



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2021 • Vierzehnte Sitzung • 30.09.21 • 15h00 • 20.4509
Conseil national • Session d'automne 2021 • Quatorzième séance • 30.09.21 • 15h00 • 20.4509



20.4509

Motion Wicki Hans. Gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr

Motion Wicki Hans. Transport de marchandises par route. Egalité de traitement

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.03.21

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.09.21

Antrag der Mehrheit
Ablehnung der Motion

Antrag der Minderheit
(Pasquier, Aebischer Matthias, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)
Annahme der Motion

Proposition de la majorité
Rejeter la motion

Proposition de la minorité
(Pasquier, Aebischer Matthias, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)
Adopter la motion

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten.

Quadri Lorenzo (V, TI), per la commissione: La presente mozione Wicki chiede di realizzare condizioni eque tra gli autocarri di peso superiore a 3,5 tonnellate e gli autotreni di peso inferiore a 3,5 tonnellate – questo mediante la creazione di una base legale per la copertura dei costi esterni causati dal trasporto merci su strada a titolo professionale con autotreni in Svizzera. Gli autotreni che trasportano materiale o equipaggiamento per l'esercizio della professione devono essere esclusi dall'assunzione dei costi. Veicoli impiegati ad esempio da tipiche PMI, quali quelle di intonacatori, imbianchini, falegnami, macellai o di giardinaggio, devono pertanto essere esclusi dall'obbligo fiscale. Inoltre non si deve apportare alcuna modifica al vigente sistema d'imposizione per gli autocarri. In particolare si esclude un aumento delle tariffe di base. Anche il traffico su strada con autotreni causa infatti costi d'infrastruttura e costi esterni – sono altri argomenti a favore della mozione.

Il Consiglio federale è disposto ad accogliere la mozione. Esso riconosce tuttavia che l'applicazione concreta del testo pone difficoltà per quanto riguarda la base costituzionale, la compatibilità con gli accordi con l'Unione europea e la regolamentazione delle eccezioni. Il Consiglio degli Stati ha adottato la mozione il 16 marzo 2021 senza opposizione.

La maggioranza della vostra commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni vi invita invece a respingere la mozione, con 14 voti contro 11. La maggioranza della commissione ritiene infatti che la mozione ponga problemi di costituzionalità e che la nuova tassa che si vuole introdurre sia aggirabile tramite l'utilizzo di altri mezzi di trasporto. Si teme inoltre che la mozione possa penalizzare in modo significativo le piccole e medie imprese in un momento già difficile.

La maggioranza della commissione evidenzia inoltre i problemi che la mozione comporta in materia di applicabilità e di parità di trattamento. L'esenzione delle piccole e medie imprese dall'obbligo fiscale dovrebbe di conseguenza imporre che le stesse PMI vengano esonerati anche dalla tassa sul traffico pesante. Altrimenti



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2021 • Vierzehnte Sitzung • 30.09.21 • 15h00 • 20.4509
Conseil national • Session d'automne 2021 • Quatorzième séance • 30.09.21 • 15h00 • 20.4509



si crea una discriminazione tra quelle piccole e medie imprese che usano furgoni, che risulterebbero svantaggiate, e quelle che usano camion più grossi, col rischio di spingere verso l'utilizzo di un numero maggiore di veicoli più piccoli.

Si pone anche il problema di definire cos'è una tipica PMI ai sensi della mozione, quindi di definire chi godrebbe dell'esenzione dalla nuova tassa. Tracciare una linea tra cos'è una tipica PMI e cosa no pare impresa ardua che spalanca le porte ad evidenti rischi di arbitrarietà. Ci sono poi anche altri problemi che rendono la mozione di difficile applicazione. Ad esempio, la PMI che trasporta al mercato dei beni ancora da vendere non verrebbe tassata. Se invece la stessa impresa trasporta gli stessi beni già venduti, quest'azione ricadrebbe sotto il concetto del trasporto professionale, quindi diventerebbe tassabile.

