

CH_VB 20042714 vom 9. Oktober 1997

Bundesverwaltung, 1997-10-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__20042714__td_

FR: CH_VB 20042714 du 9 octobre 1997

IT: CH_VB 20042714 del 9 ottobre 1997

Erwägungen

E. 9

Oktober 1997 N 2163 Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Als dritter Grund kommt hinzu, dass derartige Finanzausgleichselemente in der vom Bundesrat vorgesehenen Fassung bereits enthalten sind. Ich weiss, man könnte jetzt hier als Vertreter eines Kantons immer das Kriterium hervorziehen, das einem am besten passt. Für den Kanton Graubünden ist das jeweils die Grösse und die Länge der Strassen, für den Kanton Genf wäre es vielleicht die Anzahl der Verkehrsampeln usw. Das wäre falsch. Es braucht hier einen ausgewogenen Mix. Ich denke, diesen ausgewogenen Mix hat der Bundesrat gefunden, indem eben die Länge der geöffneten Strassen, die Bevölkerung und die steuerliche Belastung des

Motorfahrzeugverkehrs als Parameter genommen werden. Kollege Schmid Odilo hat zu Recht darauf hingewiesen: Wenn ein Kanton eine zu tiefe Motorfahrzeugsteuer erhebt, ist es doch nur gerecht, dass das im Rahmen der Ausschüttung auch berücksichtigt wird. Es wäre doch falsch, wenn Kantone zu Lasten des Bundes hier von Steuersenkungen profitieren könnten. Ich ersuche Sie deshalb auch hier, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen und ebenfalls den Antrag der Minderheit Holenstein abzulehnen.

Präsidentin: Die Fraktion der Freiheits-Partei lässt mitteilen, dass sie den Antrag der Minderheit I unterstützt. Vetterli Werner (V, ZH), Sprecher der Minderheit: Herr Marti, nur ganz kurz: Ich zitiere Ihnen Artikel 36quater Absatz 2 der Bundesverfassung, wovon Sie gesagt haben, ich würde ihn missbrauchen: «Der Reinertrag der Abgabe darf die ungedeckten Kosten nicht übersteigen. Er ist zur Deckung von Kosten zu verwenden, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen.» Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: La proposition de la minorité I (Vetterli), comme vous la voyez sur le dépliant, avait été présentée au sein de la commission. Elle a été rejetée par

E. 13

voix contre 8 et avec 3 abstentions. M. Vetterli l'a développée en indiquant que s'il y avait un surplus de recettes de cette taxe ou bien s'il y avait un refus par le peuple de l'article 23 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale, il fallait être clair pour savoir comment utiliser ce montant. Eh bien, c'est vrai que l'article 23 de la Constitution fédérale n'existe pas encore, mais c'est aussi vrai qu'à l'article 24bis de cette loi, la majorité s'est aussi préoccupée d'indiquer clairement quelle serait l'utilisation de ces recettes dans le cas où cet article 23 n'entrerait pas en vigueur. Pour l'application, la précision qui pourrait encore être nécessaire, c'est celle du cas où il y a un surplus de recettes. Mais je pose quand même le problème, Monsieur Vetterli. Il s'agit d'un surplus de recettes que l'Etat encaisse sur la base de l'article 36quater de la Constitution fédérale qui prévoit aussi une utilisation. Or, il me semble qu'il serait assez raisonnable et logique que, s'il y a un surplus, il soit utilisé sur la base de l'article qui permet d'encaisser cette redevance, et non

