



SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT
 CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
 CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss

Décision

8. Mai 1985

Decisione

767

CONFIDENTIEL

Schwerverkehrsabgabe.

Haltung gegenüber ausländischen Massnahmen

Aufgrund der Anträge des EFD vom 22. März 1985, 19. April 1985 und
 25. April 1985

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtverfahrens wird

beschlossen:

1. Der Bundesrat beauftragt das Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, gestützt auf den neuen Verfassungsartikel für eine koordinierte Verkehrspolitik eine Botschaft auszuarbeiten, um Verkehrsabgaben zur Kostendeckung einzuführen, insbesondere eine leistungsabhängige, zweckgebundene Schwerverkehrsabgabe.
2. Der Bundesrat beauftragt das Eidg. Finanzdepartement zur Vorlage eines modifizierten Finanzplanes, der diesen Gegebenheiten Rechnung trägt.
3. Die Begrenzung der Tankinhalte der Lastwagen wird durch das EFD überprüft.
4. Gegenüber der DDR, Ungarn, Rumänien und Bulgarien werden
 - a) sowohl in Bern wie auch in den Hauptstädten dieser Länder Demarchen auf politischer Ebene unternommen, um sie aufzufordern, ihre Gegenmassnahmen aufzuheben oder zu reduzieren. Dabei wird signalisiert, dass der Bundesrat seinerseits Gegenmassnahmen in Erwägung ziehe. Gleichzeitig werden die Gespräche im Rahmen der Gemischten Kommissionen weitergeführt;
 - b) vorbehaltene Beschlüsse bezüglich der Einführung einer Eintrittsgebühr gefasst. Die Inkraftsetzung dieser Beschlüsse erfolgt durch den Bundesrat nach Abschluss der Gespräche.
5. Hebt ein Land später seine Retorsionsmassnahmen auf, so ist der Bundespräsident ermächtigt, die entsprechenden schweizerischen Retorsionsmassnahmen aufzuheben.

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	6	-
	X	EDI	3	-
	X	EJPD	3	-
	X	EMD	4	-
X		EFD	11	-
	X	EVD	5	-
	X	EVED	5	-
	X	BK	3	-
		EFK		
		Fin. Del.		



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

Bern, 22. März 1985

VERTRAULICH

An den B u n d e s r a t

Ausgeteilt

(Nicht an die Presse)

Schwerverkehrsabgabe: Haltung gegenüber der BRD / Gespräche mit Italien

1. Haltung gegenüber der BRD

Im Hinblick auf den Entscheid über die Haltung der Schweiz zur Einführung der deutschen Teilkraftfahrzeugsteuer hat der Bundesrat von der SVA-Arbeitsgruppe folgende Unterlagen gewünscht:

- a) Differenzierte Anwendung der Verwaltungsgebühr für Sonderbewilligungen (Beilage 2)
- b) Eingangsgebühren für deutsche Personenbeförderungen (Beilage 3)
- c) Treibstoffmengenbeschränkungen (Beilage 4)

Machbarkeit sowie Folgen jeder Massnahme sind dort aufgezeigt.

In der Arbeitsgruppe wurden in Ergänzung zum Antrag vom 25.2.1985 folgende Argumente dafür oder dagegen vorgebracht:

Argumente, die für das Ergreifen von Massnahmen sprechen:

- mit dem Hinnehmen der deutschen Massnahmen könnte der Bundesrat den Eindruck erwecken, er anerkenne den Steuercharakter der Scherverkehrsabgabe.
- Die "spiegelbildliche Lösung" der Deutschen ist keine echte. Sie werden von zusätzlichen Konzessionen, welche die Schweiz an Drittländer machen könnte, profitieren.
- Die Schweiz wird von der BRD schlechter behandelt als die Oesterreicher, die einen Strassenverkehrsbeitrag erheben.

- Eine strenge Haltung kann die Entschlossenheit der Schweiz, die eigene Verkehrspolitik zu verteidigen, verdeutlichen und damit einen Dissuasionseffekt erzielen.
- Wenn sich die Schweiz gegen die Teilkraftfahrzeugsteuer der BRD nicht zur Wehr setzt, kann dies als erster Schritt zum Verzicht auf die vom Volk beschlossenen Verkehrsabgaben aufgefasst werden.
- Auch in der europäischen Verkehrspolitik kann die Stellung der Schweiz durch ein tatenloses Hinnehmen ausländischer Retorsionsmassnahmen geschwächt werden. Die Bestrebungen nach umfassender Wegekostenanlastung unter Berücksichtigung der Transitprobleme sowie die Förderung des umweltschonenden Eisenbahntransportes würden an Aktualität einbüßen.

Argumente, die gegen das Ergreifen von Massnahmen sprechen:

- Diese Massnahmen sind weder geeignet, die BRD zu einer Wiedererwägung der Teilkraftfahrzeugsteuer zu bewegen, noch das aus der Einführung der Teilkraftfahrzeugsteuer sich ergebende neue Verhältnis der Belastungen massgeblich zu korrigieren.
- Der Bereich der bei der Berechnung der Spiegelbildlichkeit zu berücksichtigenden Massnahmen wird aber erweitert.
- Massnahmen gegen die BRD könnten eine derart massive Reaktionswelle auslösen, die uns schliesslich zu mehr als der Akzeptierung der Spiegelbildlichkeit zwingt und dadurch zu einem grösseren Druck in Richtung Aufhebung der SVA führen könnte, als der Verzicht auf Massnahmen.
- Die Beziehungen der BRD sowie der EG im Transportbereich werden belastet. Zusätzlich wird die Solidarität unter denjenigen Staaten, welche gegen die SVA Massnahmen zu ergreifen gedenken, gestärkt. Die Voraussehbarkeit der ausländischen Haltung wird wesentlich reduziert. Die von der Schweiz als erste vorgenommene Ausweitung des Konflikts auf verwandte Bereiche könnte andere Staaten dazu verleiten, gleiches zu tun, und es könnte zu einer Kraftprobe zwischen der Schweiz und dem Ausland über die internationalen Aspekte unserer Verkehrspolitik führen (Kontingentierungsfragen, 38/28-t-Problematik, Dreiländerverkehr).

- Unsere bilateralen Wirtschaftsbeziehungen könnten durch eine Eskalation in Mitleidenschaft gezogen werden.
- Die BRD unterstützt wichtige schweizerische Zusammenarbeitsanliegen mit der EG in Brüssel. Durch spezifisch gegen die BRD gerichtete Massnahmen droht diese Unterstützung zu entfallen. Solche Massnahmen könnten sich ganz allgemein zu einer ernsthaften Belastung für unsere Bemühungen um eine verstärkte Zusammenarbeit mit der EG auswachsen.
- Für das schweizerische Transportgewerbe sind die spiegelbildlichen Massnahmen der BRD wirtschaftlich tragbar. Es stellt sich daher entschieden gegen die Ergreifung schweizerischer Gegenmassnahmen.
- Das Image der Schweiz würde durch solche Massnahmen leiden.

Das Eidgenössische Finanzdepartement verkennt nicht die Nachteile allfälliger Massnahmen gegen die Bundesrepublik Deutschland (Risiko einer Eskalation im Schwerverkehrsbereich, problematische rechtliche und administrative Aspekte).

Das Eidg. Finanzdepartement ist sich bewusst, dass die meisten Votanten in der nationalrätlichen Debatte für eine Entspannung plädiert haben (Sistierung der Schwerverkehrsabgabe für Ausländer, Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe mit entsprechender Kompensation).

Trotzdem ist das EFD der Meinung, dass ein vorbehaltloses Hinnehmen der deutschen Massnahme nur schwer erklärbar wäre. Erstens würde dies bedeuten, dass die Schweiz eine de facto-Diskriminierung ihrer Lastwagen (v.a. im Vergleich mit Oesterreich) akzeptiert.

Zweitens würde eine passive Haltung unsere Position in den Gesprächen mit anderen Ländern eher schwächen und erschweren.

Aus diesen Gründen schlägt das EFD folgende Massnahmen vor, wenn die deutsche Abfabe am 1.4.1985 in Kraft tritt:

1. Protest
2. Mitteilung an die deutschen Behörden, dass der deutsche Schwerverkehr von der allfälligen Senkung der Uebergewichtsgebühr ausgenommen werde.
3. Mitteilung an die deutschen Behörden, dass die Unterstellung schweizerischer Busfahrten unter die neue Steuer zu einer Doppelbelastung führt, was für uns nicht akzeptabel ist. Verhandlungen sollten diese Doppelbelastung aufheben.
4. Auftrag an die Zollverwaltung, Vorschläge für eine generelle Treibstoffmengenbeschränkung (Diesel) vorzubereiten. Darüber wird der Bundesrat nach Abschluss der Gespräche mit dem Ausland entscheiden.

2. Gespräche mit Italien

Der Bericht über die Gespräche, welche Botschafter Lévy am 18. März 1985 in Rom über die SVA führte, ist beigelegt (Beilage 5). Die Italiener haben sich auf den Standpunkt gestellt, die Frage der gegenseitigen Entlastung könne nur im Rahmen eines generellen Transportabkommens geregelt werden. Schweizerischerseits erklärte man, dass die Einführung des vollen Diritto fisso eine entsprechende schweizerische Reaktion nach sich ziehen würde.

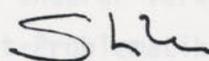
Der Bundesrat sollte von der in Rom fest vertretenen schweizerischen Haltung zustimmend Kenntnis nehmen.

Wir gestatten uns deshalb, Ihnen zu

b e a n t r a g e n :

der beiliegende Beschlussesentwurf sei gutzuheissen.

EIDG. FINANZDEPARTEMENT



Stich

Beilagen:

1. Beschlussesentwurf
2. Problematik einer differenzierten Anwendung der Verwaltungsgebühr für Sonderbewilligungen
3. Problematik einer Eingangsgebühr als Massnahme gegen die deutsche Mehrwertsteuer auf Autocars
4. Problematik einer Treibstoffmengenbeschränkung für ausländische Fahrzeuge
5. Bericht über das bilaterale Gespräch Schweiz-Italien über die SVA
6. Zur rechtlichen Qualifikation der SVA-Benützergebühr oder Steuer (folgt)

Zum Mitbericht an:

alle Departemente

Protokollauszug an:

EFD 12 (GS 7, EZV 3, EFV 2)
 BK 3
 EDA 5
 EDI 2
 EJPD 5
 EMD 2
 EVD 5
 VED 5

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:

Beilage 2Implikation einer differenzierten Anwendung der Verwaltungsgebühr für
Sonderbewilligungen

Die Verwaltungsgebühr wird nach Ländern abgestuft: Fr. 20.-- bzw. Fr. 10.--

Aufgrund des Antrages des EFD vom 22. März 1985
Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Protest
2. Mitteilung an die deutschen Behörden, dass der deutsche Schwerverkehr von der allfälligen Senkung der Uebergewichtsgebühr ausgenommen werde.
3. Mitteilung an die deutschen Behörden, dass die Unterstellung schweizerischer Busfahrten unter die neue Steuer zu einer Doppelbelastung führt, was für uns nicht akzeptabel ist. Verhandlungen sollten diese Doppelbelastung aufheben.
4. Auftrag an die Zollverwaltung, Vorschläge für eine generelle Treibstoffmengenbeschränkung (Diesel) vorzubereiten. Darüber wird der Bundesrat nach Abschluss der Gespräche mit dem Ausland entscheiden.
5. Es wird von der in Rom fest vertretenen schweizerischen Haltung zustimmend Kenntnis genommen.

- Die Sonderbewilligungsgebühr gilt sowohl für Ausländer wie für Schweizer im grenzüberschreitenden Auszug, aus der Grenzzone; eine nach Ländern differenzierte der Protokollführer: einer rechtswidrigen ungleichen Behandlung der Ausländer unter sich und allenfalls der Schweizer.

2. Vorteile

- Der Handlungsspielraum des Bundesrates wird erweitert
- Die Einführung höherer Belastungen für Schweizer im Ausland kann bis zu einem gewissen Grad aufgefangen werden.

Beilage 2Problematik einer differenzierten Anwendung der Verwaltungsgebühr für Sonderbewilligungen

Die Verwaltungsgebühr wird nach Ländern abgestuft: Fr. 20.-- bzw. Fr. 10.--

1. Rechtliche Würdigung

Die unterschiedliche Festlegung der Gebührenhöhe widerspricht den aus Art. 4 BV abgeleiteten Grundsätzen der Kostendeckung, der Äquivalenz und der Rechtsgleichheit (BGE 97 I 204; 99 Ia 700; 104 Ia 115; 106 Ia 252). Der Fundamentalgrundsatz von Art. 4 BV gilt sowohl für Schweizer wie für Ausländer, von Ausnahmen abgesehen, die hier nicht von Bedeutung sind.

- Der Verwaltungsaufwand für die Erteilung der Sonderbewilligung ist in allen Fällen der gleiche; eine unterschiedliche Höhe der Verwaltungsgebühr stellt die Äquivalenz der Kostendeckung in Frage.
- Die Sonderbewilligungsgebühr gilt sowohl für Ausländer wie für Schweizer im grenzüberschreitenden Verkehr in die bzw. aus der Grenzzone; eine nach Ländern differenzierte Gebühr führt zu einer rechtswidrigen ungleichen Behandlung der Ausländer unter sich und allenfalls der Schweizer.

2. Vorteile

- Der Handlungsspielraum des Bundesrates wird erweitert
- Die Einführung höherer Belastungen für Schweizer im Ausland kann bis zu einem gewissen Grad aufgefangen werden.

3. Nachteile

- Du point de vue politique, une discrimination frappant un seul Etat membre de la CE pourrait avoir des conséquences fâcheuses sur nos rapports avec la CE. Dans de nombreux domaines commerciaux et autres, la Suisse est intéressée à un renforcement de la coopération.

- Une discrimination vis-à-vis d'un Etat membre de la CE pourrait être en contradiction avec les engagements internationaux de la Suisse. Les transports ne tombent pas sous les dispositions de l'accord de libre-échange (ALE). Mais l'application différenciée de l'émolument enlèverait à celui-ci son aspect administratif lié à la politique des transports. Il pourrait donc être interprété comme une mesure d'effet équivalent à une restriction quantitative. Les mêmes considérations pourraient être faites en ce qui concerne la Convention de l'AELE et le GATT.

- Une discrimination entre Etats membres de la CE serait contraire à la Déclaration commune des Parties contractantes relative aux transports de marchandise en transit annexée à l'ALE.

Problematik einer Eingangsgebühr als Massnahme gegen die deutsche Mehrwertsteuer auf Autocars

1. Die deutsche Mehrwertsteuer auf Autocars

1.1 Umsatzsteuer auf der Personenbeförderung

In der Bundesrepublik Deutschland unterliegt die Beförderung von Personen, die ein Unternehmer gegen Entgelt ausführt, der Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer). Dies gilt sowohl für deutsche als für ausländische Autocars. Der Einfachheit halber wird die Umsatzsteuer bei Unternehmen mit Sitz im Ausland nach einem Durchschnittsbeförderungsentgelt von 5 Pfennig je Personenkilometer (= 0,7 Pf. Steuer) ermittelt. Für einen mit 50 Personen besetzten Car, mit dem eine Rundfahrt von 300 km auf deutschem Gebiet ausgeführt wird, beträgt die Abgabe demnach 105 DM.

1.2 Völkerrechtliche Beurteilung

Die BRD hielt gegenüber schweizerischen Kritiken schon in ihrer Verbalnote vom 8.10.1984 fest, diese Umsatzsteuer könne nicht als steuerliche Belastung des Kraftfahrzeugverkehrs angesehen werden. Sie werde deshalb durch die Vereinbarung von 1928 nicht erfasst. Die Stabsstelle für Gesetzgebung EStV kam in einem Gutachten vom 6.3.1985 zum Schluss, es könne gegen die BRD der Vorwurf nicht erhoben werden, sie verletze durch diese Steuererhebung die Vereinbarung von 1928.

2. Die Eingangsgebühr als schweizerische Gegenmassnahme

2.1 Rechtsgrundlage

Als rasch wirksame Gegenmassnahme kommt nur eine "Eingangsgebühr" in Betracht, deren Erhebung auf ausländischen Motorfahrzeugen nach Art. 105 Abs. 5 SVG dem Bund vorbehalten ist. Ueber die Einführung solcher Gebühren entscheidet der Bundesrat.

2.2 Eignung der Gegenmassnahme

Nach Meinung der Arbeitsgruppe kann der Bundesrat mit Eingangsgebühren gegen Staaten reagieren, die wegen der Einführung der Schwerverkehrsabgabe die schweizerischen Nutzfahrzeuge mit zu hohen Abgaben belasten. Diese Voraussetzung trifft hier insofern nicht zu, als die BRD die ausländischen Cars nicht erst seit der Einführung der Schwerverkehrsabgabe belastet. Man kann höchstens sagen, bei einer globalen Betrachtung der

beiderseitigen Belastungen gehe die deutsche Umsatzsteuer auf der Personenbeförderung mit Cars über die von der BRD immer hervorgestrichene "Spiegelbildlichkeit" hinaus. Immerhin lässt das Ergreifen von Retorsionsmassnahmen gegen eine seit Jahrzehnten bestehende Belastung die Reaktionsfähigkeit "Berns" in einem etwas sonderbaren Licht erscheinen.

2.3 Konzessionsgebühren für Autocars

Ausländische (und schweizerische) Carunternehmer, die ihre gewerbsmässigen Fahrten regelmässig ausführen, bedürfen einer eidg. Konzession. Hierfür haben sie eine Konzessionsgebühr zu entrichten, die sich aus einer Grundtaxe von Fr. 200.-- und einem Kilometerzuschlag zusammensetzt. Diese Abgabe, die im Jahr pro Unternehmen einige hundert Franken ausmachen kann, darf bei der Beurteilung der "Spiegelbildlichkeit" der Belastungen in beiden Ländern nicht übersehen werden. Der Anteil des konzessionspflichtigen Busverkehrs am gesamten ausländischen Busverkehr in der Schweiz wird auf 10 % geschätzt.

2.4 Ertrag der Eingangsgebühr

Die Eingangsgebühr als Reaktion auf die deutsche Umsatzsteuer auf Car-Reisen müsste ebenfalls spiegelbildlich ausgestaltet werden. Wenn man von einem Durchschnitt von 35 Fahrgästen pro Car und einer durchschnittlichen Kilometerzahl von 200 ausgeht und die Eingangsgebühr auf 0,5 Rappen je Personenkilometer ansetzt, ergäbe sie nach den statistischen Zahlen des Jahres 1984 ca. 2,8 Millionen Franken.

2.5 Folgen der Einführung

- Vorwurf, dass die Reaktion auf eine seit Jahrzehnten erhobene Steuer spät komme und wenig überzeugend sei.
- Erheblicher Aufwand zur Erhebung der Abgabe.
- Die Massnahme könnte viele deutsche Reiseveranstalter davon abhalten, in die Schweiz zu fahren, was für unsere Fremdenindustrie eine ernst zu nehmende Einbusse bedeuten würde.
- Namentlich aus grundsätzlichen international-steuerrechtlichen Erwägungen heraus muss die Forderung nach Befreiung von der durch die BRD an der Grenze erhobenen Steuer für Car-Insassen bzw. die Erhebung einer spiegelbildlichen Abgabe auf deutschen Cars in der Schweiz als höchst problematisch bezeichnet werden.

Problematik einer Treibstoffmengenbeschränkung für ausländische Fahrzeuge

1. Gegenwärtige Regelung

1.1 Rechtliche Situation

Laut Artikel 4 des internationalen Zollabkommens über die vorübergehende Einfuhr gewerblicher Strassenfahrzeuge vom 18.5.1956 (AS 1960/1039) lässt jede Vertragspartei denjenigen Treibstoff abgabefrei zu, der sich in den gewöhnlichen Fahrzeugtanks befindet. Jede Vertragspartei kann Höchstgrenzen festsetzen. Die Schweiz hat zudem mit verschiedenen Ländern bilaterale Verträge über den internationalen Strassenverkehr abgeschlossen, in denen ebenfalls Abgabefreiheit garantiert wird für denjenigen Treibstoff, der sich in den normalen Fahrzeugtanks befindet.

Gegenwärtig können ausländische Fahrzeuge den Inhalt ihres Treibstofftanks abgabefrei in die Schweiz einführen. Für schweizerische Fahrzeuge, die internationale Transporte ausführen, wurde die zollfreie Einfuhrmenge für die Rückfahrt in die Schweiz auf 400 Liter begrenzt, um Missbräuche zu verhindern.

1.2 Beurteilung

Erfahrungsgemäss führen die Transporteure bei der Einfahrt in ein anderes Land höchstens eine solche Treibstoffmenge (Diesel) mit, die ohne Abgabenerhebung zugelassen ist. Im Verhältnis zwischen der Schweiz und den Nachbarstaaten ist von Bedeutung, dass der Treibstoff, mit Ausnahme von Oesterreich, bei uns teurer ist. Zudem sind die relativ kurzen Distanzen in der Schweiz zu berücksichtigen.

Um eine Wirkung zu erzielen, d. h. um die ausländischen Transporteure zu "zwingen", in der Schweiz zu tanken, müsste somit die Freimenge sehr tief angesetzt werden. Im Grenzzonenverkehr würde dafür nicht einmal eine Höchstgrenze von 30 Litern genügen. Eine so tiefe Höchstgrenze würde zudem als reine Schikane empfunden.

