichtig, dass dann im Rahmen der europäischen Ordnung des Schwerverkehrs die Schweiz auch harmonisiert und dass wir auf ein Prinzip kommen, das weder den Inländer noch den Ausländer be- nachteiligt. In diesem Sinne bitte ich Sie, diese Motion abzulehnen und dann - wenn wir schon europäisch denken - zusammen mit der EG unsere Abgaben zu überprüfen. Aber wichtig ist, dass wir auf jeden Fall nach dem Verursacherprinzip han- deln: dass jener, der die Kosten verursacht - auch auf der Strasse -, diese Kosten auch deckt. Dreher: Ich kann der Argumentation von Herrn Nebiker nicht folgen, der einen Volksentscheid anführt, um die Motion Scherrer abzulehnen. Denn gerade in Absatz 5 von Artikel 17 der Uebergangsbestimmungen BV steht ja aus- drücklich, dass diese Schwerverkehrssteuer auf dem Gesetzgebungsweg wieder aufgehoben werden könne. Somit hat das Volk in seinem Entscheid dieser Schwerver- kehrssteuer zwar zugestimmt, aber auch der Abschaffung auf dem Gesetzgebungsweg. Es ist daher geradezu absurd, wenn man sagt, das Volk habe zugestimmt und man könne das nicht mit einem Gesetz unterlaufen. Das ist die Rechts- lage, wie wir sie heute haben. Ein weiteres Argument des Herrn Nebiker, das ebenfalls nicht zutrifft: Die Deutschen erwägen zwar, eine Schwerver- kehrssteuer einzuführen, wollen aber ausdrücklich den eigenen Transportunternehmern diesen Aufwand wieder zurückerstatten. Die deutschen Pläne einer Schwerver- kehrssteuer richten sich gegen das Tarifwesen der Nieder- lande. Es ist im Prinzip eine anti-holländische Steuer, die da eingeführt werden soll. Wir haben also nicht die geringste Ursache, diese Sondersteuer im Schwerverkehrsbereich weiter aufrechtzuerhalten. Ich bitte Sie daher, die Motion Scherrer gutzuheissen. Bundesrat Ogi: Der Bundesrat beantragt Ihnen, diese Motion abzulehnen. Vorab kann der Bundesrat viele Argumente des Motionärs nicht in dieser Form akzeptieren und teilen. Die schweren Fahrzeuge decken ihre Kosten gemäss Stras- senverkehrsrechnung auch mit der Abgabe nur zu 92 Pro- zent. Entgegen den Ausführungen des Motionärs decken dagegen die Lieferwagen ihre Kosten zu 116 Prozent. Auch im Abstimmungsbüchlein wurden 150 Millionen Fran- ken an Einnahmen vorausgesagt und nicht-wie behauptet wurde-300 Millionen Franken. Die damaligen Zielvorstellungen wurden nicht erreicht, weil der Bund später die Tages- und Wochenansätze für auslän- dische Fahrzeuge wesentlich verringert hat. Von eigentlichen Retorsionsmassnahmen im Ausland kön- nen wir- im rechtlichen Sinn - nicht reden. Hingegen kam es vor, dass frühere Befreiungen der Schweizer Transpor- teure von Abgaben rückgängig gemacht wurden. Mit anderen Ländern konnten in oft sehr schwierigen Ver- handlungen für uns befriedigende Lösungen gefunden werden. Die Volksinitiative von Herrn Böhi wird nicht verschleppt. Sie

wird ja dem Volk zur Abstimmung unterbreitet. In unserem Fahrplan ist diese Abstimmung für Ende 1990/Anfang 1991 vorgesehen. Der Bundesrat wird seine Botschaft noch in diesem Sommer vorlegen, und dann ist es an Ihnen, das Tempo der Behandlung zu bestimmen. Vielleicht ist es in diesem Zusammenhang auch wichtig, anzumerken, dass die EG-Kommission anfangs 1988 auch eine Strassenbenützungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge in der Form einer Vignette - wohlverstanden - zur Prüfung vorgeschlagen hat. Es ist doch interessant, das festzustellen. Der schweizerische Weg ist also nicht so isoliert. Auch die Bundesrepublik Deutschland - das hat Herr Dreher gesagt - will eine Schwerverkehrsabgabe. Wie sie dann ausgestaltet wird, wissen wir im heutigen Zeitpunkt noch nicht. Ich bitte Sie deshalb, in Anbetracht dieser Situation die Motion abzulehnen. Le président: Nous sommes en présence d'une proposition nouvelle, celle de M. Walter Frey qui propose de transformer la motion en postulat. La procédure de vote sera la suivante: dans un premier temps, nous allons opposer la motion de M. Scherrer et la transformation en postulat proposée par M. Walter Frey, et dans un second temps, nous opposerons le résultat de cette première votation au rejet pur et simple de la motion, proposé par le Conseil fédéral. Abstimmung - Vote Eventuell - A titre préliminaire Für Ueberweisung als Motion 38 Stimmen Für Ueberweisung als Postulat 50 Stimmen Definitiv - Définitivement Für Ueberweisung als Postulat 50 Stimmen Dagegen 78 Stimmen #ST# 87.907 Postulat Grendelmeier Sportboote Leistungsbeschränkung der Motoren Canots automobiles Limitation de la puissance des moteurs Wortlaut des Postulates vom 9. Oktober 1987 Der Bundesrat wird ersucht, gestützt auf Artikel 11 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt die Leistung der Motoren von Sportbooten, im Sinne des Umweltschutzes und der Sicherheit, so zu beschränken, dass eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden kann. Texte du postulat du 9 octobre 1987 Le Conseil fédéral est prié d'user de la compétence que lui confère l'article 11, alinéa 2, de la loi fédérale sur la navigation. Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion Scherrer Aufhebung der Schwerverkehrssteuer Motion Scherrer Suppression de la redevance sur les poids lourds In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1989 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaveraile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 10 Séance Seduta Geschäftsnummer 88.735 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 09.03.1989 - 08:00 Date Data Seite 349-354 Page Pagina Ref. No 20 017 202 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.