d'un autre. Donc, la position de la majorité de la commission, qui laisse toujours ouverte l'utilisation des recettes supplémentaires, pensant qu'il y a encore l'article 36quater de la Constitution fédérale, et qui règle la question à l'article 24bis de la présente loi dans l'hypothèse où il y aurait rejet de l'article 23 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale, me paraît être une solution raisonnable. Je vous invite donc à soutenir la proposition de la majorité de la commission. Toutes les autres propositions à l'article 19 alinéa 4, comme celle de la minorité Hollenstein, la proposition du groupe libéral présentée par M. Scheurer et la proposition Vogel, touchent finalement aux quatre critères selon lesquels serait distribuée la part qui revient aux cantons. A ces critères, le Conseil des Etats, en tout cas, a voulu ajouter un critère préalable, fondamental pour lui, à savoir la prise en considération des répercussions de la redevance dans les régions de montagne et limitrophes. Or, notre commission a beaucoup discuté de ces critères et la majorité est arrivée à la conclusion qu'il valait la peine de s'en tenir, aux lettres a, b, c et d, aux critères mentionnés par le projet du Conseil fédéral. La proposition de minorité Hollenstein a été refusée par 13 voix contre 3 et avec 6 abstentions. La proposition Vogel et celle du groupe libéral n'ont pas été présentées en commission; la commission n'a donc pas pu se prononcer à leur sujet. Mais on s'était renseigné et on a obtenu comme informations ce qu'ont répété ici MM. Schmid Odilo et Marti Werner. Ces critères ont été discutés et finalement, Conseil fédéral et gouvernements cantonaux se sont accordés à leur propos. Ils représentent un mixage de critères qui tiennent compte assez bien aussi de ce que prévoit l'alinéa 3 selon lequel il faut en tout cas compenser les dépenses dans le domaine des coûts non couverts par le trafic routier. La longueur du réseau des routes, les charges routières des cantons et même la population des cantons ont sans doute une influence sur les coûts non couverts, et il est bien évident que si l'imposition des véhicules à moteur est trop basse, elle augmente le découvert. Cette imposition ne devrait donc pas être utilisée comme un instrument pour faire monter les charges routières des cantons qui ne sont pas couvertes. La majorité de la commission vous propose donc d'adhérer à la décision du Conseil des Etats relativement à l'alinéa 4 et d'adopter le projet du Conseil fédéral aux lettres a, b, c et d.

Herczog Andreas (S, ZH), Berichterstatter: In Artikel 19 geht es darum, wie die Abgaben verwendet werden. Zum Antrag der Minderheit I (Vetterli): Herr Vetterli, Sie sorgen sich darüber, was mit den Abgaben auf Bundesebene geschieht, falls die FöV-Vorlage verschoben oder verworfen oder was auch immer würde. Wir haben das in der Kommission ziemlich ausführlich diskutiert. Es ist eine rechtliche Materie, und ich möchte das nicht alles wiederholen. Die Minderheit Vetterli möchte die Verwendung eigentlich auf die Bestimmung gemäss Artikel 36ter Absatz 1 der Bundesverfassung eingrenzen. Das ist wirklich eine Eingrenzung. Bei Artikel 36ter handelt es sich lediglich um die Frage der Zweckbindung der Treibstoffzölle sowie um die Verwendung der Treibstoffzölle. Bei der LSVA geht es nicht darum, sondern sie basiert auf Artikel 36quater der Bundesverfassung. Es ist klar: Wenn die FöV-Vorlage scheitert, dann gilt Artikel 36quater, und die Gelder werden wie gehabt zur Internalisierung der externen Kosten verwendet. Wir haben ausserdem in der FöV-Vorlage in Artikel 24bis auch eine Übergangsbestimmung, und dort ist das klar vorgesehen. Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit I (Vetterli) abzulehnen. Zu den Verwendungskriterien der Abgaben auf der kantonalen Stufe: Es wurde schon mehrmals gesagt, und ich möchte das hier als deutschsprechender Berichterstatter wiederholen. Die Abgabekriterien wurden mit den kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren abgesprochen. Sie wurden nicht irgendwie in den Wolken definiert. Die Verteilung sollte gemäss Bundesrat erfolgen nach:

«a. der Länge der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen; b. den Strassenlasten der Kantone; c. der Bevölkerung der Kantone; d. der steuerlichen Belastung des Motorfahrzeugverkehrs.» Nun will die Minderheit Hollenstein die Strassenlasten als Kriterien streichen. Ich bitte Sie im Namen der Mehrheit, diese nicht zu streichen. Sie wissen, dass ein Drittel der LSVA von den Kantonen unter anderem – und in entscheidender Weise – im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet wird. Mit anderen Worten: Die Frage der Strassenlasten auf kantonaler Ebene muss als Kriterium im Gesetz enthalten sein. Zum Antrag Vogel: Er lag in dieser Form zwar in der Kommission nicht vor, aber das Prinzip haben wir diskutiert. Herr Vogel möchte als Kriterium «die Finanzkraft der Kantone» statt «der Bevölkerung der Kantone» einfügen. Wir haben das abgelehnt, und ich möchte Sie bitten, diesen Antrag ebenfalls abzulehnen. Die Bevölkerungszahl der Kantone ist entscheidend, denn dort, wo die Agglomerationen, wo die grossen Städte sind, entsteht auch ein entsprechendes Verkehrsaufkommen. Es ist klar, dass das ein Kriterium