Bereits eine Freimenge von 100 Litern würde genügen, um (je nach Fahrzeugtyp) eine Fahrstrecke von 200 - 400 km zurückzulegen.

Nach der Zollgesetzgebung kann Ware (auch Treibstoff), die nur durch unser Land hindurchgeführt wird, der Geleitscheinabfertigung unterstellt werden. Bei diesem Verfahren sind die Abgaben bei der Einfahrt sicherzustellen, und bei der Wiederausfuhr wird der Betrag zurückgegeben. Dieses Transitverfahren ist ziemlich aufwendig und bringt (für die wiederausgeführten Treibstoffmengen) nichts ein.

Die Eidg. Zollverwaltung hat im Juni 1981 bei sämtlichen ein- und ausfahrenden Motorfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen (Lastwagen, Sattelschlepper, Cars) eine Erhebung über den in Nutzfahrzeugen mitgeführten Treibstoff durchgeführt. Dabei wurde mit Bezug auf die 79'329 erfassten ausländischen Fahrzeuge folgendes festgestellt:

- Der durchschnittliche Tankinhalt betrug
 - bei der Einfahrt 221 Liter
 - bei der Ausfahrt 168 Liter
- 6'821 Fahrzeuge (ca. 8 % aller Fahrzeuge) wurden in der Schweiz betankt; auf das Jahr berechnet wurden rund 9 Millionen Liter getankt, was einer Fiskaleinnahme von rund 5 Millionen Franken entspricht.
- Eine generelle Treibstoffmengenbeschränkung würde theoretisch Mehreinnahmen von ca. 10 Millionen Franken bringen. Nicht berücksichtigt wurde dabei das Verhalten der Transporteure.

1.3 Folgen

Eine generelle Treibstoffmengenbeschränkung würde ein aufwendiges und personalintensives Kontrollverfahren bei den Zollämtern erfordern und eine Personalvermehrung zur Folge haben. Nicht zuletzt wegen des Kontrollverfahrens und des damit verbundenen Grenzaufenthalts sind ^{*)} Bestrebungen im Gange, Treibstoffmengenbeschränkungen ganz abzuschaffen. Es ist somit zu befürchten, dass der Aufwand schlussendlich in keinem Verhältnis zum Ertrag steht.

1.4 Parlamentarische Vorstösse

Die bestehende Praxis war wiederholt Gegenstand von parlamentarischen Vorstössen. Der Bundesrat hat mit Blick auf die vorerwähnten Gründe die Einführung einer generellen Treibstoffmengenbeschränkung stets abgelehnt.

*) auf multilateraler Ebene

In der Antwort auf die Einfache Anfrage Seiler vom 17.12.1984 hat der Bundesrat jedoch ausgeführt, die Einführung einer Treibstoffmengenbeschränkung könnte in Erwägung gezogen werden, wenn sich aufgrund von Retorsionsmassnahmen des Auslandes wegen Einführung der Schwerverkehrsabgabe sich schweizerische Gegenmassnahmen aufdrängen sollten. Zur Zeit sind hängig die Motion Seiler und die parlamentarische Initiative Viltiger. Diese schlägt vor, die Schwerverkehrsabgabe aufzuheben, dafür den Zoll auf Dieselöl zu erhöhen und die zollfreie Einfuhrmenge auf 30 Liter in Tanks von Motorfahrzeugen über 3,5 Tonnen zu begrenzen.

2. Einführung einer Sonderregelung für deutsche Fahrzeuge

Mit der BRD bestehen bilateral keine Verträge, die die Einführung einer Treibstoffmengenbeschränkung explizit verbieten. Immerhin könnte die EG einwenden, eine solche Massnahme stehe im Widerspruch zum Geist des Freihandels-Abkommens zwischen der Schweiz und der EG. Wenn die Massnahme sich nur gegen einen Mitgliedstaat der EG richtet, kämen wir zudem in Konflikt mit der Transiterklärung.

Die unter Ziffer 1 erwähnten Ueberlegungen gelten sinngemäss auch dann, wenn nur deutsche Fahrzeuge einer Beschränkung unterstellt würden. Deutsche Fahrzeuge machen ca. 1/3 der ausländischen in die Schweiz einfahrenden Nutzfahrzeuge aus. Es müsste deshalb mit ins Gewicht fallenden Erschwernissen der Grenzabfertigung gerechnet werden und insbesondere bei Zollämtern, die schon heute an der Belastungsgrenze angelangt sind (beispielsweise Weil Autobahn), könnte die Aufgabe nicht ohne Auswirkungen auf die Fahrzeuge aus anderen Ländern erfüllt werden.

Es ist auch anzunehmen, dass die BRD die Schlechterstellung ihrer Fahrzeuge kaum widerspruchslos hinnehmen wird und ihrerseits gegenüber den schweizerischen Fahrzeugen eine Verschärfung der Treibstoffmengenbeschränkung einführt. Dies wäre vermutlich für die Mehrheit der schweizerischen Fahrzeuge nicht von allzu grosser Bedeutung, weil der Treibstoffpreis in der BRD tiefer liegt als in der Schweiz.

Aus formellen Gründen war ein Beamter des Ausseministeriums Delegationschef; Hauptgesprächspartner war jedoch der Rechtsberater des Transportministeriums.

BUNDESAMT FUER AUSSENWIRTSCHAFT

Bern, 20. März 1985

236 - Mt/hw

Bericht über das bilaterale Gespräch
Schweiz-Italien¹⁾ über die Schwerverkehrsabgabe (SVA)

(Rom, 18. März 1985)

Vertraulich1. Inhalt des Gesprächs

Die wichtigsten Elemente des Gespräches sind in einem Protokoll niedergelegt

Italien stellt sich auf den Standpunkt, mit der Einführung der SVA falle die Reziprozität der bisherigen Befreiungen dahin; Italien sei gesetzlich gezwungen, den vollen "diritto fisso" (DF) einzuführen.

Durch ein globales Transportabkommen, welches namentlich die gegenseitige Befreiung stipulieren würde, könnte die Einführung des DF abgewendet werden. Obwohl keinerlei Zusicherung gegeben wurde, deutete die italienische Delegation an, dass im Falle der Zustimmung der Schweiz zur Eröffnung derartiger Verhandlungen Italien gegebenenfalls auf die Einführung des DF verzichten würde. Die schweizerische Delegation nahm davon Kenntnis, verwies jedoch darauf, dass sie über kein diesbezügliches Verhandlungsmandat verfüge. Im übrigen bestritt sie

1) Aus formellen Gründen war ein Beamter des Aussenministeriums Delegationschef; Hauptgesprächspartner war jedoch der Rechtsberater des Transportministeriums.

aufs Entschiedenste das Recht Italiens, eine diskriminatorische (d. h. auf Inländern nicht erhobene) und prohibitive Abgabe auf schweizerischen Lastwagen als Reaktion auf die Einführung der SVA einzuführen.

Die Verwaltungsgebühr für Fahrten mit Uebergewichten in der Grenzzone wurde nicht erwähnt.

2. Bewertung des Gesprächs

Die italienischen Argumente waren von einer formal-juristischen, bilateralen Denkweise geprägt. Oekonomische Ueberlegungen fehlten vollständig.

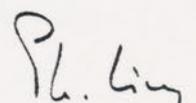
Um die italienische Haltung zu verstehen, muss man sich bewusst sein, dass international tätige Schweizer Firmen italienische Transporteure beim bilateralen Verkehr mit Drittstaaten konkurrenzieren. Dieser Konkurrenz wollen die Italiener, die im Transportbereich voll dem Bilateralismus verschrieben sind, mit Hilfe eines neuen Verkehrsabkommens mit der Schweiz ein Ende setzen.

Italien möchte nun mit der Drohung der Einführung des vollen DF die Schweiz an den Verhandlungstisch zwingen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass rund 3/4 der italienischen Exporte nach der Schweiz, die auf der Strasse transportiert werden, von italienischen Transporteuren vorgenommen werden.

3. Fortsetzung der Gespräche

Italien stimmt dem schweizerischen Antrag zu, im Falle eines Beschlusses, den DF einzuführen, eine neue Gesprächsrunde abzuhalten.


(Ph. Lévy)



Bundesamt für Justiz
Office fédéral de la justice
Ufficio federale di giustizia

84-32-0034 RI/MAR/PK 22. März 1985

V e r t r a u l i c h

Zur rechtlichen Qualifikation der Schwerverkehrsabgabe - Benützer-
gebühr oder Steuer ?

1. Fragestellung

Eine Reihe ausländischer Staaten, allen voran die Bundesrepublik
Deutschland, qualifizieren die Schwerverkehrsabgabe als Steuer,
nicht als Benützergebühr und heben gestützt darauf Befreiungen
der Schweizer Lastfahrzeuge von Abgaben auf.

Diese rechtliche Qualifikation findet sich auch im Gutachten
von Professor Malinverni "sur la compatibilité de la redevance
sur le trafic des poids lourds avec les engagements internationaux
contractés par la Suisse", welches dieser am 28. Januar 1985
der "Union internationale des transports routiers (IRU)" erstattet
hat.

Die nachfolgenden Ausführungen bezwecken, den rechtlichen Charak-
ter der Schwerverkehrsabgabe zu bestimmen. Dabei wird allein
auf das schweizerische Recht sowie auf die schweizerische Recht-
sprechung und Rechtslehre Bezug genommen. Ob sich mit Bezug
auf bestimmte internationale Verpflichtungen eine andere Quali-
fikation aufdrängen könnte, wäre gegebenenfalls gesondert zu
prüfen.

Zunächst ist auf die Materialien (Botschaft des Bundesrates,
parlamentarische Beratung) einzugehen. Das Ergebnis ist aus-
schliesslich unter Bezugnahme auf Rechtsprechung und Rechts-
lehre zu überprüfen. Schliesslich sind die Folgerungen für die
Schwerverkehrsabgabe zu ziehen.

2. Materialien

21. Botschaft des Bundesrates über eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrsabgabe

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Schwerverkehrsabgabe zeichnete sich durch folgende Merkmale aus (Botschaft, BBl 1980 I 1154 ff.):

- Kostendeckung
- primär verkehrspolitische Begründung
- lediglich sekundäre finanzpolitische Ueberlegungen
- Verteilung der Einnahmen auf Bund und Kantone entsprechend den Strassenkosten
- Zweckbindung des kantonalen Anteils für Strassenzwecke
- Verzicht auf Zweckbindung des Bundesanteils mit Blick darauf, dass bereits aus den Treibstoffzöllen und Treibstoffzollzuschlägen genügend Mittel anfallen.

Diese Charakteristika liessen eigentlich auf eine Benützergebühr und nicht auf eine Steuer schliessen (zu den Unterscheidungskriterien siehe hinten Ziff. 4). Doch enthält die Botschaft auch Aussagen, die eher auf eine Steuer hinweisen. So liest man, dass die Abgabe für den Bund angesichts der Deckung der Strassenkosten aus anderen Quellen und der zu vermeidenden Zweckbindung den Charakter einer Steuer habe (BBl 1980 I 1177). Bei den Kantonen trete das Kostendeckungselement hingegen in den Vordergrund. Doch lasse sich auch bei den Kantonsanteilen kein direkter Zusammenhang zwischen der Höhe der Abgabe und der Gegenleistung in Form von Strassenbenützungsgebühren herstellen. Die Abgabe könne demzufolge nicht als Gebühr eingestuft werden. Das Besondere der Schwerverkehrsabgabe liege darin, dass das Mittel der Steuer eingesetzt werde, um Wegekosten abzugelten. Dies

spreche dafür, im Verfassungstext die Bezeichnung "Abgabe" als Oberbegriff für Steuern und Kausalabgaben zu verwenden (BBl 1980 I 1177 f.). Andererseits hielt der Bundesrat fest, die Schwerkverkehrsabgabe verstosse nicht gegen staatsvertragliche Verpflichtungen, weil nur die Kosten der Strassenrechnung gedeckt werden sollen (BBl 1980 I 1179).

Daraus folgt, dass die bundesrätliche Botschaft die Schwerkverkehrsabgabe nicht eindeutig, tendenziell aber eher als Steuer oder mindestens als Gemengsteuer (Abgabe, die sich aus Elementen der Benützergebühr auf der Steuer zusammensetzt) qualifiziert hat.

22. Parlamentarische Beratungen

Die parlamentarischen Beratungen sind für die Qualifikation von besonderer Bedeutung, weil in deren Verlauf die vom Bundesrat vorgeschlagene Schwerkverkehrsabgabe wesentlich umgestaltet worden ist. Insbesondere wurden die folgenden Merkmale aufgegeben:

- Kostendeckung als Grenze
- Beteiligung der Kantone am Ertrag
- Zweckbindung

Die Aussagen zur Qualifikation der Schwerkverkehrsabgabe sind zwar auch in den parlamentarischen Beratungen nicht durchwegs einheitlich. Doch überwiegt die Qualifikation als Steuer. Die folgenden Voten belegen das:

- NR Biderbost namens der CVP-Fraktion (Amtl. Bull. NR 1981, S. 1215): "Als Hilfe und zur Entlastung der Bundesfinanzen wird der fiskalische Charakter dieser vorläufigen Massnahmen gebilligt und begrüsst."

- NR Affolter namens der SP-Fraktion (Amtl. Bull. NR 1981, S. 1218): "Aus verkehrspolitischen Gründen ist die sozialdemokratische Fraktion für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Die von der Kommissionsmehrheit sehr tief angesetzte Pauschalierung hat überhaupt keine verkehrspolitischen Auswirkungen."
- NR Lüchinger namens der freisinnig-demokratischen Fraktion (Amtl. Bull. NR 1981, S. 1219): "Was die Schwerverkehrssteuer betrifft, so ist der Vorschlag des Bundesrates sicher von der Verkehrspolitik her die richtige Lösung. Sie entspricht den Zielsetzungen der Gesamtverkehrskonzeption. Wir müssen langfristig zu einer leistungsabhängigen Schwerverkehrssteuer kommen."
- NR Nebiker, Berichterstatter (Amtl. Bull. NR 1981, S. 1225): "Grundsätzlich wäre eine leistungsbezogene Abgabe angebracht. Das entspräche dem Verursacherprinzip, aber - wie ich schon ausgeführt habe - die Erhebung wäre recht kompliziert, viel komplizierter, als wir uns das allgemein vorstellen. (...) Die Pauschale ist ein erster Schritt. Sie ist einfach."
- BR Schlumpf (Amtl. Bull. NR 1981, S. 1238 f.): "Zum Antrag der nationalrätlichen Kommission, eine limitierte, befristete und pauschalierte Schwerverkehrsabgabe für eine Uebergangsregelung zu schaffen: Dazu ist festzuhalten, dass dieser Vorschlag keinen Ersatz für eine echte Schwerverkehrsabgabe bildet. Eine solche Regelung mit diesen Beiträgen ist nicht GVK-konform. Ihre verkehrspolitische Bedeutung ist bestenfalls marginal, unter Umständen sogar kontraproduktiv."

- BR Schlumpf (Amtl. Bull. SR 1982, S. 320): "Diese Uebergangsbestimmung hat aber mit der Unterdeckung nichts zu tun, sie ist eine rein fiskalische Abgabe. (...) Er (sc. der Bund) erhebt sie (sc. die Schwerverkehrsabgabe) nicht nur dann, wenn eine Unterdeckung vorliegt, sondern nach dem Antrag der ständerätlichen Kommission erhebt er sie während längstens zehn Jahren. (...) In dieser Uebergangsbestimmung ist also kein Kostendeckungsprinzip verankert."
- BR Schlumpf (Amtl. Bull. SR 1982, S. 331): "Der Bundesrat schliesst sich der Auffassung der Kommissionsmehrheit und des Nationalrates an. Wenn eine pauschalierte Fiskalabgabe auf Zeit vorgesehen werden soll, dann soll sie so ausgestaltet werden, wie das der Nationalrat wollte, nämlich als eine Abgabe an die Bundeskasse, ohne Partizipation der Kantone."

Andererseits wurde wiederholt unterstrichen, dass die pauschalierte Schwerverkehrsabgabe die Strassenkosten noch weniger decke, als die vom Bundesrat beantragte, weil sie erheblich tiefer sei (so etwa die Voten von NR Nebiker, Berichterstatter, Amtl. Bull. NR 1981, S. 1210 f.; NR Houmard, Berichterstatter, Amtl. Bull. NR 1981, S. 1213; NR Allenspach, Amtl. Bull. NR 1981, S. 1226).

Per Saldo wird man feststellen müssen, dass die parlamentarischen Beratungen jedenfalls mehr Hinweise für die Qualifikation der Schwerverkehrsabgabe als Steuer enthalten als für die Qualifikation als Benützergebühr.

Frage ist, ob trotzdem, nämlich gestützt auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung und die Rechtslehre, die Qualifikation als Benützergebühr möglich oder sogar geboten sei.

3. Zur Qualifikation von Abgaben in der bundesgerichtlichen Praxis

Wer in der bundesgerichtlichen Rechtsprechung eine eindeutige Lösung der Abgrenzungsfrage zwischen Steuer und Benützergebühr sucht, wird enttäuscht. Diese Rechtsprechung ist nicht nur spärlich; sie ist auch uneinheitlich:

In einem Urteil aus dem Jahre 1973 betr. eine "Konzessionsgebühr" für Kanalbauten sonderte das Bundesgericht einzig Steuern und Kausalabgaben. Es führte aus (BGE 99 Ib 230): "Während die sogenannten Kausalabgaben (wie Vorzugslasten, Gebühren usw.) auf einer spezifischen Beziehung zum Gemeinwesen beruhen (besonderer Vorteil, besondere Leistung) und in dieser Beziehung ihren Verpflichtungsgrund und ihre Begrenzung finden, werden die Steuern voraussetzungslos geschuldet als Beitrag einer der Gebietshoheit unterworfenen Person an die Aufwendungen des Gemeinwesens."

In anderen Urteilen wird demgegenüber die Abgabenhöhe zum Unterscheidungskriterium erhoben. So liest man in einem gebührenrechtlichen Entscheid (BGE 103 Ia 88): "Das bezugsberechtigte Gemeinwesen bzw. die bezugsberechtigte Amtsperson hat sich nach dem sogenannten Kostendeckungsprinzip zu richten, wenn die Abgabe ihren Gebührencharakter beibehalten und nicht zur Steuer werden soll. Nach diesem Grundsatz soll der Gesamtertrag der Gebühren die Gesamtkosten des betreffenden Verwaltungszweiges in der Regel nicht übersteigen."

Es kommt aber auch vor, dass das Bundesgericht für die Unterscheidung auf den Zweck der Abgabe abstellt. In einem Urteil aus dem Jahre 1979 betr. eine kantonale Wasserfahrzeugsteuer führte es aus (BGE 101 Ia 271): "Allerdings ist offenbar nicht der blosse Besitz, sondern das Inverkehrsetzen eines Wasserfahrzeuges die eigentliche Grundlage der Besteuerung. Aehnlich

wie bei der Hundesteuer und der Motorfahrzeugsteuer besteht der Zweck der fiskalischen Belastung nicht nur in der allgemeinen Beschaffung von Geldmitteln; mindestens teilweise hat die Abgabe auch die Funktion einer Gebühr, indem die Verursacher bestimmter Verwaltungskosten (...) zu finanziellen Leistungen herangezogen werden sollen (Gemengsteuer)."

Und in seinem Urteil aus dem Jahre 1973 zur Spikes-Abgabe des Kantons Waadt meinte das Bundesgericht (BGE 99 Ia 240): "... l'Etat ne fournit pas de prestation spéciale aux automobilistes auxquelles il impose la contribution de 100 fr. en raison de l'utilisation des pneus à clous; il ne leur fournit pas plus de prestations qu'aux autres détenteurs de véhicules à moteur, usagers des routes publiques. Si l'on admet qu'il y a dans cette contribution une certaine part dont la nature se rapproche de celle de la taxe, il en est de même de l'impôt ordinaire sur les véhicules; mais cette part, non prépondérante, n'est pas déterminante pour la qualification de ces contributions. Ainsi la contribution que réclame l'Etat aux utilisateurs de pneus à clous n'est pas d'une nature différente de celle qu'il réclame à tous les détenteurs de véhicules à moteur." Das Bundesgericht hielt weiter fest, dass sich an der Qualifikation selbst dann nichts ändern würde, wenn man den Abgabeertrag für die Ausbesserung der Strassen verwendete (Zweckbindung).

Wer diese Urteile analysiert, erhält den Eindruck, das Bundesgericht wähle eklektisch jenes Abrenzungskriterium, das im Einzelfall zu einem angemessenen Ergebnis führe.

