

es aber auf der anderen Seite auch die Persönlichkeitsrechte der Betroffenen gibt. Schliesslich ist es auch das Primat der Justiz, jetzt und in dieser Phase untersuchen zu können. Da kann man im nachhinein immer kritisieren, es sei falsch oder unvollständig informiert worden. Wir haben den Eindruck, dass dieses Zusammenspiel korrekt funktioniert hat. Wir erwarten jetzt folgendes:

1. Die Bundesanwaltschaft soll das Schwergewicht auf die strafrechtlichen Tatbestände inklusive einer allfälligen Untersuchung des Umfeldes legen und ihre Ermittlungen dazu abschliessen.
2. Das VBS soll die Administrativuntersuchung weiterführen und die entsprechenden Schlüsse ziehen.
3. Ein ordentliches Kontrollorgan, die Eidgenössische Finanzkontrolle, soll die Angelegenheit überprüfen und die Kontrollmechanik so absichern, dass Derartiges nicht mehr möglich wird, soweit es in unserem Staat überhaupt möglich ist.
4. Ein weiteres ordentliches Kontrollorgan, die Geschäftsprüfungsdelegation, soll die Angelegenheit inspizieren und ihrer Pflicht nachkommen.

Eine PUK ist ein inadäquates Mittel, um heute in dieser Sache tätig zu werden. Ihre Instrumente sind zwar nicht untauglich, aber sie sind unvergleichlich schwächer und vor allem viel träger als diejenigen der gerichtlichen Polizei. Die PUK verhaftet niemanden und kann niemanden überwachen. Die PUK kann verschiedenes nicht, was wir von den ordentlichen Organen eben erwarten, wenn es nötig ist.

Wir anerkennen insgesamt die bisherigen Bemühungen des VBS und aller betroffenen Stellen zur Bereinigung der Angelegenheit und haben weiterhin hohe Erwartungen in eine rasche, schonungslose und definitive Analyse der Situation.

99.028-3

Bilaterale Verträge Schweiz/EU.

3. Güter- und Personenverkehr

Accords bilatéraux Suisse/UE.

3. Transport de marchandises et de voyageurs

Botschaft, Gesetz- und Beschlussentwürfe vom 23. Juni 1999 (BBl 1999 6128)
Message, projets de loi et d'arrêté du 23 juin 1999 (FF 1999 5440)

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Hämmerle Andrea (S, GR), Berichterstatter: Wir haben gestern die Eintretensdebatte geführt, die grundsätzlichen Fragen aufgeworfen und andiskutiert; wir werden die Vorlage jetzt noch im Detail beraten.

Zur Erinnerung: Wir haben obligatorische Gesetzesanpassungen, die wir zuerst behandeln werden. Wir beginnen mit der Vorlage 3, wo es vor allem um die Zulassung der «40-Töner» geht. Wir haben dann die Vorlagen 7 und 9, die sich mit flankierenden Massnahmen befassen: Vorlage 7, das Verkehrsverlagerungsgesetz, mit dem Verlagerungsziel und den dazugehörigen Mitteln, und Vorlage 9 mit dem Zahlungsrahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs.

Ratti Remigio (C, TI), rapporteur: Hier, nous avons approuvé les sept accords sectoriels, dont celui sur les transports, un accord fort important. On n'a pas eu l'occasion de le discuter parce qu'il n'y avait rien à changer. Mais il faut rappeler que le but est celui de la libéralisation en matière de circulation des marchandises et des personnes. Pour atteindre ce but de libéralisation, il faut de nouvelles conditions-cadres, et donc une politique coordonnée des transports.

Il faut rappeler cela, car autrement on aurait l'impression que tout se résume aux débats très techniques qu'on aura bientôt lors de la discussion sur les mesures d'accompagnement.

Bundesgesetz zum Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse

Loi fédérale concernant l'Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 1 Art. 2 Abs. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Der Bundesrat erlässt ein Nachtfahrverbot von 22.00 bis 05.00 Uhr und ein Sonntagsfahrverbot zwischen 00.00 und 24.00 Uhr für schwere Motorwagen zur Güterbeförderung und bestimmt die Ausnahmen.