La commissione si è inoltre determinata su una proposta Pasquier che chiedeva di cancellare l'eccezione prevista per chi trasporta contestualmente del materiale e dell'equipaggiamento ai fini professionali. Questa proposta è stata respinta con 16 voti contro 8 ed 1 astensione.

Riassumendo, la vostra commissione vi invita a respingere la mozione Wicki che come da spiegazioni dell'amministrazione federale serve a creare una nuova tassa. La maggioranza invita a respingere la mozione sia perché la sua conformità con la Costituzione è dubbia, sia perché al momento l'applicazione pratica porrebbe una lunga serie di problemi di difficile soluzione; inoltre, l'introduzione di nuove tasse a carico delle PMI appare difficilmente compatibile con l'attuale situazione economica. Quindi, a nome della maggioranza commissionale vi invito a respingere questa mozione.

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS), für die Kommission: Ich frage Sie: Verstehen Sie Italienisch? Ihrem Nicken entnehme ich, dass Sie das tun. Ich mache daher nur eine kurze Zusammenfassung.

Unsere Kommission hat diese Motion mit 14 zu 11 Stimmen abgelehnt. Das Ziel, das Gewerbe zu stärken, wird mit dieser Motion nicht erreicht, im Gegenteil: Das Gewerbe wird zusätzlich belastet. Zudem bestehen Fragen bezüglich der Verfassungsmässigkeit sowohl im Bereich der Schwerverkehrsabgabe als auch im Bereich der Wirtschaftsfreiheit. Diese offenen Fragen haben die Kommission, wie gesagt, veranlasst, diesen Vorstoss abzulehnen. Bei Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE): Je vous présente ici l'opinion de la minorité de la Commission des transports et des télécommunications, qui vous appelle à soutenir cette motion du conseiller aux Etats Hans Wicki, comme le recommande aussi le Conseil fédéral et le Conseil des Etats. En effet, la Chambre haute a soutenu la motion à l'unanimité.

La motion demande que le Conseil fédéral veille à assurer une meilleure égalité de traitement entre les véhicules du trafic lourd et les camionnettes de livraison, considérant que tous deux effectuent des prestations semblables, à savoir transporter des marchandises. Il semble donc juste de demander tant aux premiers qu'aux seconds de participer aux coûts externes occasionnés.

Permettez-moi de vous présenter trois arguments pour vous convaincre.

Tout d'abord, un constat: le nombre de camionnettes a fortement augmenté. Les camionnettes ou voitures de livraison

AB 2021 N 2068 / BO 2021 N 2068

sont aujourd'hui responsables de deux tiers des kilomètres parcourus par le transport routier des marchandises. Cette hausse a été encore renforcée par l'essor du commerce en ligne. Depuis plus de vingt ans, le trafic de camionnettes a augmenté de 70 pour cent à l'échelle suisse. Elles sont aujourd'hui sept fois plus nombreuses que les camions.

Un fait, ensuite: les camionnettes n'assument pas les coûts externes qu'elles causent. Elles ne sont en effet aujourd'hui pas concernées par la RPLP qui a été introduite il y a vingt ans pour freiner la croissance du trafic lourd, limiter les atteintes à l'environnement et encourager le transfert modal, avec un certain succès, car vivre aujourd'hui le long d'un axe de transit reste supportable en Suisse alors qu'en Autriche, au Brenner, la population et l'économie suffoquent. Il transite aujourd'hui trois fois plus de camions par le col du Brenner qu'au Saint-Gothard, alors que passer par le Saint-Gothard serait l'itinéraire le plus simple.

Enfin, l'impact positif provoqué par la redevance: avec succès, la RPLP a participé au financement de la politique de transfert et à la réduction des émissions polluantes.