4. Zur Qualifikation von Abgaben in der Rechtslehre

Die Unsicherheit mit Bezug auf die Sonderung von Steuern und anderen Abgaben zeigt sich auch in der Rechtslehre. Es lassen sich grundsätzlich drei Anknüpfungspunkte für die Unterscheidung feststellen:

Die herkömmliche, noch herrschende Lehre teilt die öffentlichen Abgaben in lediglich zwei Kategorien, in Steuern und Kausalabgaben (Ernst Blumenstein, System des Steuerrechts, 3. Aufl., Zürich 1971, S. 1 ff.; Ernst Höhn, Steuerrecht, 3. Aufl., Bern/Stuttgart 1979, S. 41 ff.; Klaus A. Vallender, Grundzüge des Kausalabgaberechts, Bern/Stuttgart 1976, S. 29 ff.; Aldo Zaugg, Steuer, Gebühr und Vorzugslast, Begriffe und Abgrenzungen, ZBl 1973 217 ff.). Die Einigkeit dieser Lehre erschöpft sich allerdings in der Zweiteilung. Wie sie durchzuführen sei, ist bereits umstritten. Im wesentlichen werden drei "Theorien" für die Abgrenzung angeboten. die Unterscheidung nach dem Zweck, nach dem Entgelt und nach der Anknüpfung.

Die Unterscheidung nach dem Zweck: Danach ist eine Abgabe eine Steuer, wenn sie nicht zweckgebunden ist, eine Kausalabgabe, wenn die Erträge für einen bestimmten Zweck eingesetzt werden.

Die Unterscheidung nach dem Entgelt: Danach liegt eine Kausalabgabe vor, wenn die Abgabe für eine besondere staatliche Leistung oder einen besonderen staatlichen Vorteil geschuldet ist. Demgegenüber sind Steuern gegenleistungslos geschuldet.

Die Unterscheidung nach der Anknüpfung: Sie besagt, dass eine Steuer vorliegt, wenn eine öffentliche Abgabe voraussetzungslos geschuldet ist, eine Kausalabgabe, wenn die Abgabe an eine angemessen zurechenbare Leistung des Staates angeknüpft wird.

In neuerer Zeit ist die Einteilung der öffentlichen Abgaben in Steuern und Kausalabgaben kritisiert worden. Die Unterscheidung möge früher ihre Berechtigung gehabt haben. Die heutige Abgabewelt sei komplizierter. Zu verweisen ist namentlich auf Res Auer (Sonderabgaben, Bern/Stuttgart 1980, S. 28 ff.). Es gebe heute Formen zwischen den voraussetzungslosen Abgaben (Steuern) und den Abgaben, die an besondere Leistungen oder Vorteile anknüpfen (Kausalabgaben), so namentlich die Lenkungsabgaben. Nach dieser Lehre sind nur die voraussetzungslos geschuldeten Abgaben weiterhin als Steuern (und Zölle) zu bezeichnen. Die übrigen Abgaben umfassen "alle durch einen besonderen Zweck und Zusammenhang gerechtfertigten Geldleistungspflichten, auch künftige, besondere Erscheinungsformen öffentlichrechtlicher Geldleistungspflichten, sofern sie auf einem 'konkreten' rechtlichen Verpflichtungsgrund beruhen." (Auer, a.a.O. 50). Dabei müsse der nicht fiskalische Zweck im Normtext zum Ausdruck kommen. Auer nennt sodann alle nicht fiskalischen Abgaben Sonderabgaben und teilt sie in Gruppen auf, die hier nicht weiter dargestellt werden sollen.

Auch die herkömmliche Rechtslehre teilt die nicht steuerlichen Abgaben (dort Kausalabgaben genannt) in Gruppen ein, so etwa Höhn (a.a.O., S. 44) in Gebühren, Vorzugslasten und Ersatzabgaben.

Die Gebühr ist ein Entgelt, das vom Pflichtigen für eine bestimmte, mit ihm im Zusammenhang stehende Amtshandlung oder für die Benützung einer öffentlichen Einrichtung (z.B. Schule, Strasse) verlangt wird.

Die Vorzugslast dient dem Ausgleich von Vorteilen, die der Pflichtige aus staatlichen Vorkehren zieht (Mehrwertabschöpfung), oder es sollen die Pflichtigen zur Finanzierung von Vorkehren in ihrem Interesse herangezogen werden (Beiträge z.B. für den Anschluss an die Kanalisation).

Ersatzabgaben dienen der Abgeltung für die Befreiung von Naturalpflichten (z.B. Feuerwehrdienstpflicht).

5. Folgerungen für die Schwerverkehrsabgabe

Weder aus der bundesgerichtlichen Rechtsprechung noch aus der Rechtslehre ergeben sich eindeutige Folgerungen für die Qualifikation der Schwerverkehrsabgabe. Es lässt sich einzig folgendes sagen:

Die Beschränkung der Abgabe auf Lastfahrzeuge eines bestimmten Gewichtes und das Vorliegen ungedeckter Strassenkosten allein führen nicht zwingend zur Qualifikation als Benützergebühr. Da sowohl die Orientierung der Abgabe an den tatsächlichen Kosten als auch die Zweckbindung (und damit zusammenhängend die Beteiligung der Kantone am Abgabenertrag) fehlen, neigt sich die Waage vielmehr in Richtung voraussetzungslose Abgabe, d.h. Steuer. Jedenfalls kann es nach der schweizerischen Rechtsprechung und Lehre nicht als unhaltbar bezeichnet werden, wenn ausländische Staaten die Schwerverkehrsabgabe als Steuer qualifizieren. Die Botschaft des Bundesrates und die parlamentarischen Beratungen verleiten in der Tat geradezu zu dieser Qualifikation.

Andererseits ist es auch nicht unhaltbar, die Schwerverkehrsabgabe als Benützergebühr zu deuten. Man bewegt sich nicht eindeutig im Bereich der "Voraussetzungslosigkeit". Angeknüpft wird am Fahrzeug und den dadurch verursachten Kosten.

Per Saldo wird man festhalten müssen, dass der Vergleich mit den Motorfahrzeugsteuern oder auch der Spikesabgabe sehr naheliegend ist. Und dabei handelt es sich um Steuern. Jedenfalls wird es dem Bundesrat nicht leicht fallen, den Gebührencharakter der Schwerverkehrsabgabe überzeugend darzutun, namentlich wenn er mit den Aussagen seines Sprechers im Parlament und mit den Aussagen der Parlamentarier konfrontiert wird.

EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA

- 11 -

Zu bedenken ist allerdings, dass der Schluss aus der landesrechtlichen Qualifikation auf Unterscheidungskriterien in den Staatsverträgen nicht zwingend ist. Es ist denkbar, dass dort die Grenzen und Gewichtungen anders vorgenommen werden müssen. Das wäre durch eine Analyse der einzelnen Staatsverträge abzuklären.

Schwerverkehrsabgabe: Haltung
 mit Italien

BUNDESAMT FÜR JUSTIZ
 Hauptabteilung Staats-
 und Verwaltungsrecht

Mitbericht

C. Steinlin

Ch. Steinlin

zum Antrag des EPD vom 22.3.1985

Wir beantragen, Ziffer 2 des Antrages betreffend die differenzierte Anwendung der Verwaltungsgebühr für Sonderbewilligungen wegzulassen.

Im Übrigen sind wir mit dem Antrag des EPD einverstanden.

Begründung:

Eine Differenzierung im Sinne des Antrages läuft der Rechtsnatur einer Verwaltungsabgabe zuwider.

Bei einer differenzierten Abgabe würden die ausländischen Verhandlungsdelegationen auch hier geltend machen, es handle sich, sogar nach der Rechtsprechung des Schweizerischen Bundesgerichtes, nicht um eine Gebühr, sondern um eine Steuer (vgl. z.B. Bericht des BJ vom 22.3.1985, Seite 6). Dies würde die Verhandlungsposition der Schweizer Delegation sehr erschweren.

EIDGENÖSSISCHES
 JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT



EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA

3003 Bern, den 26. März 1985

An den Bundesrat

Schwerverkehrsabgabe: Haltung gegenüber der BRD / Gespräche mit Italien

M i t b e r i c h t

zum Antrag des EFD vom 22.3.1985

Wir beantragen, Ziffer 2 des Antrages betreffend die differenzierte Anwendung der Verwaltungsgebühr für Sonderbewilligungen wegzulassen.

Im übrigen sind wir mit dem Antrag des EFD einverstanden.

Begründung:

Eine Differenzierung im Sinne des Antrages läuft der Rechtsnatur einer Verwaltungsabgabe zuwider.

Bei einer differenzierten Abgabe würden die ausländischen Verhandlungsdelegationen auch hier geltend machen, es handle sich, sogar nach der Rechtssprechung des Schweizerischen Bundesgerichtes, nicht um eine Gebühr, sondern um eine Steuer (vgl. z.B. Bericht des BJ vom 22.3.1985, Seite 6). Dies würde die Verhandlungsposition der Schweizer Delegation sehr erschweren.

EIDGENOESSISCHES
 JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT



EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'ECONOMIA PUBBLICA

160.1

3003 Bern, den 26. März 1985

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe: Haltung
 gegenüber der BRD.
 Gespräche mit Italien

M i t b e r i c h t

zum Antrag des EFD vom 22. März 1985

Das EVD ist der Auffassung, dass von Massnahmen gegenüber der BRD infolge Einführung einer Teilkraftfahrzeugsteuer auf dem schweizerischen Schwerverkehr abzusehen ist, weil sie in jeder Hinsicht kontraproduktiv wirken. Man denke in diesem Zusammenhang an die daraus entstehenden Nachteile für die schweizerischen Transporteure. Auch von einer Treibstoffmengenbeschränkung ist Abstand zu nehmen. Allenfalls könnte in einer Note an die deutsche Regierung das Bedauern des Bundesrates über die in der BRD gegen schweizerische Fahrzeuge eingeführte Abgabe ausgesprochen werden.

Im Antrag des EFD sind die Argumente, die gegen das Ergreifen von Gegenmassnahmen sprechen, überzeugend dargelegt. Hervorzuheben sind namentlich die juristischen Einwände gegen eine Zweiteilung der Uebergewichtsgebühr, die allgemeinen aussenwirtschaftlichen Bedenken gegen eine Belastung der Beziehungen zu unserem wichtigsten Wirtschaftspartner sowie die im Widerspruch zur bundesrätlichen Politik der Erleichterung der Grenzformalitäten stehende ins Auge gefasste Treibstoffmengenbeschränkung.

Im übrigen scheinen Verhandlungen über die Doppelbelastung der Autocars als wenig aussichtsvoll. Die deutsche Mehrwertsteuer ist näm-

lich durch eine entsprechende EG-Richtlinie (77/388/EWG) fixiert, so dass die BRD rechtlich gar nicht in der Lage ist, Befreiungen - vor allem gegenüber einzelnen Ländern - zu gestatten.

Es trifft zu, dass die BRD Oesterreich anders behandelt als die Schweiz. Die österreichische Massnahme ist aber eine leistungsabhängige Abgabe, während der Gebührencharakter der schweizerischen SVA umstritten bleibt. Dies gab seinerzeit der deutschen Regierung einen formalen Grund zur Befreiung des österreichischen Schwerverkehrs, der ohnehin weniger bedeutend ist als der schweizerische. Eine Rolle mag auch die Tatsache gespielt haben, dass Oesterreich einen sehr grossen Teil des deutschen Transitverkehrs nach Italien übernimmt (Nord-Süd-Schwerverkehr 1983: Schweiz 0,75 Mio t/Jahr, Oesterreich 15,6 Mio t/Jahr).

Schliesslich ist zu bedenken, dass noch nicht feststeht, ob der Bundesrat den seinerzeit gefassten vorbehaltenen Entschluss einer Herabsetzung der Uebergewichtsgebühr als zusätzliches Entgegenkommen gegenüber Frankreich in die Tat umsetzen wird, da die Reaktion der französischen Regierung immer noch aussteht.

Wir beantragen aus diesen Gründen, Ziffer 2 - 4 des Beschlussesentwurfs zu streichen und - sofern man überhaupt reagieren will - in Ziffer 1 das EDA zu beauftragen, der deutschen Regierung eine Note zu überreichen, worin das Bedauern des Bundesrates über den soeben gefassten Beschluss ausgedrückt wird.

EIDGENOESSISCHES
VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'ECONOMIA PUBBLICA

160.1

Berne, le 16 avril 1985

ConfidentielA u C o n s e i l f é d é r a lSchwerverkehrsabgabe: Haltung gegenüber der BRD

C o - r a p p o r t 2

à la proposition du DFF du 22 mars 1985

- 1 Le 27 mars 1985, le Conseil fédéral a décidé de prendre le 17 avril une "décision globale" en se fondant sur la proposition du DFF du 22 mars.
- 2 Les doutes que nous nourrissons à l'égard de contre-mesures suisses qui frapperaient les véhicules de la RFA sont exposés dans les propositions au Conseil fédéral des 25 février et 22 mars ainsi que dans le co-rapport du DFEP du 26 mars 1985.
- 3 Les dernières évolutions de la situation ont pour effet de renforcer nos objections à l'encontre à la fois de contre-mesures générales et de mesures sélectives. L'étau paraît en effet se resserrer autour de la Suisse en cette affaire:
 - L'Espagne semble décidée à appliquer son "canon de coincidencia" (discriminatoire et fortement dissuasif pour les transporteurs suisses) sans doute à bref délai. L'effet sur la position de concurrence des transporteurs suisses se fera sentir pleinement dans les semaines à venir, lorsque les importations par la Suisse de produits frais espagnols reprendront dans toute leur ampleur. Le problème des 38/28 t est également à l'étude en Espagne.
 - L'Italie n'a pas encore indiqué qu'elle avait décidé d'abandonner son intention de mettre en vigueur à une date rappro-

chée le "diritto fisso" plein. La prochaine entrevue entre le Conseiller fédéral Schlumpf et son collègue italien pourrait éventuellement nous apporter plus de précisions sur ce point.

- La France pourrait se diriger vers l'adoption de mesures "spiegelbildlich" à l'allemande. Comme pour l'Espagne, la question des 38/28 t est également ici sur la table. Toutefois, une certaine "détente" s'est fait sentir à l'occasion de la récente rencontre avec le Premier Ministre Fabius.
- La Suède maintient sa décision de percevoir dès le 1.4.1985 une taxe journalière.
- Les pays de l'Est ont tous adopté des contre-mesures de caractère dissuasif, sauf la Tchécoslovaquie, qui respecte une certaine "Spiegelbildlichkeit".

La concertation entre les membres de la Communauté semble assez bien fonctionner. La prochaine réunion du Conseil des Ministres "transports" de la CEE - qui traitera de la redevance suisse sur le trafic des poids lourds - resserrera-t-elle encore cette concertation, notamment pour ce qui est des Etats membres qui ont été plus discrets jusqu'ici ?

4 Les principaux pays qui nous entourent - et l'Espagne - paraissent maintenant être convaincus de 3 choses :

- a) la Suisse n'a pas de réelle marge de manoeuvre, sans quoi elle en aurait usé pour désamorcer les contre-mesures allemandes;
- b) la Suisse dépend plus de ses voisins pour ses possibilités de transport et de transit que ces pays de la Suisse. Toute contre-mesure prise par la Suisse se retournerait donc contre elle et ne rétablirait pas la position de concurrence des transporteurs suisses;
- c) leur intérêt est donc d'adopter une approche "offensive", d'utiliser la situation en vue de récupérer au profit de leurs transporteurs les parts de trafic qu'ils ont laissé échapper au profit des transporteurs suisses.

5 Il n'est donc plus guère question aujourd'hui d'envisager des mesures de rétorsion à l'égard de la RFA d'une manière isolée. Il s'agit plutôt de décider si de telles mesures devraient être prises à l'encontre des véhicules de tous les pays qui prendront des contre-mesures à l'égard de la Suisse, c'est-à-dire - dans un délai rapproché - à l'égard de la quasi-totalité des véhicules étrangers entrant en Suisse.

6 A notre avis, nous devrions nous abstenir de décider cela pour les raisons indiquées dans le rapport au Conseil fédéral du 22 mars. Outre leur faiblesse inhérente, on doit notamment craindre que de telles mesures de rétorsion suisses n'engendrent une nouvelle spirale entraînant d'autres contre-mesures, par exemple de type chicanier à l'égard des transporteurs suisses à l'étranger.

Au surplus, il convient de ne pas oublier que l'un des points centraux de la politique suisse des transports est la limitation du poids maximal des véhicules à 28 t. Cette limitation a pour conséquence que seule une faible partie du transit international passe par la Suisse. Cette situation n'est guère prisée à l'étranger. Une décision relative à des réactions suisses à des contre-mesures étrangères doit donc prendre en compte le risque qu'une escalade de mesures et de contre-mesures pourrait conduire à une attaque frontale contre la mesure suisse de limitation du poids maximal. Un tel développement pourrait impliquer que les transporteurs suisses roulant à l'étranger devraient limiter leur poids total à 28 t. Ils ne seraient alors plus concurrentiels sur le plan international.

Mais surtout, sur un plan plus général, des mesures de rétorsion - et l'extension du conflit qu'elles risquent d'entraîner - porteraient un préjudice durable à une image que la Suisse a forgée avec peine au cours des dernières décennies, et qui s'inscrit dans toute sa politique économique extérieure : celle d'un pays ouvert, attaché à l'ouverture des frontières aux mouvements des marchandises, des services et des personnes.



Enfin, et c'est l'essentiel, de telles contre-mesures

- ne rétabliraient en rien un équilibre que nous cherchons à atteindre;
- ne créeraient pas une position de négociation plus favorable pour la Suisse à l'avenir. Au contraire, elles l'affaibliraient puisqu'elles apporteraient à nos partenaires la preuve que nous n'avons pas la possibilité de réagir efficacement à leurs contre-mesures.

8 Nous proposons donc que le Conseil fédéral décide

- a) de ne pas adopter de contre-mesures à l'égard de la RFA;
- b) de ne pas introduire de limitation de la quantité de carburant importé dans les réservoirs des véhicules et cela en raison des considérations exposées dans le rapport au Conseil fédéral du 22 mars 1985 (notamment relation coût/bénéfice défavorable);
- c) d'avertir les Gouvernements des pays de l'Est ayant annoncé des taxes dissuasives, et ayant adopté une attitude rigide, de son intention de prélever à partir du 1.5.1985 l'émolument d'entrée sur les véhicules immatriculés dans ces pays, si ces Gouvernements ne réduisent pas d'ici là les taxes prélevées sur les véhicules suisses, et rendre cet avertissement public;
- d) de ne pas prendre pour le moment de décision quant à d'éventuelles réactions à des mesures françaises, italiennes et espagnoles.

DEPARTEMENT FEDERAL
DE L'ECONOMIE PUBLIQUE



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

9

Berne, le 22 avril 1985

DistribuéConfidentiel

Für die BR-Sitzung
 vom 2. 5. APR. 1985

Au Conseil fédéral

Schwerverkehrsabgabe: Haltung gegenüber der BRD

P r i s e d e p o s i t i o n

sur le co-rapport No 2

du Département fédéral de l'économie publique du 16 avril 1985

Le Département des finances prend position de la manière suivante sur les quatre propositions (ch. 8, lettres a, b, c, d page 4) du co-rapport précité:

1. Il y a accord sur l'attitude à adopter envers les Etats de l'Est entre ce que propose, sous lettre c, le Département de l'économie publique et notre proposition du 19 avril 1985.
2. Le Département des finances ne propose pas pour le moment de contre-mesures envers la France et l'Italie (lettre d du co-rapport du DFEP). L'attitude envers ces deux pays dépendra de la suite des pourparlers et - pour ce qui est de l'Italie - notamment des résultats des prochains entretiens ministériels.

S'agissant de l'Espagne, nous sommes d'avis que l'introduction du Canon de coincidencia au taux plein - donc aussi prohibitif que les taxes des pays de l'Est - créerait une distorsion de concurrence dans le trafic bilatéral inad-

missible. Il s'agit de l'empêcher ou de rétablir l'équilibre par une contre-mesure. A défaut, la seule solution de rechange serait le remboursement de la taxe espagnole. Mais serait-il politiquement acceptable de rester passif envers l'Espagne et de ne réagir qu'envers les Etats de l'Est? Nous pensons que non.

3. Nous maintenons nos propositions au sujet de la République fédérale d'Allemagne. De toute manière, la question de la limitation de l'importation en franchise du Diesel doit être étudiée pour que le Conseil fédéral arrête sa position à l'égard d'interventions parlementaires pendantes (Motion Seiler et Initiative Villiger).

Sur le fond, nous voyons dans une telle mesure une solution parfaitement conforme avec une politique des transports dont le financement est fondé sur la couverture des coûts réels par les utilisateurs. La charge fiscale frappant les carburants - en l'occurrence le Diesel - est étroitement liée au tonnage kilométrique. Son augmentation (Init.parl. Villiger) ou sa réduction (pour inciter les transporteurs suisses et étrangers à s'approvisionner sur territoire suisse) sont concevables si l'on abaisse, à 30 litres par exemple, l'importation en franchise.

L'objection selon laquelle les pays européens, notamment de la CE, veulent au contraire supprimer ou élever fortement les franchises ne nous paraît pas pertinente. Depuis des années et des années, on parle à Bruxelles d'harmonisation de la politique des transports et des résolutions sont votées à la CEMT sur la nécessité de transférer le transport des marchandises de la route au rail. Résultat jusqu'ici: peu de choses si ce n'est que la Suisse est pénalisée parce qu'elle est en avance et qu'elle agit! Dans ce contexte, une limitation de l'importation en franchise du Diesel nous donnerait un atout.