Redevance sur le trafic liée aux prestations 2164 N 9 octobre 1997 Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale sein soll, und nicht die Finanzkraft der Kantone. Herr Marti hat zu Recht darauf hingewiesen, dass es mit Blick auf die Einführung des neuen Finanzausgleichs zwischen Bund und Kantonen falsch wäre, wenn der Bund ein neues Kriterium einführen würde. Es ist richtig, hier das Kriterium der Bevölkerungszahl der Kantone beizubehalten. Aus demselben Grund bitte ich Sie, ebenfalls den Antrag der liberalen Fraktion abzulehnen. Die liberale Fraktion will lediglich die Strassenlasten der Kantone als Kriterium gelten lassen, und das geht hier eigentlich nicht. Wir wollen auf Bundesebene die Verwendung der Abgaben genau so handhaben, wie es der Bundesrat vorsieht. Ich bitte Sie, der Mehrheit zuzustimmen. Leuenberger Moritz, Bundesrat: Von den Erträgen der LSVA gehen zwei Drittel an den Bund und ein Drittel an die Kantone. Zu den zwei Dritteln, die an den Bund gehen: Damit sollen in erster Linie die Infrastruktur der Projekte «Finanzierung des öffentlichen Verkehrs» und die externen Kosten bezahlt werden. Nun will die Minderheit I in Absatz 2, dass nicht alle externen Kosten bezahlt werden, sondern nur diejenigen, die mit dem Strassenverkehr im Zusammenhang stehen. Das ist eine Einschränkung. Das würde nämlich bedeuten, dass nur noch Lärmschutzmassnahmen und die Strassenkosten bezahlt werden könnten – alles im Sinne von Artikel 36ter der Bundesverfassung. Daneben gibt es aber andere externe Kosten: Gesundheitskosten, Kosten von Unfallfolgen und von Gebäudeschäden. Diese könnten, würde der Antrag der Minderheit I angenommen, nicht mehr bezahlt werden. Wir wissen ja, dass Sinn und Zweck der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe die Bezahlung der externen Kosten ist. Das müssen alle externen Kosten sein und nicht nur die Strassenkosten. Deswegen muss bei Absatz 2 der Antrag der Minderheit I abgelehnt werden. Zum Drittel, den die Kantone erhalten: Hier sieht es etwas anders aus. Der Ständerat hat Artikel 19 Absatz 4 zugunsten der Berg- und Randgebiete geändert. Er wollte sich näher am Text der Verfassungsgrundlage orientieren, wonach die besonderen Auswirkungen der LSVA in diesen Gebieten zu berücksichtigen sind. Es wurde ja heute morgen des langen und breiten und zum Teil durchaus zu Recht gesagt, dass die LSVA für die Randgebiete eine Benachteiligung gegenüber Zentrumsgebieten in der Schweiz bedeute. Beim Kantonsanteil von einem Drittel sollen die Kantone mit Berg- und Randgebieten gegenüber den übrigen Kantonen überproportional und – das wurde von Herrn Scheurer und Herrn Vogel gefragt, und ich kann es bestätigen – vorweg bessergestellt werden. Es muss zwischen dieser Vorwegberücksichtigung der Berg- und Randgebiete und den nachgelagerten allge-