En effet, le rapport sur le transfert montre très clairement qu'en vingt ans les émissions d'oxyde d'azote et de particules fines des poids lourds ont considérablement diminué, à tel point qu'aujourd'hui, pour le transit à travers les Alpes, les camionnettes émettent considérablement plus de ces polluants que les camions qui sont pourtant plus nombreux.





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2021 • Vierzehnte Sitzung • 30.09.21 • 15h00 • 20.4509
Conseil national • Session d'automne 2021 • Quatorzième séance • 30.09.21 • 15h00 • 20.4509



Le fait que les deux rapporteurs de commission viennent de cantons alpins, qui ont directement bénéficié des effets de la RPLP me semble d'ailleurs un détail piquant. Alors que leurs cantons bénéficient clairement des effets positifs de la politique de transfert, ils s'opposent à l'élargissement de la redevance pour les camionnettes, qui a un effet bénéfique pour l'ensemble de la collectivité.

Pour le Conseil fédéral, le Conseil des Etats et notre minorité, c'est clair: la collectivité à tout à gagner d'élargir le champs d'application de la RPLP au trafic léger.

Cela créerait des conditions égales pour le trafic lourd et léger. Cela créerait un mécanisme qui encourage à rationaliser les trajets, à éviter de circuler inutilement. Mais cela favorise aussi le renouvellement des camionnettes et l'adoption de modèles moins polluants.

Je vous remercie pour votre attention et vous encourage à suivre cette minorité, qui, je vous le rappelle, reflète aussi l'avis du Conseil fédéral et du Conseil des Etats.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Die vorliegende Motion Wicki 20.4509, "Gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr", verlangt, dass man zwischen den Lastwagen und den Lieferwagen – und zwar jenen Lieferwagen, die für den gewerbsmässigen Gütertransport verwendet werden – endlich gleich lange Spiesse schafft. Die Motion will, dass auch die Lieferwagen im gewerbsmässigen Strassengüterverkehr ihren Beitrag an die externen Kosten leisten, so wie das die Lastwagen seit der Einführung der LSVA im Jahr 2001 tun. Es geht hier also um gleich lange Spiesse.

Was wir feststellen, ist – und das war auch der Anlass für die Motion Wicki –, dass der Strassengüterverkehr mit Lastwagen die externen Kosten über die LSVA deckt, aber diese Steuer mit dem Ausweichen auf Lieferwagen heute einfach umgangen werden kann. Dass diese Steuer umgangen wird, beweisen die folgenden Zahlen: Seit dem Jahr 2000 hat die Fahrleistung von Lieferwagen um 53 Prozent zugenommen, die Transportleistung hat sich aber nur um 14 Prozent gesteigert. Wir haben nicht 53 Prozent mehr Bäcker und Gärtnere und Sanitärinstallateure, sondern es handelt sich um das Phänomen dieser Lieferwagen, auf die eben ausgewichen wird, damit die LSVA nicht bezahlt werden muss; sie gehen dann unter die dreieinhalb Tonnen und leisten damit ihren Beitrag an die externen Kosten und die Strasseninfrastruktur nicht. Das ist ungerecht, und das sind diese ungleich langen Spiesse gegenüber den Lastwagen, die seit all den Jahren ihren Beitrag mit der LSVA bezahlen.

Ich nenne Ihnen noch eine andere Zahl: Im Jahr 2018 haben die Lieferwagen in der Schweiz etwa 4,5 Milliarden Kilometer zurückgelegt. Das sind 67 Prozent der Fahrleistung im Schweizer Strassengüterverkehr. Aber weil diese Lieferwagen sehr kleine Ladegewichte haben, transportieren sie nur bescheidene 5 Prozent des transportierten Gewichts.