Minderheit

(Friderici, Binder, Oehrli, Vetterli)

Unverändert

Ch. 1 art. 2 al. 2

Proposition de la commission

Majorité

Le Conseil fédéral édicte pour les poids lourds destinés au transport de marchandises une interdiction de circuler la nuit entre 22 h 00 et 05 h 00, et une interdiction de circuler le dimanche entre 00 h 00 et 24 h 00; il détermine les exceptions.

Minorité

(Friderici, Binder, Oehrli, Vetterli)

Inchangé

Friderici Charles (L, VD): La proposition de minorité consiste dans le maintien du texte actuel, c'est-à-dire la compétence donnée au Conseil fédéral d'édicter l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Il n'y a donc pas de changement par rapport au texte actuel. Le Conseil fédéral a fait preuve au cours de ces dernières années de toute la rigueur nécessaire en ce qui concernait l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Ces interdictions figurent également dans les accords bilatéraux que nous avons signés avec l'Union européenne. Il n'y a donc aucune raison valable de modifier le texte actuel. D'ailleurs, le Conseil fédéral lui-même était de cet avis. C'est simplement une majorité de la commission qui veut fixer les interdictions de circuler la nuit de dix heures du soir à cinq heures du matin et le dimanche dans une loi, cette loi étant elle-même soumise au référendum. Je crois que cette cautèle est absolument inutile vu la situation, et vu l'historique de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche.

Pour cette raison, il est inutile d'encombrer une loi d'un certain nombre de détails qui ne font que l'alourdir. Pour cette raison aussi, la minorité de la commission vous propose d'en rester au texte actuel et de maintenir la compétence du Conseil fédéral.

Je vous invite à soutenir la proposition de la minorité de la commission.

Bezzola Duri (R, GR): Im Namen der FDP-Fraktion bitte ich Sie, dem Antrag der Mehrheit der Kommission zu folgen.

Warum soll nicht der Bundesrat bestimmen können, ob und wann schwere Lastwagen nachts oder sonntags auf unseren Strassen fahren dürfen? Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot hat eine sehr grosse verkehrspolitische Bedeutung. Es ist

aus der Sicht der Bevölkerung ein sensibles Thema. Seine Aufhebung oder jede Veränderung würde in der Bevölkerung heftige Reaktionen auslösen. Lärmgeplagt sind nicht nur diejenigen, welche an den Hauptverkehrsachsen leben. Von der Lockerung wären verschiedene Regionen negativ betroffen. Die Aufhebung des Verbotes – das soll hier auch in aller Deutlichkeit erwähnt werden – hätte auch in bezug auf die Konkurrenzfähigkeit der Bahnen negative Folgen.

Wir wissen, dass die EU während den Verhandlungen im Zusammenhang mit dem bilateralen Abkommen immer wieder grossen Druck ausgeübt hat. Sie hat immer wieder auf die Lockerung des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes hingewiesen. Der Druck ist nach wie vor vorhanden. Das Beispiel der Sperrung des Montblanc-Tunnels hat dies kürzlich gezeigt. Es ging um eine Forderung nach 24-Stunden-Schwerverkehrskorridoren. Eine latente Angst, dass der Bundesrat Druckversuchen der EU nachgeben könnte, ist vorhanden. Der Bundesrat könnte die Aufhebung des Verbotes sogar in eigener Kompetenz beschliessen. Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot ist ein wesentliches Element des Verkehrssystems Schweiz.

Eine Regelung auf Verordnungsstufe ist deshalb zu unverbindlich. Eine klare Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen und die einstimmige FDP-Fraktion wollen das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen auf Gesetzesstufe regeln. Dies ist auch ausserordentlich wichtig – das ist hier zu erwähnen –, um das Dossier Landverkehr mehrheitsfähig zu machen. Im übrigen entspricht diese Regelung auch dem Positionspapier der Arbeitsgruppe Bundesratsparteien.