Les difficultés rencontrées avec l'introduction de notre redevance sur le trafic lourd posent le problème de l'avenir de notre politique des transports. De la réponse à ce problème dépendent - pour une bonne part - les solutions que le Conseil fédéral entend trouver au contentieux actuel. C'est la raison pour laquelle, nous proposons que la Délégation du Conseil fédéral procède tout prochainement à un échange de vues sur les principes.

au Conseil fédéral

DEPARTEMENT FEDERAL DES FINANCES

Stich

Stich

Redevance sur le trafic des poids lourds/
attitude envers les États étrangers

Co - rapport

aux propositions du DFF du 22 mars et du 19 avril 1955

1. Nous ne pensons pas que le Conseil fédéral puisse rester sans réagir en face de mesures totalement disproportionnées prises par un certain nombre de pays étrangers à la suite de l'introduction de notre taxe poids lourds. Une certaine fermeté est d'autant plus nécessaire que certains pays n'ont pas encore pris de décision et qu'une attitude trop laxiste pourrait leur enlever leurs dernières hésitations.
2. Nous sommes cependant aussi convaincus que les mesures de rétorsions envisagées, et notamment l'introduction d'une redevance d'entrée frappant les poids lourds d'un certain nombre de pays aura essentiellement deux conséquences: elle aura



EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT
FÜR AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
DIPARTIMENTO FEDERALE DEGLI AFFARI ESTERI

Berne, le 24 avril 1985

VERTRAULICH

Distribué

Au Conseil fédéral

Redevance sur le trafic des poids lourds/
attitude envers les Etats étrangers

C o - r a p p o r t

aux propositions du DFF du 22 mars et du 19 avril 1985

1. Nous ne pensons pas que le Conseil fédéral puisse rester sans réagir en face de mesures totalement disproportionnées prises par un certain nombre de pays étrangers à la suite de l'introduction de notre taxe poids lourds. Une certaine fermeté est d'autant plus nécessaire que certains pays n'ont pas encore pris de décision et qu'une attitude trop laxiste pourrait leur enlever leurs dernières hésitations.
2. Nous sommes cependant aussi convaincus que les mesures de rétorsions envisagées, et notamment l'introduction d'une redevance d'entrée frappant les poids lourds d'un certain nombre de pays aura essentiellement deux conséquences: elle amènera

les pays concernés à envisager de nouvelles mesures à l'encontre des camionneurs suisses comme par exemple l'interdiction de rouler à plus de 28 tonnes (mesure que nous appliquons déjà sur le territoire suisse), un contingentement ou encore de nouvelles taxes supplémentaires. La mise en vigueur de mesures de rétorsion accentuera encore la détérioration de nos relations politiques, déjà très sensibles depuis l'introduction de la taxe poids lourds, et qui a toutes sortes de conséquences concrètes, et dommageables, notamment sur nos relations économiques avec un certain nombre de pays.

3. Ces deux exigences contradictoires: nécessité de réagir aux pressions de l'extérieur et danger de prendre des mesures de rétorsion conduisant à une escalade très dommageable pour notre pays nous amènent à envisager une solution médiane que l'on pourrait esquisser ainsi:

a) Le Conseil fédéral décide des mesures de rétorsion proposées par le DFF. Il charge les services compétents d'étudier, comme mesure alternative, l'introduction d'une taxe kilométrique qui pourrait s'ajouter à la taxe poids lourds ou la remplacer. Cette taxe kilométrique pourrait être introduite soit sur une base bilatérale, par des accords soumis à l'approbation des Chambres fédérales, soit par Arrêté fédéral urgent. C'est d'ailleurs celle qui a été proposée par le Conseil fédéral et qui constitue un des éléments de la conception globale des transports.

b) la mise en vigueur de ces mesures de rétorsion est suspendue jusqu'à la conclusion d'une nouvelle phase de négociations avec tous les pays ayant pris des mesures de rétorsion vis-à-vis de la Suisse.

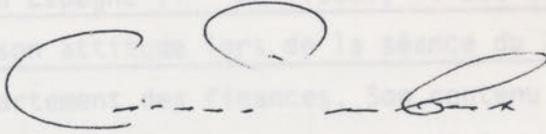
c) une fois ces négociations terminées, le Conseil fédéral décide de la mise en vigueur des mesures de rétorsion.

SOEENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

Il est alors en mesure de faire rapport aux Chambres fédérales sur la suite à donner aux différentes interventions parlementaires concernant le maintien, la suppression ou le remplacement de la taxe poids lourds. Il peut aussi, le cas échéant, soumettre à l'approbation des Chambres fédérales les accords bilatéraux qu'il aura conclu ou encore un Arrêté fédéral urgent proposant l'introduction d'une taxe kilométrique.

- 4) La procédure proposée permet de concrétiser très clairement la volonté du Conseil fédéral de ne pas rester sans réactions face aux mesures prises à l'étranger. Elle permet cependant d'éviter de nouvelles mesures de rétorsion. La réouverture de négociations, en partie sur des bases nouvelles (introduction d'une taxe kilométrique) offre la possibilité aux pays concernés de réexaminer leur décision (les délais très courts prévus par le DFF et le DFEP entre l'annonce de nos mesures de rétorsion et leur mise en vigueur ne permettent pas aux Gouvernements concernés de réexaminer leur position).

Cette proposition doit être traitée simultanément à celle du 22 mars 1965 qui concerne la République fédérale d'Allemagne. Etant donné l'importance de l'introduction d'une taxe en Espagne (1965), il est indispensable que le Conseil fédéral arrête sa décision à la séance du 25 avril. Cette proposition émane du Département des Finances. Elle a été discutée au sein du groupe de travail interdépartemental. Si les points de vue ont pu diverger quant à l'opportunité et le moment d'éventuelles contre-mesures suisses d'une part, les points de vue qui en seraient l'objet d'autre part, le groupe de travail partage le même avis sur la nature de ces contre-mesures (taxe d'entrée/Eingangsteuer).



Pierre Aubert



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

562.222

3003 Berne, le 19 avril 1985

Confidentiel

Au Conseil fédéral

Distribué

**Für die BR.-Sitzung
 vom 2 5. APR. 1985**

Redevance sur le trafic des poids lourds/Attitude envers les Etats étrangers (autres que la RFA)

Cette proposition doit permettre au Conseil fédéral de déterminer son attitude envers un certain nombre d'Etats étrangers qui ont introduit des taxes sur les transporteurs suisses ou qui sont à la veille de le faire (Espagne, Italie).

Cette proposition doit être traitée simultanément à celle du 22 mars 1985 qui concerne la République fédérale d'Allemagne. Etant donné l'imminence de l'introduction d'une taxe en Espagne (1^{er} mai 1985), il est indispensable que le Conseil fédéral arrête son attitude lors de la séance du 25 avril.

Cette proposition émane du Département des finances. Son contenu a été discuté au sein du groupe de travail interdépartemental. Si les points de vue ont pu diverger quant à l'opportunité et le moment d'éventuelles contre-mesures suisses d'une part, le choix des Etats qui en seraient l'objet d'autre part, le groupe de travail partage le même avis sur la nature de ces contre-mesures (taxe d'entrée/Eingangsgebühr).

1. Vue d'ensemble des mesures de l'étranger

Par réaction à l'introduction de la redevance suisse sur le trafic des poids lourds (SVA), les quatorze Etats suivants ont introduit ou annoncé une taxe frappant les transporteurs suisses (détails pays par pays en annexe 1):

1.1. Taxes en vigueur

Bulgarie (1.1.85), France (1.1.85), Hongrie (11.2.85), Roumanie (1.1.85), Tchécoslovaquie (1.1.85), Union soviétique (1.3.85), Rép.démocratique allemande (1.1.85), Rép. fédérale d'Allemagne (1.4.85), Suède (1.4.85), Yougoslavie (1.1.85)

1.2. Taxes annoncées

Espagne (probablement dès le 1.5.85), Finlande, Italie, Pologne.
Les Etats suivants n'ont pris aucune mesure: Autriche, Belgique, Danemark, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Turquie.

2. Etat des discussions

Les discussions se poursuivent avec la France, l'Italie et l'Autriche. Diverses commissions mixtes siégeront dans le courant du mois de mai (Finlande, Suède, RDA, Yougoslavie, Pologne).

Les discussions avec les Etats suivants sont provisoirement terminées: RFA, Espagne, Bulgarie, Hongrie, Roumanie, Tchécoslovaquie.

3. Appréciation des mesures de l'étranger

Pour fixer son attitude envers l'étranger, le Conseil fédéral doit notamment prendre en considération les effets économiques des mesures

prises à l'encontre des transporteurs suisses. Lors d'un entretien (17 avril) avec le groupe de travail interdépartemental, les deux représentants de l'ASTAG ont confirmé que des mesures du type ouest-allemand, français ou suédois par exemple, n'auraient pas de véritables répercussions sur la capacité de concurrence de la branche suisse. En revanche lorsqu'il y a cumulation de mesures étrangères (transit via 4/5 pays), des taxes même calquées sur notre redevance (dites spiegelbildlich) peuvent avoir des effets négatifs.

Les conséquences dommageables sont évidentes - selon l'ASTAG - dans les cas des mesures prohibitives introduites par des Etats de l'Est (RDA, Hongrie notamment) et elles le seront si l'Espagne prélève dès le 1^{er} mai le Canon de coincidencia au taux prévu.

Lors de l'entretien mentionné plus haut, les représentants de l'ASTAG ont en outre affirmé que depuis trois ans environ, la grande majorité des entreprises suisses de transport ne procédaient à aucun amortissement de leurs véhicules.

4. Critères pour d'éventuelles contre-mesures suisses

Les critères suivants entrent en considération pour d'éventuelles contre-mesures suisses:

a. Egalité de traitement entre transporteurs nationaux et transporteurs suisses

Si la mesure de l'Etat étranger ne touche pas ses propres nationaux, la discrimination est évidente. Elle aboutit à désavantager les transporteurs suisses dans le trafic bilatéral (Ex.: Hongrie, RDA, Espagne). La redevance poids lourds suisse frappe les étrangers et les Suisses.

* Voir à ce sujet l'annexe 2: Rechtsfragen im Zusammenhang mit den Motionen Cavadin, Fischer-Hägg, Ingen und das Postulat Scharif

b. Existence antérieure d'une taxe à laquelle étaient soumis les transporteurs suisses

Notre redevance poids lourds a, en quelque sorte, rétabli une réciprocité ou un équilibre des charges. La contre-mesure étrangère n'est donc pas justifiée (Ex.: Suède).

c. Montant de la taxe étrangère

L'importance quantitative de la mesure étrangère doit être jugée en comparaison de la redevance suisse. Celle-ci - surtout après l'introduction du forfait journalier - est modique. On ne peut^{en} dire autant de taxes étrangères qui ont un effet discriminatoire pour les transporteurs suisses parce qu'elles introduisent une distorsion de concurrence dans le trafic bilatéral (Ex.: Hongrie, RDA, Espagne).

Les critères a. et c. peuvent être réalisés cumulativement, mais pas obligatoirement.

L'importance du marché pour les transporteurs suisses des Etats considérés est un critère secondaire pour décider des contre-mesures. Si les taxes introduites par l'étranger sont prohibitives, elles évinceront en partie ou en totalité les transporteurs suisses.

Renoncer à des contre-mesures parce que le marché est important ne serait pas admissible, si leur emploi ou leur menace permettent d'en obtenir un abaissement sensible, au niveau de la redevance suisse par exemple.

5. Appréciation générale de la situation

La décision de prendre des contre-mesures ou de les annoncer si les Etats étrangers concernés ne modifient pas leur attitude dans le sens de l'assouplissement doit être apprécié sous d'autres angles:

- le risque de l'escalade dans le domaine des transports et de ses répercussions sur nos relations politiques et économiques avec les Etat touchés.
- L'attitude que le Conseil fédéral entend d'adopter envers diverses interventions parlementaires (suspension de la redevance envers les étrangers" *), remboursement des mesures étrangères *), substitution à la redevance d'une augmentation des droits de douane sur le diesel avec limitation à l'importation en franchise).
- La politique des transports à moyen terme (Politique coordonnée des transports, initiative populaire du VCS/AST).

On peut estimer que les contre-mesures suisses, surtout si elles touchent plusieurs pays, comportent un réel risque d'escalade avec des conséquences débordant le domaine des transports.

On peut aussi se demander s'il est judicieux de prendre ce risque alors que le Parlement pourrait adopter une attitude inverse dès la session de juin en donnant suite à des interventions dont l'effet serait d'éviter la "confrontation" avec l'étranger.

A cette argumentation, on peut opposer que le Parlement sera d'autant plus tenté de prendre cette direction si le Conseil fédéral - responsable de la conduite de la politique étrangère - n'a pas auparavant tout tenté pour amener les Etats étrangers qui ont pris des mesures inadmissibles à alléger celles-ci, voire à les supprimer. A notre avis, cet essai ne peut être opérant sans recours à des contre-mesures suisses ou à la menace de celles-ci prononcées au plus haut niveau. Or le temps presse à cet égard.

En ce qui concerne la politique des transports en moyen terme, il faut rappeler que le peuple suisse devra d'ici deux à trois ans se prononcer

*) Voir à ce sujet l'annexe 2: Rechtsfragen im Zusammenhang mit den Motionen Cavadini, Fischer-Hägglingen und dem Postulat Schärli .

deux fois sur le principe d'une redevance sur le trafic des poids lourds (Politique coordonnée des transports, initiative du VCS). La manière avec laquelle le Conseil fédéral et le Parlement résoudront le contentieux actuel lié à la taxe forfaitaire sera déterminante pour cette question majeure de la politique des transports.

6. Position de l'ASTAG

Lors de l'entretien du 17 avril, les représentants de l'ASTAG se sont exprimé en faveur de contre-mesures suisses envers les pays de l'Est suivants: Hongrie, RDA, Roumanie. En revanche, ils ont fait valoir de très fortes réserves au sujet de l'Espagne, tout en admettant que le Canon de coincidencia fera perdre des parts de marché importantes aux entreprises suisses dans le transit (Portugal et Afrique du Nord).

S'agissant de la Suède, l'ASTAG estime que la taxe journalière, en sus de la taxe kilométrique, est d'un poids négligeable.

7. Genre des contre-mesures suisses

Dans sa séance du 11 mars 1985, le Conseil fédéral a pris connaissance d'un rapport sur les contre-mesures qu'il pourrait introduire de sa propre compétence. Les mesures étrangères s'étant limitées jusqu'ici à des charges financières, la contre-mesure suisse adéquate est une taxe d'entrée fondée sur l'art.105, al.5 de la Loi sur la circulation routière du 19 décembre 1958.

8. Montant de la taxe d'entrée

Les taxes étrangères sont soit uniques resp. journalières (Suède) soit kilométriques (Hongrie, RDA, Roumanie, Espagne).

La fixation du montant de la taxe d'entrée pour les Etats à taxe kilométrique doit se fonder sur une moyenne selon les tarifs de chaque pays, en déduisant la redevance suisse. Par exemple, en Espagne, le Canon de coincidencia se monte à:

- Fr. 40.-- pour un trajet Barcelone et retour
- Fr. 200.-- pour un trajet Madrid et retour
- Fr. 320.-- à Fr. 400.-- pour un transit et retour Portugal et Afrique du Nord

8.1 Hongrie

La taxe hongroise se monte à Fr. 230.-- pour un trajet Budapest et retour et à Fr. 250.-- pour un transit simple. La taxe d'entrée devrait être fixée à Fr. 200.--.

8.2 République démocratique allemande

La taxe de la RDA atteint pour un trajet aller et retour Fr. 210.-- (Leipzig), Fr. 260.-- (Berlin), Fr. 300.-- (transit Pologne). Par ailleurs les transports de personnes payent selon le nombre des passagers, une taxe de Fr. 40.-- à Fr. 110.--.

La taxe d'entrée devrait être fixée à Fr.250.-- pour les transports de marchandises et à Fr.80.-- pour les transports de personnes.

8.3 Roumanie

La taxe se monte à Fr. 490.-- pour un trajet simple a Bucarest, au double pour un aller et retour.

La taxe d'entrée devrait se monter à Fr.500.--.

8.4 Espagne

En se référant aux montants indiqués sous chiffre 8, la taxe d'entrée

devrait s'élever à Fr.200.--

8.5 Suède

Depuis 1974 les transporteurs suédois et étrangers paient une taxe kilométrique. Depuis le 1.4.1985, les transporteurs suisses sont astreints à une taxe journalière fixée au poids allant de Fr.2.40 à Fr.12.30.

La taxe d'entrée devrait être fixée à Fr.30.--, si l'on part d'une moyenne d'un séjour de deux jours en Suisse.

9. Mise en vigueur de la taxe d'entrée

La décision du Conseil fédéral est une ordonnance pour chaque pays (cf. annexes 3) dont l'exécution incombe au Département fédéral des finances. Nous proposons que le Conseil fédéral prenne des décisions réservées. Dans les cinq cas mentionnés sous chiffre 8, la mise en vigueur effective se ferait après que les gouvernements des pays concernés aient été avertis dans les prochains jours de l'intention du Conseil fédéral de frapper leurs véhicules d'une taxe d'entrée s'ils ne réduisent pas fortement ou ne suppriment pas leur propre taxe. Cette procédure correspond à ce que propose - pour les pays de l'Est - le Département fédéral de l'économie publique dans son co-rapport du 16 avril 1985 (page 4, ch.8, c).

En ce qui concerne l'Espagne, les délais pour agir sont très courts. La démarche diplomatique doit rappeler l'urgence d'une réponse positive à la récente intervention du Secrétaire d'Etat Sommaruga auprès du Ministre espagnol du commerce extérieur.

La mise en vigueur effective des ordonnances se ferait par décision du Conseil fédéral.

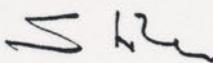
- 9 -

Au vu de ce qui précède, le Département des finances

propose

de prendre la décision ci-jointe.

DEPARTEMENT FEDERAL DES FINANCES


Stich

Annexes:

1. Mesures étrangères pays par pays
2. Rechtsfragen im Zusammenhang mit den Motionen Cavadini und Fischer-Hägglingen sowie dem Postulat Schärli
3. Ordonnances (5)
4. Projet de décision

Pour co-rapports: à tous les départements

Extrait du Procès-verbal:

DFF 12 (SG 7, AFD 3, AFF 2)
Chancellerie fédérale (3)
DFAE (5)
DFI (2)
DFJP (5)
DMF (2)
DFEP (5)
DFTCE (5)

STANDEMI FÜR VERKEHR
 541.06 Nr.
 61 57 38

1001 Bern, 11. April 1985
 FI/Ca

Annexe 1

VERTRAULICH

Schwerverkehr Mesures étrangères pays par pays Vorhaben

Belgien

(Positionspapier Nr. 2)

1. Zusammenfassung (mit Bsp.)

- Keine Massnahmen angekündigt
- Gespräche im Rahmen der Gemischten Kommission vom 27./28. März 1985 in Brüssel.

2. Ergebnis der Gespräche

- Belgische Delegation wird die für den Entscheid über allfällige Massnahmen zuständigen Finanz- und Verkehrsminister objektiv über CH-Argumentation betreffend SWA orientieren.

3. Bemerkungen

- Nach Aussagen belgischer Delegationsmitglieder aussserhalb der offiziellen Gespräche ist kaum mit belgischen Massnahmen zu rechnen.
- Allerdings besteht auch in Belgien ein Druck des Transportgewerbes auf die Regierung.

4. Beurteilung

- 12'000 Transporte belgischer Unternehmer nach der Schweiz stehen 4'000 Transporte schweizerischer Unternehmer nach Belgien gegenüber (Zahlen 1984).

5. Antrag (vor dem Beschluss AGDG anhören)

- Abwarten

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.06 kt
61 57 38

3003 Bern, 11. April 1985
Fi/Ga

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Belgien

(Positionspapier Nr. 2)

1. Massnahme (mit Bsp.)

- Keine Massnahmen angekündigt
- Gespräche im Rahmen der Gemischten Kommission vom 27./28. März 1985 in Brüssel.

2. Ergebnis der Gespräche

- Belgische Delegation wird die für den Entscheid über allfällige Massnahmen zuständigen Finanz- und Verkehrsminister objektiv über CH-Argumentation betreffend SVA orientieren.

3. Bemerkungen

- Nach Aussagen belgischer Delegationsmitglieder ausserhalb der offiziellen Gespräche ist kaum mit belgischen Massnahmen zu rechnen
- Allerdings besteht auch in Belgien ein Druck des Transportgewerbes auf die Regierung.

4. Beurteilung

- 12'000 Transporte belgischer Unternehmer nach der Schweiz stehen 4'000 Transporte schweizerischer Unternehmer nach Belgien gegenüber (Zahlen 1984).

5. Antrag (vor dem Beschluss ASTAG anhören)

- Abwarten

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.07 kt
61 57 38

3003 Bern, 17. April 1985
Fi/Ga

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Bulgarien

(Positionspapier Nr. 1)

1. Massnahme (mit Bsp.)

- Strassenbenützungsgebühr
 - nur für Ausländer
 - abgestufte Ansätze
 - Transit beladen (über 16 t): Fr. 190.--
 - Transit leer (über 16 t): Fr. 140.--
 - Autobusse : Fr. 50.--
- einmalige Einreisegebühr ohne Rücksicht auf Fahrzeugkombination, Aufenthaltsdauer und Transportdistanz.