Es gibt hier also eine Diskrepanz zwischen den Lastwagen, die eben Güter transportieren und dann auch die LSVA bezahlen, und den Lieferwagen mit den Ausweichbewegungen, die die LSVA nicht bezahlen. Ihre Transportleistung ist minim, aber sie verwenden und belasten unsere Strasseninfrastruktur. Das merken auf der einen Seite die Lastwagen, und das merken auf der anderen Seite Sie alle auch, wenn die Strassen verstopft sind, wenn so viele Lieferwagen mit einer minimalen Transportleistung unterwegs sind, die Strasseninfrastruktur benutzen und die LSVA nicht bezahlen. Das ist der Hintergrund dieser Motion, die wir u. a., kann ich Ihnen sagen, mit der Astag diskutiert haben. Da sieht man auch, dass bei den "Lastwägelern" hier zunehmend ein Unbehagen und ein Unmut vorhanden sind, dass hier mit diesem Ausweichen zunehmend Transporteure unterwegs sind, die die LSVA nicht bezahlen und trotzdem die Strasseninfrastruktur benutzen. Es ist richtig, dass mit dieser Motion gewisse Fragen noch offen sind. Aber das ist jetzt wirklich keine Neuigkeit. Sie haben schon verschiedene Motions angenommen, bei denen Sie dem Bundesrat gesagt haben, er müsse noch gewisse Grundlagen, die Kompatibilität mit der EU, Abgrenzungen anschauen. Aber das ist jetzt keine neue Aufgabe. Der Grundgedanke dieser Motion ist, dass wir in diesem Land endlich dafür sorgen, dass wir nicht immer mehr Transporteure auf den Strassen haben, die eben die LSVA nicht bezahlen. Sie haben auch längere Spiesse als die Lastwagen und erbringen nur eine minimale Transportleistung.

Ich bitte Sie, diese Motion, so wie das auch der Ständerat gemacht hat, anzunehmen. Ich verspreche Ihnen, dass wir die Fragen, die hier in Bezug auf Abgrenzungen, Grundlagen, Kompatibilität noch offen sind, selbstverständlich gemeinsam mit der Branche anschauen werden. Diese Motion schafft gleich lange Spiesse in einem Bereich, der Ihnen jetzt eigentlich auch zu denken geben müsste.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Frau Bundesrätin, so, wie Sie uns das geschildert haben, verschwindet dieser Kollateralschaden mit Cargo sous terrain von der Strasse.

Aber nun zu meiner Frage: Es war eindrücklich, wie Sie vorhin die Zahlen erläutert haben. Können Sie dem Rat kurz sagen, was der Bundesrat seinerzeit bei der Abstimmung über das Bundesgesetz über eine leistungsab-



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2021 • Vierzehnte Sitzung • 30.09.21 • 15h00 • 20.4509
Conseil national • Session d'automne 2021 • Quatorzième séance • 30.09.21 • 15h00 • 20.4509



hängige Schwererverkehrsabgabe für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen dem Volk versprochen hat? Ist es richtig, dass damals gesagt wurde, 3,5-Tonnen-Fahrzeuge würden nie besteuert?

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ja, ich kann bestätigen, dass man im Vorfeld der Abstimmung von den dreieinhalb Tonnen gesprochen hat. Herr Giezendanner, es gibt aber im Leben manchmal Dinge, die sich verändern. Die Politik hat dann die Aufgabe, das anzuschauen. Wenn immer mehr Transporteure Ausweichbewegungen machen und die LSVA nicht mehr bezahlen, dann müsste das gerade Ihnen auch zu denken geben. Sie hätten eigentlich ein Interesse daran, dass alle, die im Transportgeschäft tätig sind, ihren Beitrag an die externen Kosten und an die Strasseninfrastruktur bezahlen. Sie müssten dieser Motion eigentlich unbedingt zustimmen.

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Die Kommission beantragt, die Motion abzulehnen. Eine Minderheit Pasquier und der Bundesrat beantragen, die Motion anzunehmen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.4509/23839)

Für Annahme der Motion ... 78 Stimmen

Dagegen ... 103 Stimmen

(0 Enthaltungen)

AB 2021 N 2069 / BO 2021 N 2069