Im Namen der FDP-Fraktion bitte ich Sie, dem Antrag der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Genner Ruth (G, ZH): Sie wissen es: Die Akzeptanz des Landverkehrsabkommens als Teil der bilateralen Verträge ist in einem sehr hohen Masse von den heutigen Entscheiden zu den flankierenden Massnahmen abhängig. Ich erlaube mir deshalb, vorgängig noch einmal etwas zum ganzen Bündel der Massnahmen zu sagen, bevor ich auf den Minderheitsantrag eintrete.

Aus einem gesamteuropäischen Gesichtswinkel sind die Verhandlungsergebnisse des Landverkehrsdossiers so schlecht nicht, besonders dann nicht, wenn wir die wesentliche, europäische Neuerung beurteilen, nämlich die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe im gesamteuropäischen Konzept. Nur: Das Alpenland Schweiz mit seinen kleinräumigen Verhältnissen, mit sensiblen ökologischen Rahmenbedingungen und einer durch den Verkehr stark belasteten Bevölkerung entspricht in keiner Weise einem europäischen Durchschnittsland. Deshalb sind die Bemühungen der Schweiz um eine eigenständige, ökologisch orientierte Verkehrspolitik, die der Schiene eine klare Priorität einräumt, auch schon so alt und im europäischen Vergleich weit gediehen.

Es ist deshalb für unsere Bevölkerung, für unsere Lebensqualität und unsere Lebensgrundlagen entscheidend, dass wir auch mit den bilateralen Verträgen unsere Verkehrspolitik fortführen können. Der Grundsatz, dass der Güterverkehr auf die Schiene gehört, muss seine Gültigkeit behalten, ja, angesichts der drohenden Transitgüterlawine muss er gar vermehrt Beachtung finden. Die Alpenübergänge, allen voran der Gotthard, stellen verkehrstechnisch und wegen ihrer umweltbelastenden Situation ausserordentlich schwierige Verkehrsrouten dar. Diese besonderen Probleme verlangen nach besonderen Lösungen.

Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben das vor Jahren erkannt und mit ihrer Zustimmung zur Alpen-Initiative deshalb auch anerkannt, dass für den wachsenden Güterverkehr nach umweltverträglichen Lösungen gesucht werden muss.

In der heutigen Debatte müssen wir auf dem Weg zu einem umweltverträglichen, wirksamen Alpenschutz beim Güterverkehr einen Schritt weiter kommen. Wir stehen dabei in einem Prozess. Erste Entscheide sind schon getroffen. Innenpolitisch und umweltpolitisch stehen wir an einem sehr kritischen Punkt.

Welche und wie viele der vorgeschlagenen Begleitmassnahmen flankierend zum Landverkehrsabkommen beschlossen werden, wird wesentlich darüber entscheiden, ob die Gesamtheit der Verträge unsere Zustimmung finden wird. Ich möchte Sie an die Stellungnahmen der Umweltverbände erinnern. Vergessen wir nicht: Die Bevölkerung ist sensibilisiert und verlangt mehrheitlich Schutz vor einer drohenden Transitlawine.

Die Festschreibung des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes gehörte und gehört zu den konkretesten Schutzmassnahmen für grosse Bevölkerungskreise, vor allem für jene, die an Strassenverkehrsachsen oder in Alpentälern wohnen und leben. Während der Verhandlungen hat die EU ständig eine weitgehende Aufhebung des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes gefordert. Eine Aufhebung hätte eine Erhöhung der Kapazitäten der Alpenübergänge zur Folge. Für uns Grüne ist die gesetzliche Festschreibung des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes für die Bevölkerung ganz besonders wichtig. Weil dabei keine Interpretation möglich sein darf, gehören die Zeiten ausdrücklich festgehalten.

In ihrer Vernehmlassung haben sich auch die Kantone für eine eindeutige Festschreibung der Sperrzeiten im Strassenverkehrsgesetz eingesetzt.

Ich bitte Sie, die Mehrheit zu unterstützen und den Antrag der Minderheit Friderici abzulehnen.