meinen Verteilungskriterien, welche dann für alle Kantone gelten, unterschieden werden. Diese Einzelheiten werden auf Verordnungsstufe zu regeln sein. Gemäss Antrag Vogel soll nun die Finanzkraft statt die Bevölkerungszahl ein Kriterium sein. Dieses Kriterium sollte nicht die Bevölkerungszahl ersetzen, das ist auch die Auffassung der kantonalen Baudirektoren, mit denen wir uns auf diesen Schlüssel geeinigt haben. Es würde auch nicht den Vorschlägen zur Neuregelung des Finanzausgleichs entsprechen; Herr Marti hat das gesagt. Es ist unbestritten, dass die externen Kosten, welche über die LSVA angelastet werden, vor allem in den Agglomerationen entstehen, dort, wo am meisten Menschen wohnen und arbeiten, welche dann von der Luftverschmutzung, vom Lärm, von den Unfällen und auch von den Gebäudeschäden am meisten betroffen sind. Deswegen muss ich Ihnen empfehlen, bei der allgemeinen Verteilung am Kriterium der Bevölkerungszahl festzuhalten. Anders sieht die Sache bei der vorgezogenen Verteilung an die Berg- und Randgebiete aus: Hier ist eine überdurchschnittliche Betroffenheit anhand anderer Kriterien vorhanden. Es sind Kriterien, die jetzt noch nicht im Gesetz sind, die aber dann in der Verordnung berücksichtigt werden, nämlich die Zusatzbelastung pro Arbeitsplatz, der Anteil der Beschäftigten im Strassentransportgewerbe, z. B. der Anteil der Beschäftigten in transportabhängigen Branchen – in den Branchen also, die darauf angewiesen sind, dass sie via Strassentransporte überhaupt die Grundlage für ihre Tätigkeit haben –, der Anteil der Beschäftigten in exportorientierten Branchen, die auch darauf angewiesen sind, via Strassentransporte ihre Ware überhaupt an die Frau und an den Mann zu bringen. Dazu muss ich folgendes sagen: Zusätzlich können natürlich auch ganz andere Kriterien, z. B. das Kriterium der Finanzkraft, herangezogen werden, aber nicht allein. Wenn man allein das Kriterium der Finanzkraft heranziehen würde, würde eine Ungerechtigkeit entstehen. Wir gedenken durchaus, alle diese Kriterien auf Verordnungsstufe zu regeln. Wir werden uns bemühen, das alles unter Berücksichtigung der Berg- und Randgebiete und in Zusammenarbeit mit den Kantonen umzusetzen, so, wie der Entwurf des Bundesrates auch schon in Zusammenarbeit mit den zuständigen kantonalen Regierungsräten zustande gekommen ist. Es wird zudem Sache der Kantone sein, die ihnen gutgeschriebenen Beträge zweckdienlich zu verwenden. Aus all diesen Gründen ersuche ich Sie, dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen. Abs. 1 – Al. 1 Angenommen – Adopté Abs. 2 – Al. 2 Präsidentin: Der Antrag der Minderheit II ist zurückgezogen worden. Abstimmung – Vote Für den Antrag der Mehrheit 96 Stimmen Für den Antrag der Minderheit I 63 Stimmen Abs. 3 – Al. 3 Angenommen – Adopté Präsidentin: Wir bereinigen zuerst buchstabenweise die Kommissionsanträge und stellen das Resultat dann gegen den Antrag der liberalen Fraktion. Abs. 4 Bst. a – Al. 4 let. a Abstimmung – Vote Eventuell – A titre préliminaire Für den Antrag der Mehrheit 102 Stimmen Für den Antrag der Minderheit 49 Stimmen Abs. 4 Bst. b – Al. 4 let. b Abstimmung – Vote Eventuell – A titre préliminaire Für den Antrag der Mehrheit 103 Stimmen Für den Antrag der Minderheit 48 Stimmen Abs. 4 Bst. c – Al. 4 let. c Präsidentin: Herr Vogel hat seinen Antrag zu Buchstabe c zurückgezogen. Angenommen gemäss Antrag der Kommission Adopté selon la proposition de la commission Abs. 4 Bst. d – Al. 4 let. d Angenommen – Adopté Abstimmung – Vote Definitiv – Définitivement Für den Antrag der Mehrheit 120 Stimmen Für den Antrag der liberalen Fraktion 37 Stimmen

9. Oktober 1997 N 2165 Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Art. 20 Antrag der Kommission Abs. 1 Wer die Abgabe vorsätzlich hinterzieht oder bestraft. Bei fahrlässiger Begehung beträgt die Busse bis das Dreifache der hinterzogenen oder gefährdeten Abgabe oder des unrechtmässigen Vorteiles.