2. Ergebnis der Gespräche

- Gemischte Kommission 7./8. März 1985 in Sofia
- Protokoll zum Strassentransportabkommen angepasst
- Ab 1. April 1985 wird auf die bulgarische Abgabe bei Leerfahrten verzichtet.

3. Bemerkungen

- Sofern Schweiz weitere Erleichterungen gewährt wie
 - Reduktion der Grenzzonen - Verwaltungsgebühr
 - unbeschränkte Zulassung des unechten Dreiländerverkehrs
 sind bulgarische Behörden bereit, weitere Zugeständnisse, eventuell bis zur völligen Aufhebung der Belastung zu machen.

4. Beurteilung

- Ausgesprochenes Transitland für Nahost-Transporte
- Dumpingpreis-Politik der Bulgaren verdrängt westeuropäische inkl. schweizerische Unternehmen aus dem Nahost-Transportgeschäft.

5. Antrag (vor dem Beschluss ASTAG anhören)

- Entwicklung abwarten, evtl. 2. Gesprächsrunde in Bern vorsehen.

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.01 kt
61 57 38

3003 Bern, 16. April 1985
BAWI

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Bundesrepublik Deutschland

(Positionspapier Nr. 2)

1. Massnahme (mit Bsp.)

- Teilkraftfahrzeugsteuer ab 1. April 1985
- vollständige spiegelbildliche Massnahme zur SVA.

2. Ergebnis der Gespräche

- Zuletzt am 28. Januar 1985 in Bonn.

3. Bemerkungen

-

4. Beurteilung

- Bestehendes Kontingent: Ueber 100'000 pro Jahr (genügend) für bilaterale Transporte und Transite zugleich.
- Für international tätiges Transportgewerbe ist BRD das wichtigste Land.

5. Antrag

- Antrag des EFD vom 22. März 1985 und Mitbericht von EVD und EJPD.

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.011 kt
61 57 38

3003 Bern, 17. April 1985
Fi/Ga

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

DDR

(Positionspapier Nr. 1)

1. Massnahme (mit Bsp.)

- Strassenbenützungsgebühr
 - nur auf Ausländer anwendbar
 - Ansätze abgestuft nach zulässiger Nutzlast und pro 100 km
- Beträge für Fahrt nach
 - Westberlin (274 km) : Fr. 260.— hin und zurück
 - Leipzig, Dresden (141 bzw. 200 km): Fr. 210.— hin und zurück
 - einfache Transitfahrt nach Polen : Fr. 300.— hin und zurück
 - Busfahrt je nach Sitzplatzzahl : Fr. 40.— bis Fr. 110.—.

2. Ergebnis der Gespräche

- Protokoll zum Strassentransportabkommen auf schriftlichem Weg angepasst
- Gespräche vorgesehen, Daten erst ab Mai möglich
(voraussichtlich zwischen dem 20. und 24. Mai 1985 in Bern)

3. Bemerkungen

- Ansätze nicht diskutabel
- Einzelne Transporte (Joghurt) werden nicht belastet
- Schweizer Industrie (Chemie) vergütet den Schweizer Transporteuren die Belastung.

4. Beurteilung

- Laut ASTAG dürften jährlich etwa 1'000 Transporte durch Schweizer Unternehmer in die DDR ausgeführt werden.

5. Antrag (vor dem Beschluss ASTAG anhören)

- Gespräche der Gemischten Kommission abwarten.

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.09 kt
61 57 38

3003 Bern, 11. April 1985
Fi/Ga

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Finnland

(Positionspapier Nr. 2)

1. Massnahme (mit Bsp.)

- Angekündigt, jedoch nicht eingeführt
- fester Tagessatz und Verbrauchssteuer
- nur auf ausländische Fahrzeuge anwendbar
- Betrag pro Tag
 - Lastwagen mit Anhänger: Fr. 260.--
 - Bus : Fr. 75.--.

2. Ergebnis der Gespräche

- Intervention CH-Botschafter hatte zur Folge, dass Zollorgane angewiesen wurden, schweizerische Lastwagen ohne zusätzliche Abgaben einreisen zu lassen
- Die für den 24./25. April 1985 in Helsinki vorgesehene Gemischte Kommission wurde auf den 9. Mai 1985 verschoben (Koordination mit Schweden)
- Auch in Finnland ist das Finanzministerium zuständig.

3. Bemerkungen

--

4. Beurteilung

- Kein Transportmarkt für Schweizer Transporteure.

5. Antrag (vor dem Beschluss ASTAG anhören)

- Gespräche der Gemischten Kommission abwarten.

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.02 kt
61 57 38

3003 Bern, 16. April 1985
BAWI

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Frankreich

(Positionspapier Nr. 2)

1. Massnahme (mit Bsp.)

- "taxe à l'essieu" ab 1. Januar 1985; trifft nur einen Teil der Schweizer Lastwagen; Belastung zwischen SFr. 1.20 und 41.—/Tag, je nach Fahrzeugkategorie im Fernverkehr
- Zusätzlich wünscht Frankreich Ermässigung der Uebergewichtsgebühr auf SFr. 5.—
- Frankreich hat Wunsch nach Abschluss eines bilateralen Abkommens geäussert.

2. Bilaterale Kontakte

- Gespräche am 20. Dezember 1984, 21. Januar 1985, 8./9. Februar 1985, 15. April 1985
- Schweiz muss insbesondere zur Frage der Uebergewichtsgebühr Stellung nehmen.

3. Bemerkungen

- Bisherige Schweizer Offerte (Senkung der Uebergewichtsgebühr auf SFr. 10.—) für Franzosen ungenügend
- Französische Verwaltung zerstritten über Haltung gegenüber der Schweiz.

4. Beurteilung

- Starker grenzüberschreitender Verkehr, aber insgesamt zwischen Frankreich und der Schweiz ausgeglichen. Kontingentierung im bilateralen Bereich würde uns somit kaum treffen
- Reger Schweizer Transit (1984: 25'000) durch Frankreich (nach Spanien, Portugal, Nordafrika, Grossbritannien, Benelux), kaum französischer Transit durch die Schweiz. Kontingentierung würde uns hart treffen.

5. Antrag

- Prüfung des letzten französischen Wunsches vornehmen.

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.03 kt
61 57 38

3003 Bern, 16. April 1985
BAWI

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Italien

(Positionspapier Nr. 2)

1. Massnahme (mit Bsp.)

In Aussicht gestellt wurden:

(a) "Diritto fisso"

- nur für Ausländer
- abgestufte Ansätze nach Nutzlast und km
 - für Fahrten unter 100 km 12'000 Lit (SFr. 16.60)/t/km
 - für Fahrten über 100 km 18'000 Lit (SFr. 25.—)/t/km
- modulierbar in Funktion einer ausländischen Belastung
- Kosten für Fahrt mit 22 t Nutzlast (Rückfahrt leer) nach

- Mailand (50 km)	SFr. 365.—
- Bologna (265 km)	SFr. 550.—.

(b) tassa di circolazione

zahlbar in 4 Monatsraten (SFr. 137.— für Lastwagen mit über 11 t Nutzlast).

Ergebnis der Gespräche

Italiener haben Senkung des "diritto fisso" allein im Rahmen der Verhandlungen über ein generelles Transportabkommen in Aussicht gestellt.

Schweiz hat sich auf den Standpunkt gestellt, Verhandlungen unter derartiger Nötigung seien unzulässig.

Weitere Konsultationen vor einer allfälligen Einführung des "diritto fisso" sind vorgesehen.

Es besteht die Möglichkeit, dass Italien schweizerische Lastwagen weiterhin bis 90 Tage von der "tassa di circolazione" befreit in Berücksichtigung der bestehenden Befreiung der Ausländer in der Schweiz von der kantonalen Verkehrssteuer.

3. Bemerkungen

Durch bilateralen Transportvertrag möchten Italiener ihren Marktanteil wesentlich verbessern (Verbot von Dreiländerverkehr, Beschränkung des Transites).

4. Beurteilung

Wichtiger Markt, aber schlecht überblickbar. 3/4 der Importe aus Italien kommen mit italienischen Lastwagen in die Schweiz. Es sind aber dies oft Billigtransporte (Sand, Kies etc.). Lukrativer Teil eher in schweizerischen Händen.

5. Antrag (vor dem Beschluss ASTAG anhören)

- Eingangsgebühr für italienische Fahrzeuge vorsehen. Bringt Risiko, dass Italien Schweizer Transporteure auf 28 t beschränkt sowie bisherige grosszügige Zulassungspolitik einschränkt.

5. Antrag

- Prüfung des letzten französischen Antrages vornehmen.

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.12 kt
61 57 38

3003 Bern, 11. April 1985
Fi/Ga

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Jugoslawien

(Positionspapier Nr. 2)

1. Massnahme (mit Bsp.)

- Seit 1974 Strassenunterhaltsbeitrag
 - auf In- und Ausländer anwendbar (keine Befreiung vorgesehen)
 - Ansätze: - Gütertransporte : Fr. 0,011 . Gesamtgewicht . km
 - Busse über 30 Plätze: Fr. 0,111 . km
 - Fahrt nach Belgrad: Fr. 130.--
 - Transitfahrt : Fr. 210.--
- Schwierigkeiten beim Transportgenehmigungs-Kontingent.

2. Ergebnis der Gespräche

- Verhandlungen vom 4. - 7. Dezember 1984 in Belgrad über neues Strassentransportabkommen; Unterzeichnung bevorstehend
- Beide Vertragsparteien wenden die Bestimmungen über Abgaben an
- Kontingentsgespräche in Belgrad am 11./12. April 1985 vorgesehen; Zusammenkunft von jugoslawischer Seite kurzfristig abgesagt.

3. Bemerkungen

- Mit Ausnahme von jährlich 400 bilateralen Gütertransporten mussten Schweizer bei allen übrigen Transporten die jugoslawische Abgabe bereits bezahlen.
- Neu wird auch der Busverkehr belastet.

4. Beurteilung

- Schweizerische Unternehmer führen jährlich rund 1'000 bilaterale und 1'500 - 2'000 Transittransporte aus (Kontingent wurde auf gesamthaft 1'400 Genehmigungen gesenkt)
- Wichtiges Transitland für Nahost-Transporte.

5. Antrag (vor dem Beschluss ASTAG anhören)

- Kontingentsgespräche abwarten.

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.04 kt
61 57 38

3003 Bern, 16. April 1985
BAWI

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Oesterreich

(Positionspapier Nr. 2)

1. Massnahme (mit Bsp.)

- Keine angekündigt.

2. Bilaterale Gespräche

- Am 13. Februar 1985. Oesterreicher haben Anzahl von Problemen in der Grenzzone aufgeworfen, die es pragmatisch zu lösen gilt.
- Weitere Gespräche sind vorgesehen.

3. Bemerkungen

- Oesterreichische Begehren sind von marginaler Tragweite. Man kann aber wegen des Pauschalcharakters der SVA auf diese Anliegen nicht eingehen.
- Oesterreicher haben durchblicken lassen, dass sie u.U. gezwungen wären, die Freigrenze für Bagatellbeträge (öS 50.—) aufzuheben.

4. Beurteilung

-

5. Antrag

- Abwarten: Wird die Uebergewichtsgebühr gesenkt, so kann dies den Oesterreichern als Entgegenkommen auf ihre Anliegen dargelegt werden.

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.16 kt
61 57 38

Bern, 11. April 1985
Fi/Ny

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Polen

(Positionspapier Nr. 1)

1. Massnahme (mit Bsp.)

- Gemäss Strassentransportabkommen erhebt Polen Transitgebühren.
- Für den bilateralen Verkehr war eine befristete Befreiung von polnischen Abgaben vereinbart, die Ende Juni 1982 ablief.
- Mit Schreiben vom 27. März 1985 wünscht Polen die Zusammenkunft der Gemischten Kommission, um nach Einführung der SVA eine neue Regelung zu treffen.

2. Ergebnis der Gespräche

- Die Gemischte Kommission wird voraussichtlich vom 3. - 5. Juni 1985 in Warschau zusammentreten.

3. Bemerkungen

4. Beurteilung

- Kein Transportmarkt für Schweizer Transporteure.

5. Antrag (vor dem Beschluss ASTAG anhören)

- Gespräche abwarten.

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.18 kt
61 57 38

3003 Bern, 11. April 1985
Fi/Ga

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Rumänien

(Positionspapier Nr. 1)

1. Massnahme (mit Bsp.)

a) Strassenbenützungsgebühr

- nur auf Ausländer anwendbar
- Ansätze: Gesamtgewicht (Bruttogewicht) . km . 0,02 Fr.
- Fahrt nach Bukarest (653 km) einfach: Fr. 490.--.

b) Gemäss Gesetz kann Rumänien Transporteure aus Staaten, die niedrigere Gesamtgewichte zulassen als Rumänien, auf das gleiche Gesamtgewicht beschränken, die Einfahrt mit höherem Gewicht gegen Gebühr aber zulassen: Betrag Fr. 1'470.--.

2. Ergebnis der Gespräche

- Massnahme b) konnte bisher abgewendet werden (letztmals in der Gemischten Kommission vom 10. - 12. Dezember 1984 in Bern).

3. Bemerkungen

- Sofern Rumänien CH-Transporteure auf 28 t beschränkt - allerdings mit der Möglichkeit, sie gegen Entrichtung einer prohibitiven Sondergebühr trotzdem mit 38 t zu zulassen - stellte dies ein Präjudiz dar und könnte andere Staaten veranlassen, gegen CH-Transporteure gleich zu verfahren.

4. Beurteilung

1984: ca. 40 Transporte nach Rumänien ausgeführt.

5. Antrag (vor dem Beschluss ASTAG anhören)

- Im Rahmen der Gemischten Kommission nochmals versuchen, die Rumänen zu einem Entgegenkommen zu bewegen
- Eingangsgebühr für rumänische Fahrzeuge vorsehen
- Risiko, dass Rumänien Massnahme b) anwendet, wodurch Fahrten von Schweizer Unternehmern verunmöglicht würden.

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.19 kt
61 57 38

3003 Bern, 17. April 1985
Fi/Ga

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Schweden

(Positionspapier Nr. 2)

1. Massnahme (mit Bsp.)

- Erhebt seit 1974 Kilometerabgabe auf In- und Ausländer
- Zollorgane wurden angewiesen, ab 1. April 1985 auf Schweizer Fahrzeugen Tagessteuer zu erheben.
- Ansätze abgestuft nach Gewichten: Fr. 2.40 bis Fr. 12.30.

2. Ergebnis der Gespräche

- Für den 22./23. April 1985 provisorisch vorgesehene Gemischte Kommission wird auf Begehren der schwedischen Behörden voraussichtlich am 7./8. Mai 1985 zusammentreten
- Intervention CH-Botschafter vom 9. April 1985 beim schwedischen Finanzminister blieb erfolglos.

3. Bemerkungen

- Nach mündlichen Auskünften aus dem Transportministerium soll in Schweden Finanzministerium zuständig sein. Schwedische Tagessteuer wird erhoben, weil SVA von den massgebenden schwedischen Finanzexperten als Steuer betrachtet wird.
- Das Transportministerium anerkennt das (CEMT-)Prinzip der Territorialität für die Deckung der Infrastrukturkosten.

4. Beurteilung

--

5. Antrag (vor dem Beschluss ASTAG anhören)

- Gespräche der Gemischten Kommission abwarten
- Sofern Schweden auf seinen Entscheid nicht zurückkommt, Eingangsgebühr für schwedische Strassengüterfahrzeuge vorsehen.

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.27 kt
61 57 38

3003 Bern, 11. April 1985
Fi/Ga

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Sowjetunion

(Positionspapier Nr. 1)

1. Massnahme (mit Bsp.)

- Erhebt seit 1. März 1985 Abgabe
- Ansätze durch Schweizer Botschaft erfragen
- wahrscheinlich nur auf ausländische Fahrzeuge anwendbar.

2. Ergebnis der Gespräche

- keine Gespräche vorsehen.

3. Bemerkungen

4. Beurteilung

- Laut ASTAG werden keine 10 Transporte pro Jahr in die Sowjetunion ausgeführt.

5. Antrag (vor dem Beschluss ASTAG anhören)

- Intervention durch CH-Botschaft
- Je nach Ergebnis, Eingangsgebühr vorsehen.

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.20 kt
61 57 38

3003 Bern, 12. April 1985
Fi/Ae

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Spanien

(Positionspapier Nr. 2)

1. Massnahme (mit Bsp.)

- Canon de coincidencia
 - grundsätzlich auf In- und Ausländer anwendbar, wird in der Praxis nur auf Ausländer erhoben
 - Ansatz: Fr. 0.006 pro t zulässiger Nutzlast und km
- Fahrt nach Madrid (815 km) : Fr. 105.--
- Transit nach Portugal (1'230 km) : Fr. 160.--
- Transit nach Nordafrika (1'506 km) : Fr. 200.--

2. Ergebnis der Gespräche

- Spanien beharrt auf Steuerversion SVA, auf Gegenseitigkeit und auf 28 t-Gewichtsbeschränkung in der Schweiz
- Spanische Abgabe soll ab 1. Mai 1985 erhoben werden
- Kein Entgegenkommen trotz Androhung allfälliger schweizerischer Gegenmassnahmen
- FL-Fahrzeuge von spanischer Abgabe befreit

3. Bemerkungen

- ASTAG äusserte gegenüber Herrn Bundesrat Stich Meinung, dass spanische Abgabe nicht tragbar sei; ging dabei aber vom Ansatz 1 Peseta pro kg Ladung aus
- Tatsächlich verteuert die Abgabe die gegenwärtigen Transportpreise für eine beladene Hin- und Rückfahrt bis Barcelona (nordspanischer Industrieraum, ca. 300 km) um 1 % von 4'000 Franken, bis Madrid (1'630 km) um 4 % von 5'000 Franken und im Transit bis Portugal (2'500 km) um 5 % von 6'500 Franken

4. Beurteilung

- Bedeutender Markt für Schweizer Transportgewerbe
- 1984: rund 5'000 Transporte aller Art, wovon 1'200 Transittransporte

5. Antrag (vor dem Beschluss ASTAG anhören)

- Verbindliche Meinungsäusserung der ASTAG einholen
- Sofern die ASTAG die Abgabe als untragbar erachtet,
 - Intervention auf höchster politischer Ebene mit Androhung schweizerischer Gegenmassnahmen
 - Eingangsgebühr für spanische Strassengüterfahrzeuge vorsehen

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.21 kt
61 57 38

3003 Bern, 11. April 1985
Fi/Ga

VERTRAULICH

VERTRAULICH
(Positionspapier Nr. 2)

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Tschechoslowakei

(Positionspapier Nr. 1)

1. Massnahme (mit Bsp.)

- Strassenabgabe
- gilt für In- und Ausländer, sofern keine Befreiung auf Gegenseitigkeit.
- spiegelbildliche Abgabe gemäss Ansätzen der Verordnung vom 12. September 1984.

2. Ergebnis der Gespräche

- Einmalige Abgabe von Fr. 15.- bei der Einfahrt ohne Rücksicht auf Fahrzeugkombination, Aufenthaltsdauer und Transportdistanz.

3. Bemerkungen

- Busse und FL-Fahrzeuge von Abgabe befreit.

4. Beurteilung

- Rund 200 Transporten schweizerischer und liechtensteinischer Fahrzeuge in die CSSR stehen 1'900 Transporte von CSSR-Unternehmen in die Schweiz entgegen.

5. Antrag (vor dem Beschluss ASTAG anhören)

Keine schweizerischen Gegen-Gegenmassnahmen vorsehen.

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.23 kt
61 57 38

3003 Bern, 17. April 1985
Fi/Ga

4. Beurteilung

- Bedeutender Markt für Schweizer Transportgewerbe

- 1984: rund 5'000 Transporte aller Art, wovon 1'200 Transittransporte

VERTRAULICH

5. Antrag (vor dem Beschluss ASTAG anhören)

- Verständliche Meinungsäußerung der ASTAG einholen

- Sofern die ASTAG die Abgabe als untragbar erachtet,

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Türkei

(Positionspapier Nr. 1)

1. Massnahme (mit Bsp.)

- Seit 1976 Gebühr für Transittransporte durch Türkei

- Keine Massnahmen angekündigt.

2. Ergebnis der Gespräche

- Abkommen und Protokoll angepasst.

3. Bemerkungen

—

4. Beurteilung

- Wichtiges Transitland für Nahost-Transporte.

5. Antrag (vor dem Beschluss ASTAG anhören)

- Keine schweizerischen Gegen-Gegenmassnahmen vorsehen.

BUNDESAMT FUER VERKEHR
841.22 kt
61 57 38

3003 Bern, 11. April 1985
Fi/Ga

VERTRAULICH

Schwerverkehrsabgabe - ausländische Massnahme - Vorgehen

Ungarn

(Positionspapier Nr. 2)

1. Massnahme (mit Bsp.)

- Strassenbenützungsgebühr
 - nur auf Ausländer anwendbar
 - Ansatz Fr. 0,015 pro t/Gesamtgewicht (bzw. Eigengewicht) und pro km
- Fahrt nach Budapest (200 km) : Fr. 115.—
Transit durch Ungarn (433 km): Fr. 250.—

2. Ergebnis der Gespräche

- Gespräche 4./5. März 1985 in Budapest
- kein Entgegenkommen
- Intervention durch CH-Botschaft mit Androhung von CH-Gegenmassnahmen; Ergebnis ausstehend.