Keller Christine (S, BS): Auch ich bitte Sie dringend, den Minderheitsantrag Friderici zu diesem Artikel des Strassenverkehrsgesetzes betreffend Nacht- und Sonntagsfahrverbot abzulehnen. Folgen Sie dem Antrag der Mehrheit der Kommission, und nehmen Sie das Nacht- und Sonntagsfahrverbot mitsamt den darin enthaltenen Sperrzeiten ausdrücklich ins Gesetz auf!

Beim Nacht- und Sonntagsfahrverbot handelt es sich nicht um irgendeine Verkehrsregelung, sondern um ein äusserst wirksames Instrument zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit der Bahnen, wie dies auch schon Herr Bezzola gesagt hat. Eine Lockerung müsste einen massiven Einbruch bei den Bahnen zur Folge haben. Deshalb und natürlich auch den zahlreichen schon heute Lärmgeplagten zuliebe kommt eine Aufhebung nicht in Frage. Da sind wir uns wahrscheinlich alle einig. Sie würde auch politisch niemals akzeptiert werden. Es darf deshalb als grosser Erfolg für die Schweiz in den Verhandlungen mit der EU gewertet werden, dass diese Regelung erhalten werden konnte. Dieser Erfolg soll nun aber auch im Gesetz verankert werden, nicht nur im Text des Abkommens und wie bisher auf Verordnungsstufe.

Ich sehe gar nicht, was dagegen spricht, dies zu tun. Wir können mit dieser gesetzlichen Verankerung ein Stück Vertrauen gegenüber den Verträgen und den flankierenden Massnahmen schaffen. Wir können Befürchtungen in der Bevölkerung zerstreuen, und es kostet auch gar nichts, dies zu tun. Es genügt eben nicht, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot nur in der Verordnung selber zu verankern. Es gibt Befürchtungen, der Bundesrat könnte dann in eigener Kompetenz oder auf Druck der EU dies früher oder später preisgeben. In diesem sensiblen Bereich des Abkommens sollten wir der Akzeptanz des Abkommens zuliebe Klarheit schaffen und verbindliche Regelungen im Gesetz selber kreieren.

Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie deshalb, den Antrag der Minderheit Friderici abzulehnen. Diesem Antrag wurde auch in der Kommission mit 14 zu 4 Stimmen eine klare Abfuhr erteilt.

Zwygart Otto (U, BE): Die LdU/EVP-Fraktion stimmt einstimmig der Mehrheit der Kommission zu und möchte den Antrag der Minderheit Friderici klar ablehnen.

Das Sonntags- und Nachtfahrverbot ist in Volk und Ständen verankert. Vor dem Hintergrund dieses Umfelds hat auch die Genehmigung der Verträge eine besondere Bedeutung. Im Volk ist das Nacht- und Sonntagsfahrverbot eine Art Symbol, ein Pfand, das zusichert, dass die übrigen Massnahmen auch griffig ausgestattet werden. Die Angst vor den «40-Tönern» ist nun einmal vorhanden. Der Begriff «Verkehrslawine» ist in unserem Volk im Hinterkopf präsent.

Für die Zulassung dieser «40-Töner» zahlen wir grundsätzlich einen hohen Preis, ohne dafür etwas Entsprechendes zu erhalten. Wenn wir an die Preisverhandlungen denken, die schliesslich mit einem Kompromiss – der je nach Standpunkt schlecht oder gut aussieht – geendet haben, sind wir uns bewusst, dass das, was wir erhalten und was am Ende auf uns zukommt, in Erwägung zu ziehen ist.

Wie gesagt, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot ist ein Pfand, damit die Problematik des Verhältnisses von Schiene und Strasse nicht nur auf die eine Seite hin ausgelegt wird. Denn die EU hat erkannt, dass die alpenquerenden Strassen und Schienenstränge anders behandelt werden müssen als jene des Flachlands, das eventuell erst noch dünn besiedelt ist. Dementsprechend ist man ja auch auf die Forderung eingegangen. Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot ist hier ein gutes Zeichen, dass man gewillt ist, nicht nur der Strasse, sondern auch der Schiene ihren Bereich zuzuweisen.