Vorbehalten bleiben Abs. 2–4 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Art. 20 Proposition de la commission Al. 1 Celui qui intentionnellement soustrait ou ou de l'avantage illicite. En cas de négligence, l'amende va jusqu'à trois fois le montant de la redevance soustraite ou mise en péril ou de l'avantage illicite. Les articles 14 à 16 du droit Al. 2–4 Adhérer à la décision du Conseil des Etats Angenommen – Adopté Art. 21–23 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Angenommen – Adopté Art. 24 Antrag der Kommission Abs. 1 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Abs. 2 Mehrheit Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Minderheit (Friderici, Binder, Giezendanner, Schenk, Vetterli) als aufgehoben. Voraussetzung für das Inkrafttreten ist die Annahme durch Volk und Stände von Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung. Art. 24 Proposition de la commission Al. 1 Adhérer à la décision du Conseil des Etats Al. 2 Majorité Adhérer à la décision du Conseil des Etats Minorité (Friderici, Binder, Giezendanner, Schenk, Vetterli) des poids lourds. Elle est subordonnée à l'acceptation par le peuple et les cantons de l'article 23 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale. Abs. 1 – Al. 1 Angenommen – Adopté Abs. 2 – Al. 2 Friderici Charles (L, VD), porte-parole de la minorité: Nous l'avons déjà dit lors du débat d'entrée en matière, cette loi se réfère aux articles 24septies, 36quater, 36sexies de la constitution ainsi qu'à l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution. Or, cet article 23 des dispositions transitoires de la constitution, qui traite du financement des grands travaux ferroviaires, n'est pas encore sorti de la navette entre le Conseil des Etats et notre Conseil, il n'est donc pas encore accepté par le Parlement. Nous avons donc voté ici sur un texte législatif qui fait référence à un texte constitutionnel qui n'existe pas encore. Pour cette raison, il est nécessaire de mettre à l'article 24 alinéa 2 une justification qui dit que cette loi est subordonnée à l'acceptation par le peuple et les cantons de l'article 23 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale. Sinon, dans le cas contraire, on pourrait envisager que l'ordonnance d'application qui découlerait de cette loi pourrait être attaquée en justice. Je vous invite à adopter la proposition de minorité puisque cette loi, une partie tout au moins, n'a pas de base constitutionnelle. Il est nécessaire d'ajouter à l'article 24 cette remarque. Präsidentin: Die SP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie den Antrag der Minderheit Friderici ablehnt. Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: La majorité de la commission, par 17 voix contre 6, a refusé la proposition de minorité Friderici pour trois raisons essentiellement. 1. Il s'agit de passer de la taxation forfaitaire que nous connaissons aujourd'hui à la taxation proportionnelle aux prestations. 2. L'objectif important à atteindre, avec cette nouvelle procédure, c'est de lutter efficacement contre l'avalanche des 40 tonnes, une fois qu'ils seront autorisés, donc de rééquilibrer les conditions de concurrence avec le rail. 3. Il est important aussi de contribuer au financement des quatre grands projets et d'améliorer par des mesures infrastructurelles cet équilibre entre le rail et la route. La seule raison pour laquelle on introduit cette taxe n'est pas seulement celle du financement des quatre grands projets. Si ce projet et l'article 23 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale devaient échouer, il pourrait y avoir quand même un accord bilatéral avec l'Union européenne qui supprimerait la limite des 28 tonnes, et on aurait besoin de cette taxe. Mais, dans l'hypothèse où l'article 23 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale ne serait pas accepté par le peuple, la commission a prévu l'article 24bis qui indique exactement comment utiliser les recettes de cette redevance. Je pense donc que pour ce qui est des dispositions transitoires en tout cas, l'article 24bis proposé par la commission règle de façon convenable l'application, et en tenant compte des