3. Bemerkungen

- Sofern weitere Erleichterungen gewährt werden wie
 - Reduktion der Grenzzonen- Verwaltungsgebühr
 könnten ungarische Behörden allenfalls Zugeständnisse machen
- Ungarische Delegation war über Kontingentsprobleme mit Jugoslawien im Bild.

4. Beurteilung

- Umfahrungs- Transitland, sofern Transit durch Jugoslawien verunmöglicht würde (Nahost-Transporte).

5. Antrag (vor dem Beschluss ASTAG anhören)

- Kontingentsgespräche mit Jugoslawien abwarten
- Wenn Transit durch Jugoslawien ohne Probleme gewährleistet ist, Eingangsgebühr für ungarische Fahrzeuge vorsehen.



84-320034 RI/PK

17. April 1985

Rechtsfragen im Zusammenhang mit den Motionen Cavadini
und Fischer-Hägglings sowie dem Postulat Schärli

1. Können Bundesrat oder Bundesgesetzgeber die Schwerverkehrs-
abgabe für ausländische Fahrzeuge aufheben?

11. Artikel 17 Absatz 4 der Uebergangsbestimmungen zur BV
ermächtigt den Bundesrat, bestimmte Fahrzeuge von der
Abgabe zu befreien und Sonderregelungen zu treffen, ins-
besondere für Fahrten im Grenzbereich. Das angeführte Bei-
spiel indiziert, dass eine generelle Befreiung der auslän-
dischen Fahrzeuge nicht in Frage käme. Das Indiz wird zur
Gewissheit, wenn im nachfolgenden Satz zu lesen ist, dass im
Ausland immatrikulierte Fahrzeuge nicht besser gestellt
werden dürfen als schweizerische Fahrzeuge.

Der Bundesrat wäre demnach nicht befugt, die Schwerverkehrs-
abgabe für im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge generell
aufzuheben. Nicht anders ist die Kompetenzfrage für bila-
terale Befreiungen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit
zu beurteilen. Auch dann werden ausländische Fahrzeuge
gegenüber schweizerischen privilegiert. Schliesslich ist
auch eine Sistierung der Schwerverkehrsabgabe durch den
Bundesrat für ausländische Fahrzeuge kompetenzrechtlich
nicht abgedeckt. Denn eine solche ist ebenfalls eine Auf-
hebung, wenn nicht eine endgültige, so doch eine vorüber-
gehende.

Die Befreiung ausländischer Fahrzeuge von der Schwerverkehrsabgabe stünde im übrigen gegen Sinn und Zweck der Schwerverkehrsabgabe. Nicht zuletzt die ausländischen Fahrzeuge, die zum grossen Teil vor der Grenze aufgetankt werden und anschliessend die Schweiz durchqueren, gaben Anlass zur Einführung der Schwerverkehrsabgabe. Diese Fahrzeuge verursachen nämlich - wie die inländischen - Strassenkosten, tragen zu deren Deckung mangels Belastung mit Treibstoffzoll aber zum grossen Teil nichts bei. Die Schwerverkehrsabgabe soll hierfür einen gewissen Ausgleich schaffen (vgl. Amtl. Bull. NR 1981, S. 1211).

12. Laut Artikel 17 Absatz 5 der Uebergangsbestimmungen zur BV kann die Schwerverkehrsabgabe vor Ablauf der Verfassungsbestimmung, d.h. vor Ablauf von zehn Jahren, auf dem Wege der Gesetzgebung ganz oder teilweise ausser Kraft gesetzt werden. Den Beratungen in den eidgenössischen Räten ist zu entnehmen, dass die Bestimmung eingeführt worden ist, um einen nahtlosen Uebergang zu einer Abgabe zu schaffen, die in der Vorlage über die neuen Verfassungsgrundlagen über eine koordinierte Verkehrspolitik vorgesehen ist (vgl. etwa Amtl. Bull. NR 1981, S. 1236 f. und 1251; 1983, S. 587 f. und 592; Amtl. Bull. SR 1982, S. 326). Die Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe für ausländische Fahrzeuge durch den Gesetzgeber aus andern Gründen wäre daher mit dem aus den Materialien ersichtlichen Sinn und Zweck der Abgabe nicht vereinbar. Man würde, wie bereits ausgeführt, jene Fahrzeuge befreien, welche mit Blick auf die Verursachung von Strassenkosten wesentlichen Anlass für die Einführung der Schwerverkehrsabgabe gegeben haben. Zudem wäre fraglich, ob die Aufhebung mit dem Gleichbehandlungsgebot (Art. 4 BV) vereinbar wäre. Es würden so nämlich nur noch die schweizerischen Fahrzeuge belastet. Zwar könnten derweise Belastungen schweizerischer Fahrzeuge im Ausland verhindert werden.

Doch würden nicht alle Halter schweizerischer Fahrzeuge gleichmässig entlastet. Es gibt zahlreiche Halter, deren Fahrzeuge nicht im Ausland verkehren. Daran würde auch die allfällige Zustimmung der Strassenverkehrsverbände zur Aufhebung nichts Entscheidendes ändern. Das ergibt sich schon daraus, dass sie nicht im Namen aller Fahrzeughalter sprechen könnten. Andererseits ist festzustellen, dass der Wortlaut der Bestimmung eine Aufhebung der fraglichen Art zuliesse; die Schwerverkehrsabgabe würde teilweise aufgehoben.

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung und auch nach der Rechtslehre gibt es keine in jedem Fall zu beachtende Rangordnung der Auslegungselemente. Namentlich die Materialien vermögen die Auslegung nicht generell zu bestimmen (vgl. BGE 105 Ib 53; 103 Ia 290). Vielmehr hat die Auslegung vom Wortlaut einer Norm auszugehen. Dabei sind Sinn und Zweck sowie die Wertungen aus der Norm selbst zu ermitteln. Die Entstehungsgeschichte kann allenfalls bei unklaren oder unvollständigen Bestimmungen ein Hilfsmittel sein, um den Sinn einer Norm zu erkennen. Die Materialien sind alsdann je bedeutungsvoller, je jünger eine Norm ist (vgl. BGE 104 Ia 244).

Veranschlagt man Sinn und Zweck der Schwerverkehrsabgabe unter Berücksichtigung der Materialien, so steht fest, dass die ausländischen Fahrzeuge mit Blick auf die Kostenverursachung der Abgabepflicht unterworfen sind. Andererseits gingen aber die die Verfassungsbestimmung vorbereitenden Instanzen und schliesslich Volk und Stände bei der Abstimmung davon aus, die Schwerverkehrsabgabe sei für die schweizerischen Transporteure tragbar und würde nicht zum Anlass für ausländische Massnahmen genommen, welche die Wettbewerbsfähigkeit der international tätigen schweizerischen Transporteure gefährden. Sollten solche Massnahmen die Wettbewerbsfähigkeit

dieser Unternehmen tatsächlich ernsthaft gefährden - ob dem so sei, können wir mangels hinreichender Sachkenntnis nicht beurteilen -, so widerspräche die Belastung der ausländischen Fahrzeuge Sinn und Zweck der Schwerkverkehrsabgabe, wie sie sich aus dem Gesamtzusammenhang ergeben. Unter dieser Voraussetzung hielten wir es für vertretbar, wenn der Gesetzgeber, gewissermassen im Sinne eines Notventils, die in Artikel 17 Absatz 5 der Uebergangsbestimmungen zur BV enthaltene Kompetenz in Anspruch nähme.

Sodann neigen wir dazu, dem Gesetzgeber die Berufung auf die erwähnte Kompetenz auch dann zuzugestehen, wenn das der einzige sinnvolle Weg zur Vermeidung einer Eskalation von Massnahmen und Gegenmassnahmen der Schweiz und des Auslandes wäre und eine solche Eskalation vitalen Interessen der Schweiz widerspräche.

Kann die Aufhebung der Schwerkverkehrsabgabe für ausländische Fahrzeuge unter den erwähnten Voraussetzungen generell als vertretbar erachtet werden, so gilt gleiches auch für die bilaterale Aufhebung auf dem Wege der Gegenseitigkeit. Weiter wäre alsdann die Sistierung anstelle der Aufhebung vertretbar.

Artikel 17 Absatz 5 der Uebergangsbestimmungen zur BV ermächtigt den Gesetzgeber. Dieser kann die Kompetenz entweder selber wahrnehmen oder den Bundesrat dazu ermächtigen. Dabei wären allerdings, entsprechend den Anforderungen an Delegationsnormen, die Grundsätze für die Aufhebung oder Sistierung im Gesetz zu verankern. Im vorliegenden Fall dürfte eine Ermächtigung an den Bundesrat unumgänglich sein, damit auf Massnahmen einzelner Länder rasch und sachgerecht reagiert werden könnte. Es wäre vorzusehen, dass der Bundesrat bei Vorliegen der erwähnten Voraussetzungen die Schwerkverkehrsabgabe gegenüber einzelnen Ländern autonom oder durch den Abschluss von Staatsverträgen aufheben oder sistieren könnte.

2. Könnte der Bund den schweizerischen Transporteuren die im Ausland bezahlten Retorsionsabgaben vergüten?

Die Vergütung ausländischer Retorsionsabgaben käme einer Finanzhilfe (Subvention) gleich. Nach der Praxis der Bundesbehörden bedürfen Finanzhilfen des Bundes einer verfassungsrechtlichen Grundlage (vgl. etwa BBl 1979 II 732). Zu prüfen ist, ob sie bestehe:

Es ist naheliegend, zunächst die Verfassungsgrundlage für die Schwerverkehrsabgabe darauf hin zu befragen, ob sie eine Vergütung abzudecken vermöchte. In der Tat lässt sich die Auffassung vertreten, falls der Bund auf die Erhebung der Abgabe verzichten könne, sei er auch befugt, in entsprechender Höhe Vergütungen auszurichten. Damit würde indirekt dasselbe Ergebnis wie mit der Aufhebung erreicht.

Fraglich ist demnach, ob die schweizerischen Fahrzeuge von der Schwerverkehrsabgabe befreit werden könnten. Einmal mehr ist Artikel 17 Absatz 5 der Uebergangsbestimmungen der BV zu interpretieren, wonach der Gesetzgeber befugt ist, vorzeitig ganz oder teilweise auf die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe zu verzichten. Es kann insofern auf die Ausführungen in Ziffer 12 verwiesen werden.

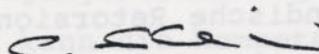
Ausländische Retorsionsabgaben wären gestützt auf Artikel 17 Absatz 5 der Uebergangsbestimmungen der BV höchstens bis zur Höhe der schweizerischen Abgabe einer Vergütung zugänglich. Darüber hinausgehende Vergütungen wären nur zulässig, wenn dafür eine andere Verfassungsgrundlage angerufen werden könnte. Bestünde sie?

Nach Artikel 31^{bis} Absatz 3 Buchstabe a BV ist der Bund befugt, nötigenfalls in Abweichung von der Handels- und Gewerbe-freiheit, Vorschriften zu erlassen zur Erhaltung wichtiger, in ihren Existenzgrundlagen gefährdeter Wirtschaftszweige.

Voraussetzung ist, dass das Gesamtinteresse (Öffentliche Interesse) dies rechtfertigt. Die Vergütung würde die Handels- und Gewerbefreiheit nicht beeinträchtigen, so dass es keines Notwendigkeitsnachweises dieser Art bedürfte. Fraglich ist hingegen, ob ein wichtiger Wirtschaftszweig betroffen wäre und ob das Gesamtinteresse dessen Erhaltung rechtfertigen würde. Mangels hinreichender Sachkenntnis können wir diese Fragen nicht beantworten. Falls eine positive Antwort möglich ist, könnte der Bund den international tätigen schweizerischen Transportunternehmen ausländische Retorsionsabgaben vergüten. Müsste Artikel 31^{bis} Absatz 3 Buchstabe a BV in Anspruch genommen werden, so könnte dies für die ganze Vergütung geschehen, nicht nur für den die schweizerische Abgabe übersteigenden Betrag. Der Gesetzgeber müsste sich m.a.W. nicht auf Artikel 17 Absatz 5 der Uebergangsbestimmungen der BV stützen.

Eine andere Verfassungsbestimmung, die den Bund zur Vergütung ausländischer Retorsionsabgaben ermächtigen würde, ist nicht ersichtlich.

BUNDESAMT FUER JUSTIZ
Hauptabteilung Staats-
und Verwaltungsrecht



Ch. Steinlin, Vizedirektor

Annexe 3Projets d'ordonnances

beruht auf Art. 103 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958
über den Strassenverkehr¹⁾

besteht:

Art. 1 Geltungsbereich

Die Verordnung gilt für in Spanien immatrikulierte Motorfahrzeuge und Anhänger mit
einem Gesamtgewicht von je über 3,5 t (nachfolgend Fahrzeuge), mit denen im interna-
tionalen Strassenverkehr Güter befördert werden.

Art. 2 Eingangsgebühr

Die Fahrzeugführer haben bei der Einfahrt in die Schweiz eine Eingangsgebühr zu ent-
richten. Sie beträgt:

- für Fahrzeuge (Lastwagen, Sattel- oder
Anhängersüge) zur Güterbeförderung Fr. 200.--.

Art. 3 Strafbestimmung

Wer den Vorschriften dieser Verordnung zuwiderhandelt, wird mit Haft oder Bussse be-
straft.

Art. 4 Vollzug

Der Vollzug der Verordnung obliegt dem Finanzdepartement.

VERORDNUNG

Über Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht
von mehr als 3,5 t aus Spanien

vom

Der Schweizerische Bundesrat

gestützt auf Artikel 105 Absatz 5 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958
über den Strassenverkehr¹⁾)

verordnet:

Art. 1 Geltungsbereich

Die Verordnung gilt für in Spanien immatrikulierte Motorfahrzeuge und Anhänger mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 t (nachfolgend Fahrzeuge), mit denen im internationalen Strassenverkehr Güter befördert werden.

Art. 2 Eingangsgebühr

Die Fahrzeugführer haben bei der Einfahrt in die Schweiz eine Eingangsgebühr zu entrichten. Sie beträgt:

- für Fahrzeuge (Lastwagen, Sattel- oder Anhängerzüge) zur Güterbeförderung Fr. 200.--.

Art. 3 Strafbestimmung

Wer den Vorschriften dieser Verordnung zuwiderhandelt, wird mit Haft oder Busse bestraft.

Art. 4 Vollzug

Der Vollzug der Verordnung obliegt dem Finanzdepartement.

1) SR 741.01

VERORDNUNG

Art. 5 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1985 in Kraft.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Der Bundeskanzler:

Die Verordnung gilt für in Spanien immatrikulierte Motorfahrzeuge und Anhänger mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 t (nachfolgend Fahrzeug), mit denen im internationalen Strassenverkehr Güter befördert werden.

Die Fahrzeugführer haben bei der Einfahrt in die Schweiz eine Eintragung zu machen. Sie beträgt:

- für Fahrzeuge (Lastwagen, Sattel- oder Anhängerzüge) zur Güterbeförderung Fr. 300.-

Bei den Vorschriften dieser Verordnung zueinander, wird mit Hilfe oder Buss be-

Der Vollzug der Verordnung obliegt dem Finanzdepartement.

ORDONNANCE

sur les véhicules à moteur provenant de l'Espagne et dont le poids global est supérieur à 3,5 t

du

Le Conseil fédéral suisse,

vu l'article 105, 5e alinéa de la loi fédérale du 19 décembre 1958¹⁾ sur la circulation routière,

a r r ê t e :

Article premier Champ d'application

La présente ordonnance s'applique aux véhicules à moteur et aux remorques immatriculés en Espagne (dénommés ci-après véhicules) dont le poids global excède 3,5 t et qui servent au transport routier international de marchandises.

Art. 2 Redevance d'entrée

Lorsqu'ils arrivent en Suisse, les conducteurs des véhicules doivent s'acquitter d'une redevance d'entrée. Celle-ci s'élève:

à Fr. 200.-- pour les véhicules servant au transport des marchandises
(camions, véhicules articulés, trains routiers).

Art. 3 Disposition pénale

Celui qui enfreint les dispositions de la présente ordonnance sera puni des arrêts ou d'une amende.

Art. 4 Exécution

L'exécution de la présente ordonnance incombe au Département des finances.

1) SR 741.01

Art. 5 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération:

Le chancelier de la Confédération:

VERORDNUNG

über Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht
von mehr als 3,5 t aus Ungarn

vom

Der Schweizerische Bundesrat

gestützt auf Artikel 105 Absatz 5 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958
über den Strassenverkehr¹⁾)

verordnet:

Art. 1 Geltungsbereich

Die Verordnung gilt für in Ungarn immatrikulierte Motorfahrzeuge und Anhänger mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 t (nachfolgend Fahrzeuge), mit denen im internationalen Strassenverkehr Güter befördert werden.

Art. 2 Eingangsgebühr

Die Fahrzeugführer haben bei der Einfahrt in die Schweiz eine Eingangsgebühr zu entrichten. Sie beträgt:

- für Fahrzeuge (Lastwagen, Sattel- oder Anhängerzüge) zur Güterbeförderung Fr. 200.—.

Art. 3 Strafbestimmung

Wer den Vorschriften dieser Verordnung zuwiderhandelt, wird mit Haft oder Busse bestraft.

Art. 4 Vollzug

Der Vollzug der Verordnung obliegt dem Finanzdepartement.

1) SR 741.01

Art. 5 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1985 in Kraft.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Der Bundeskanzler:

ORDONNANCE

sur les véhicules à moteur provenant de la Hongrie et dont le poids global est supérieur à 3,5 t

du

Le Conseil fédéral suisse,

vu l'article 105, 5e alinéa de la loi fédérale du 19 décembre 1958¹⁾ sur la circulation routière,

a r r ê t e :

Article premier Champ d'application

La présente ordonnance s'applique aux véhicules à moteur et aux remorques immatriculés en Hongrie (dénommés ci-après véhicules) dont le poids global excède 3,5 t et qui servent au transport routier international de marchandises.

Art. 2 Redevance d'entrée

Lorsqu'ils arrivent en Suisse, les conducteurs des véhicules doivent s'acquitter d'une redevance d'entrée. Celle-ci s'élève:

à Fr. 200.-- pour les véhicules servant au transport des marchandises
(camions, véhicules articulés, trains routiers).

Art. 3 Disposition pénale

Celui qui enfreint les dispositions de la présente ordonnance sera puni des arrêts ou d'une amende.

Art. 4 Exécution

L'exécution de la présente ordonnance incombe au Département des finances.

1) SR 741.01

Art. 5 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération:

Le chancelier de la Confédération:

VERORDNUNG

über Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht
von mehr als 3,5 t aus Rumänien

vom

Der Schweizerische Bundesrat

gestützt auf Artikel 105 Absatz 5 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958
über den Strassenverkehr¹⁾)

verordnet:

Art. 1 Geltungsbereich

Die Verordnung gilt für in Rumänien immatrikulierte Motorfahrzeuge und Anhänger mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 t (nachfolgend Fahrzeuge), mit denen im internationalen Strassenverkehr Güter befördert werden.

Art. 2 Eingangsgebühr

Die Fahrzeugführer haben bei der Einfahrt in die Schweiz eine Eingangsgebühr zu entrichten. Sie beträgt:

- für Fahrzeuge (Lastwagen, Sattel- oder Anhängerzüge) zur Güterbeförderung Fr. 500.--.

Art. 3 Strafbestimmung

Wer den Vorschriften dieser Verordnung zuwiderhandelt, wird mit Haft oder Busse bestraft.

Art. 4 Vollzug

Der Vollzug der Verordnung obliegt dem Finanzdepartement.

1) SR 741.01

Art. 5 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1985 in Kraft.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Der Bundeskanzler:

ORDONNANCE

sur les véhicules à moteur provenant de la Roumanie et dont le poids global est supérieur à 3,5 t

du

Le Conseil fédéral suisse,

vu l'article 105, 5e alinéa de la loi fédérale du 19 décembre 1958¹⁾ sur la circulation routière,

a r r ê t e :

Article premier Champ d'application

La présente ordonnance s'applique aux véhicules à moteur et aux remorques immatriculés en Roumanie (dénommés ci-après véhicules) dont le poids global excède 3,5 t et qui servent au transport routier international de marchandises.

Art. 2 Redevance d'entrée

Lorsqu'ils arrivent en Suisse, les conducteurs des véhicules doivent s'acquitter d'une redevance d'entrée. Celle-ci s'élève:

à Fr. 500.-- pour les véhicules servant au transport des marchandises (camions, véhicules articulés, trains routiers).

Art. 3 Disposition pénale

Celui qui enfreint les dispositions de la présente ordonnance sera puni des arrêts ou d'une amende.

Art. 4 Exécution

L'exécution de la présente ordonnance incombe au Département des finances.

1) SR 741.01

BERNARD

Art. 5 **Entrée en vigueur**

La présente ordonnance entre en vigueur le

1965 in Kraft.

In Namen des Schweizerischen Bundesrates
Le Conseil fédéral suisse.