Die LdU/EVP-Fraktion ist aus diesen Gründen eindeutig der Meinung, dass die Festschreibung der Zeiten von Nacht- und Sonntagsfahrverbot im Gesetz sinnvoll ist. Denn es ist unbestritten, dass die bilateralen Landverkehrsverträge ohne Begleitmassnahmen bedeutungslos sind. Im Hinblick auf die Problematik der «40-Töner» ist die Zeiteinschränkung nötig und hilft mit, dass alle Verträge auch vom Volk akzeptiert werden können.

Bircher Peter (C, AG): Es sind verschiedene Argumente vorgebracht worden; ich kann mich kurz fassen: Die CVP-Fraktion teilt die Auffassung der Mehrheit. Es ist wirklich ein Verhandlungserfolg, dass die EU diese Kröte mit dem Nacht- und Sonntagsfahrverbot geschluckt hat. Gerade letzte Woche hat sich der italienische Verkehrsminister wieder darüber aufgeregt, dass es in der Schweiz so etwas immer noch gibt. Mit dem Abkommen ist die Sache gesichert, und es ist nur logisch, sie auch innenpolitisch besser zu sichern und von der Verordnungs- auf die Gesetzesstufe zu heben.

Wir sind also für den Antrag der Mehrheit. Ich bin persönlich etwas erstaunt darüber, dass einige Vertreter das nicht so wollen, die dann handkehrum wieder die Transitverkehrslawine durch die Schweiz heraufbeschwören.

Wir müssen uns doch bewusst sein: Das ist eine sehr wirksame Massnahme, die nicht viel kostet und zudem der Bahn einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil gibt.

Die CVP-Fraktion unterstützt den Antrag der Mehrheit.

Hämmerle Andrea (S, GR), Berichterstatter: Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot und die 28-Tonnen-Limite sind die zwei Hauptpfeiler der traditionellen, herkömmlichen schweizerischen Verkehrspolitik. Im Verkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU konnte das Nacht- und Sonntagsfahrverbot erhalten bleiben. Dieser Pfeiler bleibt im Unterschied zur 28-Tonnen-Limite auch unter dem Regime des bilateralen Abkommens erhalten; dies ist ein sehr grosser Erfolg unserer Leute, die in Brüssel verhandelt haben.

Jetzt geht es eigentlich nur darum, ob dieses Verhandlungsergebnis innenpolitisch auch hoch gewichtet wird. Nach dem Entwurf des Bundesrates soll so etwas nicht im Gesetz erwähnt werden. Wir sind aber der Meinung, dass dieser Verhandlungserfolg als vertrauensbildende Massnahme auch ins Gesetz gehört. Es ist für die Menschen, die sich vor einer Lastwagenlawine fürchten, überaus wichtig, dass sie wissen, dass das Sonntags- und Nachtfahrverbot im Gesetz mit Zeitangaben klar geregelt ist. Dies ist ein Vorschlag der Arbeitsgruppe der Bundesratsparteien. In der Kommission erhielt dieser Antrag mit 14 zu 4 Stimmen eine sehr deutliche Mehrheit.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen und den Antrag der Minderheit Friderici abzulehnen.

Ratti Remigio (C, TI), rapporteur: L'interdiction de circulation des poids lourds pendant la nuit a été un point ferme de la Suisse lors des négociations. Cela tient aux nuisances et au bruit que l'on veut absolument limiter pour une population déjà très touchée par les axes routiers. Il y a aussi une

deuxième raison, une raison de politique du trafic: sans cette limitation, les chemins de fer perdraient un avantage certain.