objectifs multiples que j'ai mentionnés avant. Ce n'est pas la proposition de minorité Friderici qui résout ce problème. C'est la raison pour laquelle, au nom de la majorité de la commission, je vous propose de refuser la proposition de minorité Friderici et de vous en tenir à l'article 24 tel qu'il a été approuvé par la majorité de la commission, c'est-à-dire selon la décision du Conseil des Etats. Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die LSVA wird einerseits für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs erhoben. Herr Friderici will sie nun ausschliesslich mit dieser Vorlage in Zusammenhang bringen. Aber sie wird andererseits auch wegen der Alpen-Initiative erhoben, sie wird auch wegen der «Abfederung» der dereinst zugelassenen «40-Tönnner» erhoben, und sie wird vor allem erhoben, um die externen Kosten des Schwerverkehrs zu bezahlen. Wenn der Antrag der Minderheit nun durchkäme, wären all diese anderen Zwecke – «Abfederung» der 40 Tonnen, Bezahlung der externen Kosten, Umsetzung der Alpen-Initiative – nicht mehr möglich. Was die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs angeht: Wenn die Vorlage «Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs» Schiffbruch erleiden sollte, müsste die Infrastruktur trotzdem gebaut werden. Die «Bahn 2000» ist beschlossen; die Neat ist beschlossen. Ich sage nicht: Es wird genau das gebaut, was in dieser Vorlage beraten wird. Aber dereinst braucht es eine alternative Vorlage, und dann ist man unter Umständen froh, wenn bereits die Finanzierung sichergestellt ist. Deswegen ersuche ich Sie, den Antrag der Minderheit Friderici abzulehnen. Friderici Charles (L, VD), porte-parole de la minorité: Monsieur le Conseiller fédéral, vous venez de dire que les NLFA avaient été acceptées par le peuple, c'est juste, mais le système de financement est différent. Donc, on ne peut plus se

Redevance sur le trafic liée aux prestations 2166 N 9 octobre 1997 Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale baser sur le système de financement que nous prévoyons aujourd'hui si l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution était par hasard rejeté par le peuple. A ce moment-là, la justification du financement des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes ne serait plus comprise dans la loi que nous examinons présentement. Leuenberger Moritz, Bundesrat: Wenn es eine Finanzierung der – immerhin bereits einmal beschlossenen, im zweiten Anlauf aber allenfalls abgelehnten – Infrastruktur braucht, dann sind wir froh, wenn die LSVA bereits beschlossen ist und ihre Erträge zur Verfügung stehen. Abgesehen davon habe ich Ihnen eine ganze Reihe anderer Gründe aufgezählt, wozu die LSVA eingeführt werden soll. Wenn Sie sie in den Übergangsbestimmungen jetzt nur an die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs binden, könnten all diese anderen Gründe nicht mehr berappt – oder «befrankt» – werden. Abstimmung – Vote Für den Antrag der Mehrheit 103 Stimmen Für den Antrag der Minderheit 35 Stimmen Art. 24bis (neu) Antrag der Kommission Titel Übergangsbestimmung Wortlaut Bis zum Inkrafttreten einer Verfassungsgrundlage zur Verwendung des Ertrages der LSVA im Sinn von Artikel 19 Absatz 2 erfolgt die Verwendung des Ertrages der Schwerverkehrsabgabe nach Vorgabe von Artikel 36quater der Bundesverfassung. Art. 24bis (nouveau) Proposition de la commission Titre Disposition transitoire Texte Jusqu'à l'entrée en vigueur d'une base constitutionnelle relative à l'utilisation du produit de la RPLP au sens de l'article 19 alinéa 2, l'utilisation du produit de la redevance sur le trafic des poids lourds est réglée par l'article 36quater de la Constitution fédérale. Angenommen – Adopté Art. 25 Antrag der Kommission Abs. 1 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Abs. 2 Mehrheit Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Minderheit (Theiler, Bezzola, Binder, Christen, Fischer-Seengen, Friderici, Giezendanner, Hegetschweiler, Schenk, Vetterli) (Eventualantrag, falls der Antrag der Minderheit I oder Minderheit II bei Art. 8 Abs. 1