Der Bundespräsident:

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération:

Le chancelier de la Confédération:

Artikel Premier Champ d'application

Art. 2 Redevance d'entrée

Art. 3 Dispositions pénales

Art. 4 Exécution

VERORDNUNG

über Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht
von mehr als 3,5 t aus Schweden

vom

Der Schweizerische Bundesrat

gestützt auf Artikel 105 Absatz 5 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958
über den Strassenverkehr¹⁾

verordnet:

Art. 1 Geltungsbereich

Die Verordnung gilt für in Schweden immatrikulierte Motorfahrzeuge und Anhänger mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 t (nachfolgend Fahrzeuge), mit denen im internationalen Strassenverkehr Güter befördert werden.

Art. 2 Eingangsgebühr

Die Fahrzeugführer haben bei der Einfahrt in die Schweiz eine Eingangsgebühr zu entrichten. Sie beträgt:

- für Fahrzeuge (Lastwagen, Sattel- oder Anhängerzüge) zur Güterbeförderung Fr. 30.—.

Art. 3 Strafbestimmung

Wer den Vorschriften dieser Verordnung zuwiderhandelt, wird mit Haft oder Busse bestraft.

Art. 4 Vollzug

Der Vollzug der Verordnung obliegt dem Finanzdepartement.

1) SR 741.01

Art. 5 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1985 in Kraft.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Der Bundeskanzler:

ORDONNANCE

sur les véhicules à moteur provenant de la Suède et dont le poids global est supérieur à 3,5 t

du

Le Conseil fédéral suisse,

vu l'article 105, 5e alinéa de la loi fédérale du 19 décembre 1958¹⁾ sur la circulation routière,

a r r ê t e :

Article premier Champ d'application

La présente ordonnance s'applique aux véhicules à moteur et aux remorques immatriculés en Suède (dénommés ci-après véhicules) dont le poids global excède 3,5 t et qui servent au transport routier international de marchandises.

Art. 2 Redevance d'entrée

Lorsqu'ils arrivent en Suisse, les conducteurs des véhicules doivent s'acquitter d'une redevance d'entrée. Celle-ci s'élève:

à Fr. 30.-- pour les véhicules servant au transport des marchandises (camions, véhicules articulés, trains routiers).

Art. 3 Disposition pénale

Celui qui enfreint les dispositions de la présente ordonnance sera puni des arrêts ou d'une amende.

Art. 4 Exécution

L'exécution de la présente ordonnance incombe au Département des finances.

1) SR 741.01

Art. 5 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération:

Le chancelier de la Confédération:

VERORDNUNG

über Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht
von mehr als 3,5 t aus der Deutschen Demokratischen Republik

vom

Der Schweizerische Bundesrat

gestützt auf Artikel 105 Absatz 5 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958
über den Strassenverkehr¹⁾

verordnet:

Art. 1 Geltungsbereich

Die Verordnung gilt für in der Deutschen Demokratischen Republik immatrikulierte Motorfahrzeuge und Anhänger mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 t (nachfolgend Fahrzeuge), mit denen im internationalen Strassenverkehr Personen oder Güter befördert werden.

Art. 2 Eingangsgebühr

Die Fahrzeugführer haben bei der Einfahrt in die Schweiz eine Eingangsgebühr zu entrichten. Sie beträgt:

- für Fahrzeuge zur Personenbeförderung Fr. 80.—
- für Fahrzeuge (Lastwagen, Sattel- oder Anhängerzüge) zur Güterbeförderung Fr. 250.—.

Art. 3 Strafbestimmung

Wer den Vorschriften dieser Verordnung zuwiderhandelt, wird mit Haft oder Busse bestraft.

1) SR 741.01

Art. 4 Vollzug

Der Vollzug der Verordnung obliegt dem Finanzdepartement.

Art. 5 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. März 1985 in Kraft.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Der Bundeskanzler:

—	Fr. 80.—	- für Fahrten zur Personalförderung
—	Fr. 250.—	- für Fahrten (Lastwagen, Sattel- oder Anhängerzüge) zur Güterförderung

O R D O N N A N C E

sur les véhicules provenant de la République démocratique allemande et dont le poids global est supérieur à 3,5 t

du

Le Conseil fédéral suisse,

vu l'article 105, 5e alinéa de la loi fédérale du 19 décembre 1958¹⁾ sur la circulation routière,

a r r ê t e :

Article premier Champ d'application

La présente ordonnance s'applique aux véhicules à moteur et aux remorques immatriculés en République démocratique allemande (dénommés ci-après véhicules) dont le poids global excède 3,5 t et qui servent au transport routier international des personnes et des marchandises.

Art. 2 Redevance d'entrée

Lorsqu'ils arrivent en Suisse, les conducteurs des véhicules doivent s'acquitter d'une taxe d'entrée. Celle-ci s'élève:

- à Fr. 80.-- pour les véhicules servant au transport des personnes
- à Fr. 250.-- pour les véhicules servant au transport des marchandises (camions, véhicules articulés ou trains routiers).

Art. 3 Disposition pénale

Celui qui enfreint les dispositions de la présente ordonnance sera puni des arrêts ou d'une amende.

1) RS 741.01

Art. 4

Art. 4 Exécution

Der Vollzug der Verordnung obliegt dem Finanzdepartement.

L'exécution de la présente ordonnance incombe au Département des finances.

Art. 5 Inkrafttreten

Art. 5 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le

Der Bundespräsident:

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Der Bundeskanzler:

Le président de la Confédération:

Le chancelier de la Confédération:

Art. 1

Art. 2

Art. 3

Art. 4

Art. 5

Art. 6



EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT
FÜR AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN

DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

DIPARTIMENTO FEDERALE DEGLI AFFARI ESTERI

Berne, le 24 avril 1985

VERTRAULICH

Distribué

Redevance sur le trafic des poids lourds/
Attitude envers les pays étrangers (autres que la RFA)

Vu la proposition du DFF du 19 avril 1985
Vu les résultats de la procédure de co-rapport, il est

d é c i d é :

1. Des décisions réservées sont prises par lesquelles le Conseil fédéral introduit une taxe d'entrée sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport des marchandises provenant d'Espagne, de Hongrie, de Roumanie, de Suède et de la République démocratique allemande, les transports de personne étant également touchés pour ce dernier Etat.
2. Les ordonnances à cet effet sont approuvées.
3. Les décisions entrent en vigueur si après avertissement, les Etats sus-mentionnés n'ont pas répondu de manière positive et effective aux demandes de la Suisse.
4. Le Conseil fédéral décide de la mise en vigueur effective des ordonnances.

Pour extrait conforme

Le secrétaire



EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT
FÜR AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN

DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

DIPARTIMENTO FEDERALE DEGLI AFFARI ESTERI

Berne, le 24 avril 1985

VERTRAULICH

Distribué

Au Conseil fédéral

Redevance sur le trafic des poids lourds/
attitude envers les Etats étrangers

C o - r a p p o r t

aux propositions du DFF du 22 mars et du 19 avril 1985

1. Nous ne pensons pas que le Conseil fédéral puisse rester sans réagir en face de mesures totalement disproportionnées prises par un certain nombre de pays étrangers à la suite de l'introduction de notre taxe poids lourds. Une certaine fermeté est d'autant plus nécessaire que certains pays n'ont pas encore pris de décision et qu'une attitude trop laxiste pourrait leur enlever leurs dernières hésitations.
2. Nous sommes cependant aussi convaincus que les mesures de rétorsions envisagées, et notamment l'introduction d'une redevance d'entrée frappant les poids lourds d'un certain nombre de pays aura essentiellement deux conséquences: elle amènera

les pays concernés à envisager de nouvelles mesures à l'encontre des camionneurs suisses comme par exemple l'interdiction de rouler à plus de 28 tonnes (mesure que nous appliquons déjà sur le territoire suisse), un contingentement ou encore de nouvelles taxes supplémentaires. La mise en vigueur de mesures de rétorsion accentuera encore la détérioration de nos relations politiques, déjà très sensibles depuis l'introduction de la taxe poids lourds, et qui a toutes sortes de conséquences concrètes, et dommageables, notamment sur nos relations économiques avec un certain nombre de pays.

3. Ces deux exigences contradictoires: nécessité de réagir aux pressions de l'extérieur et danger de prendre des mesures de rétorsion conduisant à une escalade très dommageable pour notre pays nous amènent à envisager une solution médiane que l'on pourrait esquisser ainsi:

a) Le Conseil fédéral décide des mesures de rétorsion proposées par le DFF. Il charge les services compétents d'étudier, comme mesure alternative, l'introduction d'une taxe kilométrique qui pourrait s'ajouter à la taxe poids lourds ou la remplacer. Cette taxe kilométrique pourrait être introduite soit sur une base bilatérale, par des accords soumis à l'approbation des Chambres fédérales, soit par Arrêté fédéral urgent. C'est d'ailleurs celle qui a été proposée par le Conseil fédéral et qui constitue un des éléments de la conception globale des transports.

b) la mise en vigueur de ces mesures de rétorsion est suspendue jusqu'à la conclusion d'une nouvelle phase de négociations avec tous les pays ayant pris des mesures de rétorsion vis-à-vis de la Suisse.

c) une fois ces négociations terminées, le Conseil fédéral décide de la mise en vigueur des mesures de rétorsion.

EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT

Il est alors en mesure de faire rapport aux Chambres fédérales sur la suite à donner aux différentes interventions parlementaires concernant le maintien, la suppression ou le remplacement de la taxe poids lourds. Il peut aussi, le cas échéant, soumettre à l'approbation des Chambres fédérales les accords bilatéraux qu'il aura conclu ou encore un Arrêté fédéral urgent proposant l'introduction d'une taxe kilométrique.

- 4) La procédure proposée permet de concrétiser très clairement la volonté du Conseil fédéral de ne pas rester sans réactions face aux mesures prises à l'étranger. Elle permet cependant d'éviter de nouvelles mesures de rétorsion. La réouverture de négociations, en partie sur des bases nouvelles (introduction d'une taxe kilométrique) offre la possibilité aux pays concernés de réexaminer leur décision (les délais très courts prévus par le DFF et le DFEP entre l'annonce de nos mesures de rétorsion et leur mise en vigueur ne permettent pas aux Gouvernements concernés de réexaminer leur position).



Pierre Aubert

EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE

EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT

DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE

DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA



Ausgeteilt

3003 Bern, den 24. April 1985

VERTRAULICH

Für die BR.-Sitzung
vom 2. 5. APR. 1985

An den Bundesrat

Redevance sur le trafic des poids lourds/Attitude envers les
Etats étrangers (autres que la RFA).

Mitbericht

zum Antrag des Eidg. Finanzdepartements vom 19. April 1985

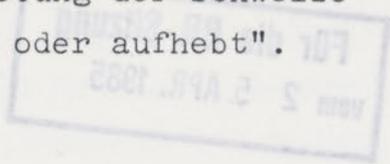
Wir stimmen dem vorgeschlagenen Beschluss grundsätzlich zu.

Wir beantragen indessen, in Ziff. 1 des Beschluss-Dispositivs
Schweden und die DDR zu streichen, weil mit diesen Ländern
noch Verhandlungen im Rahmen der gemischten Kommission statt-
finden (vgl. Ziff. 2 des Antrages des Eidg. Finanzdeparte-
ments).

Den beantragten Verordnungen betreffend Erhebung einer Ein-
gangsgebühr gegenüber Fahrzeugen aus Spanien, Ungarn und
Rumänien stimmen wir zu, beantragen jedoch, Art. 5 ("diese
Verordnung tritt am 1985 in Kraft") durch
folgenden Satz zu ergänzen:

EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE

"Der Bundespräsident wird ermächtigt, die in Art. 2 festgelegte Eingangsgebühr soweit herabzusetzen oder aufzuheben, als Ungarn (Name des jeweiligen Landes) die fiskalische Belastung der schweizerischen Fahrzeuge herabsetzt oder aufhebt".



EIDGENÖSSISCHES
JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT

Relevances des poids lourds/Actes de transit des Etats étrangers (autres que la RFA)

zum Antrag des Eidg. Finanzdepartements vom 19. April 1985

Wir stimmen dem vorgeschlagenen Beschluss grundsätzlich zu.

Wir beantragen indessen, in Ziff. 1 des Beschlusses-Dispositiv zu streichen und die DM zu streichen, weil mit diesen Ländern noch Verhandlungen im Rahmen der gemeinsamen Kommission stattfinden (vgl. Ziff. 2 des Antrages des Eidg. Finanzdepartements).

Die beantragten Verordnungen betreffend Erhebung einer Eingangsgebühr gegenüber Fahrzeugen aus Spanien, Ungarn und Italien stimmen wir zu, beantragen jedoch, Art. 2 ("diese Verordnung tritt am ... 1985 in Kraft") durch folgenden Satz zu ergänzen:

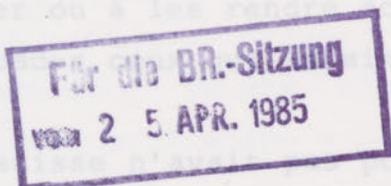


EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'ECONOMIA PUBBLICA

160.1

Confidentiel

Berne, le 24 avril 1985

DistribuéAu Conseil fédéral

C o - r a p p o r t

à la proposition du Département fédéral des finances du 19 avril 1985

Concerne : Redevance sur le trafic des poids lourds /
 Attitude envers les Etats étrangers (autres que la RFA)

- 1 Dans l'optique du Département de l'économie publique, l'attitude qu'adoptera le Conseil fédéral envers les Etats étrangers qui ont introduit des taxes sur les véhicules suisses ou qui sont à la veille de le faire (Espagne, Italie, éventuellement France) doit pleinement prendre en compte l'impact économique - et politique - tant intérieur qu'extérieur des mesures qui seraient décidées. Outre les critères mentionnés dans la proposition du Département des finances (inégalité de traitement entre transporteurs nationaux et transporteurs suisses, disproportion de la taxe étrangère par rapport à la redevance suisse), nous pensons qu'il convient d'accorder plus d'importance aux aspects économiques de la question. Il s'agit en particulier de veiller au maintien des relations de bon voisinage de la Suisse avec les pays membres des Communautés européennes - dont l'Espagne dès le 1er janvier 1986 - et au respect de nos engagements internationaux tels que l'Accord de libre-échange avec les Communautés européennes, la Déclaration relative aux transports des marchandises en transit, la Déclaration de Luxembourg. Il est également nécessaire de prendre en compte le fait que l'activité à l'étranger des transporteurs suisses est considérablement plus importante que l'activité des transporteurs étrangers en Suisse.

- 2 La menace de contre-mesures suisses répondrait à un double objectif: inciter les Etats qui ont déjà adopté des mesures inacceptables à les rapporter ou à les rendre acceptables pour les transporteurs suisses, dissuader ceux qui seraient tentés d'en adopter.
- 3 Si la menace suisse n'avait pas pour effet d'amener à composition les pays ayant déjà adopté des mesures inacceptables, cela ne serait somme toute pas très grave étant donné qu'il s'agit de pays de l'Est, d'importance économique réduite pour la Suisse. La Suède devrait être exclue de cette liste de pays car la mesure décrétée est non discriminatoire et de portée négligeable. La Bulgarie doit par contre être incluse dans cette liste pour des raisons de cohérence et de crédibilité de nos critères de décision.
- 4 La situation serait beaucoup plus grave si l'effet de dissuasion à l'égard des pays qui paraissent se diriger vers l'adoption de mesures inacceptables pour la Suisse ne jouait pas : à court terme l'Espagne et l'Italie, éventuellement la France. Une appréciation réaliste de la situation laisse aujourd'hui penser que tel sera bien le cas. Nous sommes maintenant trop avancés dans le mois d'avril pour que les mesures que nous proposons le 16 avril à l'égard des pays de l'Est - et d'eux seuls - puissent encore atteindre leur objectif essentiel de dissuasion à l'égard de l'Espagne. On doit en effet admettre que le processus de décision est sans doute achevé dans ce pays.
- 5 Le risque est donc élevé que, suite à l'introduction de contre-mesures suisses, l'Espagne franchisse un nouveau degré dans l'escalade par exemple en multipliant les tracasseries, notamment en liaison avec la limite de poids maximal de 28 t (les Espagnols nous ont avertis à cet égard), ou en interdisant même le dépassement du poids maximal de 28 t aux véhicules suisses. Outre ses effets directs désastreux sur les entreprises suisses, l'adoption par l'Espagne de mesures

3003 Bern, Jun 24, April 1985

relatives aux 28 t introduirait un élément non négociable pour la Suisse dans une négociation ultérieure. La tentation serait très forte pour d'autres pays d'avoir recours à cette "arme absolue" contre la concurrence suisse, notamment pour l'Italie et pour la France, qui l'une et l'autre y ont déjà fait clairement allusion.

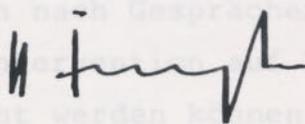
6 Du fait que, à l'heure actuelle, on ne dispose d'aucune alternative et qu'il existe un risque élevé que l'Espagne, voire l'Italie et la France, engagent une escalade de contre-mesures, on doit admettre que le risque est également élevé que le Conseil fédéral doive mettre à exécution vis-à-vis de ces pays les menaces qu'il pourrait brandir. Des conséquences économiques graves en résulteraient. On doit donc se demander aujourd'hui si, avant de lancer un avertissement ou une menace, le Conseil fédéral ne devrait pas attendre de disposer de solutions alternatives.

7 Si, en dépit des considérations émises ci-dessus, pour des raisons politiques, le Conseil fédéral devait décider de suivre la ligne proposée par le Département des finances, nous proposons qu'il décide

- a) d'exclure la Suède et d'inclure la Bulgarie dans la liste des pays touchés, pour les raisons indiquées ci-dessus;
- b) de fixer un délai raisonnable entre l'avertissement donné aux pays concernés et la mise en oeuvre effective des contre-mesures;
- c) de charger le Département des finances de procéder à une étude exhaustive et de lui proposer, pour la séance du 8 mai, en collaboration avec les autres Départements intéressés, des alternatives à la situation actuelle à l'égard de l'étranger.

II. Zu Referat 9, Inkraftsetzung der Eingangsgebühr

DEPARTEMENT FEDERAL DE L'ECONOMIE PUBLIQUE



3003 Bern, den 24. April 1985

Für die BR.-Sitzung
 vom 2 5 APR. 1985

Vertraulich

Ausgeteilt

An den Bundesrat

Schwerverkehrsabgabe, Haltung gegenüber dem Ausland

Mitbericht zum Antrag des EFD vom 19. April 1985

I. Zu Ziffer 8, Höhe der Eingangsgebühr

Die Gegenmassnahmen von Ungarn, der DDR, von Rumänien und Spanien sind abhängig von den in den betreffenden Ländern gefahrenen Distanzen. Es ist zweckmässig, die dagegen gerichtete schweizerische Eingangsgebühr zu pauschalieren. Diese Pauschalierung darf sich jedoch nicht ausschliesslich nach den von den schweizerischen Transportunternehmungen im Ausland gefahrenen Strecken richten, sondern muss gerechterweise auch den von den ausländischen Fahrzeugen in der Schweiz gefahrenen Distanzen Rechnung tragen, am einfachsten, indem für Fahrten, die nicht über die Grenzzone hinausgehen, der halbe Betrag eingefordert wird. Dies nicht zuletzt deshalb, um das Risiko weiterer Reaktionen des Auslandes in Grenzen zu halten.

Im Falle von Schweden, das eine Tagesabgabe erhebt, erübrigt sich eine Abstufung auch im Hinblick auf den relativ tiefen Betrag.

II. Zu Ziffer 9, Inkraftsetzung der Eingangsgebühr

Gegenmassnahmen gegen die einzelnen Länder sollten erst dann in Kraft gesetzt werden, wenn nach Gesprächen und einer allfällig notwendig werdenden Intervention auf höchster Ebene keine Erleichterungen erreicht werden können. Bezüglich der vorgesehenen 5 Staaten ist folgendes zu berücksichtigen:

Ungarn, Spanien

Die Gespräche haben im Rahmen der Gemischten Kommissionen stattgefunden. Beide Staaten waren nicht zu einem Entgegenkommen zu bewegen. In beiden Staaten sind Interventionen auf höchster Ebene erfolgt. Deren Ergebnis steht noch aus. Sofern auch dieses letzte Angebot ausgeschlagen wird, ist die entsprechende schweizerische Gegenmassnahme in Kraft zu setzen.

Rumänien

In der Gemischten Kommission wurde zwar bezüglich der massiven rumänischen Strassenbenützungsgebühr keine Erleichterung erreicht. Dagegen konnte die im rumänischen Gesetz ebenfalls vorgesehene (noch höhere) Sonderabgabe für Fahrzeuge mit Uebergewicht, die den Schweizern wegen unserer 28 t-Beschränkung seit 1981 droht, nochmals abgewendet werden. Im Fall Rumäniens erschiene es daher angezeigt, vorerst auf höchster Ebene mit der Ankündigung schweizerischer Gegenmassnahmen nochmals zu intervenieren und das Ergebnis abzuwarten.

Schweden, DDR

Mit beiden Staaten stehen die Daten für die Gemischten Kommissionen praktisch fest. Die Zusammenkunft mit Schweden wird am 7./8.5.1985 in Stockholm (mit Finnland am 9.5.1985 in Helsinki) stattfinden. Der erwiesenermassen belastete Terminkalender gestattet es andererseits der DDR erst, in der Woche vom 3. - 7.6. oder allenfalls vom 24. - 28.6.1985 nach Bern zu kommen. Um die Schweiz im Falle dieser beiden Staaten nicht dem Vorwurf auszusetzen, mit andern Staaten seien vor Ergreifung von Gegenmassnahmen Gespräche geführt worden, sollte trotz der Dringlichkeit, insbesondere im Falle der DDR, zuerst das Gespräch gesucht werden. Die in Form vorbehaltener Beschlüsse genehmigten Verordnungen über schweizerische Gegenmassnahmen könnten dabei als Druckmittel verwendet werden.

III. Aufhebung der Verordnungen über Eingangsgebühren

Es ist denkbar, dass sich die Notwendigkeit zeigt, eine Verordnung unverzüglich ausser Kraft zu setzen, wenn Verhandlungen mit dem entsprechenden Staat über die Aufhebung von Massnahmen zu einem entsprechenden Ergebnis führen. Für diesen Fall sollte der Bundespräsident ermächtigt sein, die Verordnung ausser Kraft zu setzen, wenn die Gründe für deren Erlass dahingefallen sind. Diese Delegationsmöglichkeit ergibt sich aus Artikel 22 des Verwaltungsorganisationsgesetzes. Aus psychologischen Gründen wurde darauf verzichtet, eine entsprechende Bestimmung in die Verordnungen aufzunehmen.

IV. Gestützt auf diese Ausführungen wird

b e a n t r a g t :

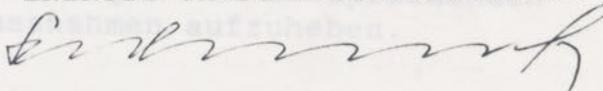
1. Die Verordnungen betreffend Ungarn, der Deutschen Demokratischen Republik, von Rumänien und Spanien sind je durch folgenden Artikel 2 Absatz 2 zu ergänzen:

"Für Fahrzeuge, die nur im grenznahen Gebiet verkehren, wird die halbe Eingangsgebühr erhoben."

2. Ziffer 3 des Beschlussesentwurfes ist wie folgt zu ergänzen:

"Les décisions entrent en vigueur si, après entretiens au sein des commissions mixtes et après avertissement au plus haut niveau, les Etats ..."

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Schlumpf

DER VORSTEHER

DES EIDGENÖSSISCHEN
FINANZDEPARTEMENTS

Bern, 25. April 1985

Die weiteren Beschlüsse werden durch einen bündnerischen Ausschuss vorbereitet und dem normalen Mitberichtsverfahren unterstellt. Vorarbeiten werden durch einen Arbeitsausschuss unter der Leitung von Herrn Generalsekretär F. Landgraf koordiniert. Der Ausschuss besteht aus je einem Vertreter der interessierten Departemente.

Bereinigter Antrag EFD zur Schwerverkehrsabgabe

1. Der Bundesrat beauftragt das Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement zur raschmöglichen Vorlage einer Botschaft zur Einführung einer leistungsbedingten und zweckgebundenen Schwerverkehrsabgabe aufgrund des Verfassungsartikels KVP.
2. Der Bundesrat beauftragt das Eidg. Finanzdepartement zur Vorlage eines modifizierten Finanzplanes, der diesen Gegebenheiten Rechnung trägt, inkl. der Begrenzung der Tankinhalte bei Lastwagen.
3. Der Bundesrat beschliesst folgende Retorsionsmassnahmen:
 - BRD: Erhebung einer Abgabe in der Höhe und analog der deutschen Mehrwertsteuer auf Personentransporte (nur für deutsche Cars)
 - DDR: Eingangsgebühr
 - Ungarn: id
 - Rumänien: id
 - Spanien: id
4. Diese Massnahmen werden ausgesetzt, bis das EDA, bzw. die gemischte Kommission mit den entsprechenden Ländern nochmals unter den neuen Verhältnissen verhandelt hat und das Resultat der Verhandlungen bekannt ist. Vorausgesetzt wird allerdings, dass die Verhandlungen in kürzester Frist (ca. Ende Mai) durchgeführt werden.
5. Treten solche Retorsionsmassnahmen in Kraft, so reduzieren sie sich im grenznahen Gebiet auf 50 %.
6. Hebt ein Land später seine Retorsionsmassnahmen auf, so ist der Bundespräsident ermächtigt, die entsprechenden schweizerischen Retorsionsmassnahmen aufzuheben.

7
 Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement
 Département fédéral de l'économie publique
 Dipartimento federale dell'economia pubblica

7. Die weiteren Beschlüsse werden durch einen bundesrätlichen Ausschuss vorbereitet und dem normalen Mitberichtsverfahren unterstellt. Vorarbeiten werden durch einen Arbeitsausschuss unter der Leitung von Herrn Generalsekretär F. Landgraf koordiniert. Der Ausschuss besteht aus je einem Vertreter der interessierten Departemente.

EIDG. FINANZDEPARTEMENT

SKZ

Stich

Schwerverkehrsabgabe (SVA)

Mitbericht

zum bereinigten Antrag des EFD vom 25. April 1985

Wir teilen die Auffassung des EFD, dass der Bundesrat ein Gesamtkonzept namentlich in bezug auf das weitere Vorgehen gegenüber dem Ausland festlegen sollte.

Dabei möchten wir unterscheiden zwischen Massnahmen, die sofort zu ergreifen wären, und mittel- sowie längerfristigen Lösungsansätzen.

1. Sofortmassnahmen

Staaten, welche die schweizerischen Lastwagen nicht wie die inländischen belasten oder übersetzte Gebühren erheben, sollten unverzüglich veranlasst werden, auf ihre Beschlüsse zurückzukommen.

Unter diesem Gesichtspunkten fallen zur Zeit für sofortige schweizerische Gegenmassnahmen folgende Staaten in Betracht:



EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'ECONOMIA PUBBLICA

160.1

Bern, den 3. Mai 1985

VERTRAULICHAusgeteilt

(nicht an die Presse)

An den B u n d e s r a tSchwerverkehrsabgabe (SVA)M i t b e r i c h t

zum bereinigten Antrag des EFD vom 25. April 1985

I

Wir teilen die Auffassung des EFD, dass der Bundesrat ein Gesamtkonzept namentlich in bezug auf das weitere Vorgehen gegenüber dem Ausland festlegen sollte.

Dabei möchten wir unterscheiden zwischen Massnahmen, die sofort zu ergreifen wären, und mittel- sowie längerfristigen Lösungsansätzen.

1. Sofortmassnahmen

Staaten, welche die schweizerischen Lastwagen nicht wie die inländischen belasten oder übersetzte Gebühren erheben, sollten unverzüglich veranlasst werden, auf ihre Beschlüsse zurückzukommen.

Unter diesen Gesichtspunkten fallen zur Zeit für sofortige schweizerische Gegenmassnahmen folgende Staaten in Betracht:

DDR, Rumänien, Ungarn, Bulgarien. Bei all diesen Ländern wurden jedoch die diplomatischen Interventionsmöglichkeiten noch nicht ausgeschöpft. Es sollten deshalb entsprechende Demarchen auf politischer Ebene, wie sie mit Erfolg in den Fällen Spanien und Italien vorgenommen worden sind, durchgeführt werden. Mögliche Massnahmen gegenüber diesen osteuropäischen Staaten sollten so lange vorbehaltene Beschlüsse bleiben, bis das Ergebnis der Demarchen bekannt ist. Die Inkraftsetzung der Beschlüsse müsste jedenfalls Sache des Gesamtbundesrates sein.

2. Mittelfristige Lösungsansätze

Spanien hat die Einführung von Gegenmassnahmen auf den 1. September 1985 verschoben. Falls die von Italien vorgeschlagenen Verhandlungen über ein Gesamtverkehrsabkommen scheitern, muss erwartet werden, dass auch dieses Land die angedrohte Gegenmassnahme einführt. Um dieser für das schweizerische Transportgewerbe, aber auch für unsere aussenwirtschaftlichen Beziehungen abträglichen Entwicklung Einhalt zu gebieten, müssen dem Bundesrat baldmöglichst angemessene Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Praktisch jedes Land, mit dem Gespräche über die SVA geführt wurden, hat seine Bereitschaft bekundet, eine Befreiung des schweizerischen Schwerverkehrs auf Gegenseitigkeit zu vereinbaren und damit zum status quo ante zurückzukehren. Die meisten Länder verfügen hiefür über eine Gesetzesgrundlage, so dass eine gewisse Gewähr besteht, dass dieses Ziel auf dem Verhandlungswege verhältnismässig rasch und umfassend verwirklicht werden könnte.

Das Bundesamt für Justiz hat in einem Gutachten vom 17. April 1985 (Beilage 2 zum Antrag des EFD vom 19. April,

S. 4) die bilaterale Aufhebung auf dem Weg der Gegenseitigkeit als mit Art. 17 Abs. 5 der Uebergangsbestimmungen zu BV vereinbar bezeichnet. Der Gesetzgeber müsse jedoch den Bundesrat hiezu ermächtigen.

Gestützt auf eine derartige Kompetenzdelegation könnte der Bundesrat die SVA gegenüber einzelnen Ländern autonom oder auf dem Weg bilateraler Vereinbarungen ganz oder teilweise aufheben oder sistieren. Er sollte sich daher die erforderliche Kompetenz so bald als möglich erteilen lassen. Gelegenheit zur Unterbreitung einer entsprechenden Vorlage bietet die bevorstehende Beantwortung der Motionen Cavadini, Fischer-Hägglings und des Postulates Schärli. Angesichts der zeitlichen und sachlichen Dringlichkeit des Geschäftes müsste dem Parlament dessen Behandlung in beiden Räten während der kommenden Sommersession beantragt werden.

Falls es der Schweiz nicht gelingt, auf dem dargelegten Weg zum status quo ante zurückzukehren, riskiert sie, spätestens im Herbst in eine schwierige Lage zu geraten. Sie müsste wohl gegenüber zwei wichtigen Zielländern des schweizerischen Strassenfernverkehrs Gegenmassnahmen ergreifen, welche ihrerseits erneute Reaktionen des Auslandes provozieren könnten, wie etwa die besonders gravierende Beschränkung des Maximalgewichts auf 28 t.

3. Längerfristige Lösungsansätze

Der Ersatz der heutigen SVA durch eine leistungsabhängige und zweckgebundene Abgabe kann nur längerfristig erfolgen. Denn vorab müssen Parlament, Volk und Stände die nötige Verfassungsgrundlage schaffen.

Die meisten Staaten, welche Massnahmen ergriffen haben oder ergreifen könnten, berufen sich dafür auf ihre nationale Gesetzgebung, welche die strikte Gegenseitigkeit der Belastungen vorschreibt; für diese Länder ist die rechtliche Qualifikation einer SVA von untergeordneter Bedeutung. Wohl haben die BRD und Frankreich ihre Folgemassnahmen z.T. damit begründet, die heutige SVA sei eine Steuer. Diese beiden Staaten werden aber ihre Massnahmen kaum nur deswegen rückgängig machen, weil die rechtliche Qualifikation der SVA in Richtung einer Gebühr geändert worden ist.

Ueberdies würden Staaten, welche in der Zwischenzeit mit der Schweiz eine Befreiung auf Gegenseitigkeit vereinbaren, die nachträgliche Einführung einer leistungsabhängigen und zweckgebundenen Abgabe wohl kaum hinnehmen. Aus dieser Ueberlegung müsste die mittelfristige Lösung -- Befreiung auf Gegenseitigkeit -- in die längerfristige eingebaut werden.

II

Bemerkungen zu den einzelnen Anträgen des EFD

ad 1:

Siehe Punkt 3 des beiliegenden Beschlussesentwurfs.

ad 2:

Einverstanden. Bevor aber der Bundesrat zur Frage der Begrenzung der Tankinhalte bei Lastwagen Stellung nimmt, unterbreitet ihm das EFD einen Bericht über deren Ausgestaltung sowie die mutmasslichen Netto-Erträge einer derartigen Massnahme, möglichst nach In- und Ausländern unterschieden.

Denn nach unserer Auffassung muss die Senkung der Freigrenze für die zollfreie Einfuhr des Tankinhaltes sowohl für die schweizerischen wie auch für die ausländischen Lastwagen gelten und ausschliesslich den in der Schweiz verbrauchten Treibstoff belasten. Kontrollen des Tankinhaltes und die damit zusammenhängenden Restitutionsen sind für den Zoll zeit- und personalaufwendig. In allen Fällen, wo die Fahrt in der Grenzzone endet, führen die Kontrollen zu keinen nennenswerten Einnahmen. Diese Massnahme würde zudem den vor einem Jahr von den Ministern der 17 Staaten des europäischen Freihandelsystems in Luxemburg beschlossenen gesamteuropäischen Bestrebungen, die Grenzformalitäten zu vereinfachen, entschieden zuwiderlaufen. Auch die Senkung der Freigrenze an sich steht im Gegensatz zu den europäischen Tendenzen, haben doch die EG diese Grenze erst vor kurzem auf 200 l erhöht. Schliesslich müssten in vielen Fällen die Protokolle zu bilateralen Transportabkommen, welche die zollfreie Einfuhr des Tankinhaltes stipulieren, geändert werden. Ein Nachziehen des Auslandes ist somit nicht auszuschliessen.

ad 3:

Siehe Punkt 1 a des beiliegenden Beschlussesentwurfs.

Die gegen die BRD vorgeschlagene Abgabe auf Personentransporte gibt zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Die von der BRD erhobene Steuer fällt weder wirtschaftlich noch finanziell ins Gewicht.

Die Abgabe ist Teil des EG-weiten Mehrwertsteuersystems, ist durch eine EG-Harmonisierungsrichtlinie fixiert (77/388/EWG) und damit der Verfügungsgewalt der nationalen Instanzen entzogen. Verhandlungen mit der BRD über eine gegenseitige Herabsetzung wären deshalb gar nicht realisierbar, weil der BRD hiezu die Aktivlegitimation fehlt.

Die Massnahme würde zudem unseren touristischen Interessen zuwiderlaufen.

ad 4:

Siehe Punkt 1 b des beiliegenden Beschlussesentwurfs.

ad 5:

In den meisten Fällen sind die ausländischen Massnahmen nach Distanz abgestuft. Dem wurde bei der Bestimmung des Ansatzes unserer Eintrittsgebühr Rechnung getragen: Er stellt einen Durchschnittswert dar. Eine 50-prozentige Ermässigung für eine Einfahrt in die Grenzzone wäre mit unserer Begründung der Eintrittsgebühr unvereinbar, will man doch die Spiegelbildlichkeit der Belastungen unter Konkurrenten wiederherstellen. Dies umso mehr, als die ausländischen Lastwagen ja mehrheitlich nur bis in die Grenzzone fahren. Auch ist zu berücksichtigen, dass es unmöglich sein dürfte zu kontrollieren, ob die betreffenden ausländischen Fahrzeuge dann auch tatsächlich in der Grenzzone bleiben.

ad 6:

Einverstanden.

ad 7:

Einverstanden.

III

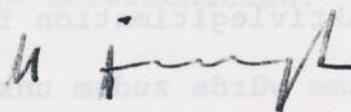
Wir gestatten uns deshalb, Ihnen zu

b e a n t r a g e n :

Der beiliegende Beschlussesentwurf sei gutzuheissen.

EIDG. VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Beilage



Schwerverkehrsabgabe.

Haltung gegenüber ausländischen Massnahmen

Aufgrund der Anträge des EFD vom

22. März 1985

19. April 1985

25. April 1985

Aufgrund des Mitberichtsverfahrens

Aufgrund der Beratungen, wird

b e s c h l o s s e n :

1. Gegenüber der DDR, Ungarn, Rumänien und Bulgarien werden

- a) sowohl in Bern wie auch in den Hauptstädten dieser Länder Demarchen auf politischer Ebene unternommen, um sie aufzufordern, ihre Gegenmassnahmen aufzuheben oder zu reduzieren. Dabei wird signalisiert, dass der Bundesrat seinerseits Gegenmassnahmen in Erwägung ziehe. Gleichzeitig werden die Gespräche im Rahmen der Gemischten Kommissionen weitergeführt;
- b) vorbehaltene Beschlüsse bezüglich der Einführung einer Eintrittsgebühr gefasst. Die Inkraftsetzung dieser Beschlüsse erfolgt durch den Bundesrat nach Abschluss der Gespräche.

2. Bei der Beantwortung der Motionen Villiger, Cavadini, Fischer-Häggingen und des Postulats Schärli werden die eidgenössischen Räte ersucht, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, mit dem Ausland eine Befreiung der Strassenabgaben auf Gegenseitigkeit zu vereinbaren. Das EFD und das EVED unterbreiten den entsprechenden Antrag.

3. Das EVED unterbreitet eine Botschaft zur Einführung einer leistungsabhängigen und zweckgebundenen SVA aufgrund des Verfassungsartikels KVP. Dabei werden vereinbarte Befreiungen auf Gegenseitigkeit berücksichtigt.
4. Das EFD unterbreitet einen modifizierten Finanzplan, der diesen Gegebenheiten Rechnung trägt. In diesem Rahmen wird ein Bericht über die Begrenzung des Tankinhaltes bei Lastwagen erstellt. Darin sollen namentlich die konkrete Ausgestaltung sowie die mutmasslichen Netto-Einnahmen, möglichst nach In- und Ausländern ausgedrückt, aufgeführt sein.
5. Die weiteren Beschlüsse werden durch einen bundesrätlichen Ausschuss vorbereitet und dem normalen Mitberichtsverfahren unterstellt. Vorarbeiten werden durch einen Arbeitsausschuss unter der Leitung von Herrn Generalsekretär F. Landgraf koordiniert. Der Ausschuss besteht aus je einem Vertreter der interessierten Departemente sowie einem Mitarbeiter des Integrationsbüros EDA/EVD.



VERTRAULICH

3003 Bern, 7. Mai 1985

Ausgeteilt

An den Bundesrat

Schwerverkehrsabgabe

MITBERICHT

zum bereinigten Antrag des EFD vom 25.4.1985
bzw. zum Mitbericht des EVD vom 3.5.1985

Die nachstehenden Bemerkungen folgen der Ziffernnumerierung
gemäss Antrag EFD.

Ziffer 1:

Wir beantragen, diese wie folgt zu fassen:

"Der Bundesrat beauftragt das Eidg. Verkehrs-
und Energiewirtschaftsdepartement, eine Bot-
schaft zur Einführung einer leistungsabhängigen,
zweckgebundenen Schwerverkehrsabgabe zur
Kostendeckung gestützt auf den neuen Verfas-
sungsartikel im Rahmen der koordinierten Ver-
kehrspolitik auszuarbeiten."

Damit wird das auch in der KVP-Botschaft er-
wähnte Kostendeckungsprinzip ausdrücklich
verankert. Eine weitere Einschränkung des An-
trages an das EVED, wie sie der letzte Satz
von Ziffer 3 des EVD-Antragsdispositivs anregt,
ist im Moment nicht angezeigt. Die Frage ist
während der Ausarbeitung der Botschaft zu prü-
fen.

- 2 -

Ziffer 2: Einverstanden mit der Formulierung gemäss Ziffer 4 des EVD-Antragsdispositivs.

Ziffer 3: Bezüglich BRD: Einverstanden mit Antrag EFD.

Bezüglich DDR, Ungarn, Rumänien, Bulgarien:

Einverstanden mit der Formulierung gemäss Ziffer 1 des EVD-Antragsdispositivs.

Nachdem die Situation mit Bezug auf Schweden den jüngsten Informationen zu Folge ähnlich gelagert ist wie in den erwähnten 4 Ostblockländern, beantragen wir, auch für dieses Land einen entsprechenden vorbehaltenen Beschluss zu fassen.

Ziffer 4: Entfällt.

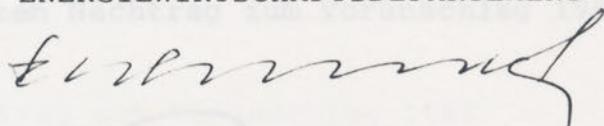
Ziffern 5/6/7: Einverstanden mit Antrag EFD.

Ziffer 8 (neu): Weil die Information der Öffentlichkeit besonders heikel ist, beantragen wir folgende "Sprachregelung":

- a) "Der Bundesrat hat das Eidg. Finanzdepartement mit der Ausarbeitung einer bundesrätlichen Verordnung beauftragt, welche es gestattet, von Reiseccars aus der Bundesrepublik Deutschland eine der deutschen Mehrwertsteuer auf Personentransporten analoge Abgabe zu erheben.
- b) Der Bundesrat behält sich vor, nach Ausschöpfung der diplomatischen Möglichkeiten,

Botschaft über
Aufgrund des
Aufgrund der
auch gegenüber andern Ländern, welche diskri-
minierende Massnahmen gegen das schweizerische
Transportgewerbe ergriffen haben, Fiskalabgaben
zu erheben.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Schlumpf

Die Botschaft über den erst
wird gutgelesen.

Für getztesen Auszug,
des Protokolls führt

Protokollauszug an:
1985 / 1 / 13

V.	A.K.	Def.	Anz.	Platz
X		EDA	1	1
X		EDI	3	-
X		EDPD	3	-
X		END	4	-
X		EPD	13	-
X		EVD	5	-
X		SVED	5	-
X		DK	1	-
X		EPK	1	-
X		Fo. Del.	1	-