angenommen wird) Inkrafttreten. Der Abgabesatz nach Artikel 8 Absatz 1 beträgt 0,6 Rappen. Er darf erst überschritten werden, wenn das höchstzulässige Gesamtgewicht von 28 Tonnen erhöht wird. Antrag Hasler Ernst Abs. 3 (neu) Bis zum Zeitpunkt der Einführung einer verbrauchs- oder leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe in der EU kann der Bundesrat in Abweichung zum Tarif gemäss Artikel 8 die Besteuerung in Abstimmung mit der EU festlegen. Art. 25 Proposition de la commission Al. 1 Adhérer à la décision du Conseil des Etats Al. 2 Majorité Adhérer à la décision du Conseil des Etats Minorité (Theiler, Bezzola, Binder, Christen, Fischer-Seengen, Fridericci, Giezendanner, Hegetschweiler, Schenk, Vetterli) (Proposition subsidiaire, en cas d'acceptation de la proposition de la minorité I ou minorité II à l'art. 8 al. 1er) de l'entrée en vigueur. Le taux de la redevance prévu à l'article 8 alinéa 1er est de 0,6 centime. Il ne pourra être relevé qu'en cas d'augmentation du poids total autorisé de 28 tonnes. Proposition Hasler Ernst Al. 3 (nouveau) Jusqu'à l'introduction dans l'Union européenne d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations ou à la consommation, le Conseil fédéral peut fixer le taux d'imposition en accord avec l'Union européenne, en dérogeant aux dispositions sur les tarifs de l'article 8. Präsidentin: Ich teile Ihnen mit, dass der Antrag der Minderheit Theiler sowie der Antrag Hasler Ernst zurückgezogen worden sind. Abs. 1 – Al. 1 Angenommen – Adopté Abs. 2 – Al. 2 Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit Adopté selon la proposition de la majorité Namentliche Gesamtabstimmung Vote sur l'ensemble, nominatif (Ref.: 1261) Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet: Aguet, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Baumberger, Bäumlin, Béguelin, Berberat, Bezzola, Borel, Bosshard, Bühlmann, Burgener, Caccia, Cavadini Adriano, Cavalli, Chiffelle, Columberg, Comby, David, de Dardel, Diner, Dormann, Dünki, Dupraz, Durrer, Eberhard, Ehrler, Engelberger, Engler, Epiney, Fankhauser, Fasel, Fässler, Fehr Lisbeth, Filliez, Gadiant, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Grobet, Gross Jost, Grossenbacher, Günter, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Heberlein, Heim, Herczog, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Jans, Jaquet, Jutzet, Keller, Kühne, Lachat, Langenberger, Lauper, Lee- mann, Leuenberger, Loretan Otto, Maitre, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Meier Samuel, Mühlemann, Müller Erich, Müller-Hemmi, Ostermann, Pelli, Pini, Randegger, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruckstuhl, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Schmid Odilo, Semadeni, Simon, Spielmann, Steffen, Strahm, Stump, Suter, Tschäppät, Vallender, Vermot, Vogel, Vollmer, von Felten, Waber, Weber Agnes, Weyeneth, Widmer, Widrig, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss, Zapfl, Ziegler, Zwygart (111) Dagegen stimmen – Rejetent le projet: Baumann Alexander, Binder, Bortoluzzi, Brunner Toni, Büh- rer, Dettling, Dreher, Eggly, Fischer-Hägglingen, Fischer- Seengen, Föhn, Freund, Frey Walter, Friderici, Fritschi, Gros Jean-Michel, Gusset, Hasler Ernst, Kofmel, Kunz, Maurer, Nebiker, Oehrli, Sandoz Suzette, Schenk, Scherrer Jürg, Schlüer, Schmied Walter, Stamm Luzi, Steinemann, Steiner, Stucky, Vetterli (33) Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent: Egerszegi, Hegetschweiler, Schmid Samuel, Seiler Hanspe- ter, Theiler, Weigelt (6) Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents: Aeppli, Alder, Aregger, Banga, Bircher, Blaser, Blocher, Bonny, Borer, Carobbio, Christen, Couchepin, Deiss, Ducrot,

9. Oktober 1997 N 2167 Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Eymann, Fehr Hans, Frey Claude, Giezendanner, Gross Andreas, Guisan, Gysin Hans Rudolf, Hess Otto, Hess Peter, Hochreutener, Imhof, Jeanprêtre, Ledergerber, Leu, Leuba, Loeb, Lötscher, Maspoli, Meyer Theo, Moser, Nab- holz, Philipona, Pidoux, Raggenbass, Ruf, Scheurer, Speck, Steinegger, Teuscher, Thanei, Thür,

Tschopp, Tschuppert, von Allmen, Zbinden (49) Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas: Stamm Judith (1) An den Ständerat – Au Conseil des Etats Schluss der Sitzung um 19.40 Uhr La séance est levée à 19 h 40

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Bundesgesetz Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Loi fédérale In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1997 Année Anno Band IV Volume Volume Session Herbstsession Session Session d'automne Sessione Sessione autunnale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung

E. 16

Séance Seduta Geschäftsnummer 96.077 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 09.10.1997 - 15:00 Date Data Seite 2152-2167 Page Pagina Ref. No

E. 20

042 714 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.