La discussion sur la modification de l'article 2 de la loi sur la circulation routière concernant l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche ne porte donc pas sur le contenu, mais sur les modalités d'ancrage dans la législation de cette interdiction. Faut-il, comme le proposent le Conseil fédéral et la minorité Friderici, laisser ces dispositions à l'ordonnance ou bien, comme relevé par les procédures de consultation et souhaité par le groupe de travail des quatre partis gouvernementaux, faut-il fixer les heures d'interdiction directement dans la loi? Votre Commission des transports et des télécommunications n'a pas eu trop de doutes et elle vous demande, par 14 voix contre 4, d'accepter sa proposition, c'est-à-dire l'ancrage de cette interdiction dans la loi.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot gehört rechtlich gesehen nicht unbedingt in ein Gesetz, und zwar zunächst, weil es in einer Verordnung festgehalten ist. Wichtiger aber ist, dass es nun als Gegenstand des bilateralen Abkommens völkerrechtlich verankert ist. Es war ein ganz harter Brocken innerhalb dieser Verhandlungen. Wenn nun das Verbot aus symbolischen Gründen trotzdem ins Gesetz aufgenommen werden soll, dann widersetzt sich der Bundesrat dem nicht. Ich möchte aber festhalten, dass es nicht um Recht geht, das wegen der bilateralen Abkommen zwingend umgesetzt werden muss. Eigentlich gehört es deswegen nicht in das Bundesgesetz zum Landverkehrsabkommen. Es geht vielmehr um freiwillig anzupassendes Recht, und es würde daher in das Verkehrsverlagerungsgesetz gehören. Das ist aber juristische Filigranarbeit, die wir in der Differenzbereinigung vielleicht noch bis zur Vollkommenheit ausfeilen können.

Namentliche Abstimmung

Vote nominatif

(Ref.: 3276)

Für den Antrag der Mehrheit stimmen:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aguet, Ammann Schoch, Antille, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Baumberger, Béguelin, Berberat, Bezzola, Bircher, Blocher, Bonny, Borel, Bühler, Carobbio, Chiffelle, Christen, Columberg, Comby, de Dardel, Donati, Dormann, Ducrot, Egerszegi, Engler, Epiney, Fankhauser, Fässler, Fehr Jacqueline, Fehr Lisbeth, Fischer-Hägglingen, Freund, Geiser, Genner, Giezendanner, Goll, Gonseth, Gross Andreas, Guisan, Günter, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Hegetschweiler, Heim, Herczog, Hochreutener, Hollenstein, Hubmann, Jans, Jossen, Kalbermatten, Keller Christine, Kofmel, Kuhn, Langenberger, Lauer, Leemann, Leuenberger, Loeb, Lötscher, Maitre, Marti Werner, Maurer, Maury Pasquier, Meier Hans, Meyer Theo, Meyer Thérèse, Müller Erich, Nabholz, Oehrli, Ostermann, Pelli, Raggenbass, Randegger, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruckstuhl, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Seiler Hanspeter, Semadeni, Simon, Stump, Teuscher, Thanei, Tschopp, Vallender, Vermot, Vogel, Vollmer, von Allmen, von Felten, Waber, Widmer, Widrig, Wittenwiler, Wyss, Ziegler, Zwygart (108)

Für den Antrag der Minderheit stimmen:

Votent pour la proposition de la minorité:

Baader, Beck, Binder, Bortoluzzi, Dettling, Eggly, Engelberger, Fischer-Seengen, Florio, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Gros Jean-Michel, Hess Otto, Maspoli, Pidoux, Schenk, Scherrer Jürg, Scheurer, Schlüer, Steffen, Steinemann, Steiner, Stucky, Vetterli, Weigelt (26)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Aeppli, Alder, Aregger, Baumann Alexander, Blaser, Borer, Bosshard, Brunner Toni, Bühlmann, Cavadini Adriano, Cavalli, David, Debons, Dreher, Dünki, Dupraz, Durrer, Eber-

hard, Ehrler, Eymann, Fasel, Fehr Hans, Föhn, Fritschi, Gadiant, Grobet, Gross Jost, Grossenbacher, Gusset, Gysin Hans Rudolf, Gysin Remo, Hasler Ernst, Hess Peter, Imhof, Jaquet, Jeanprêtre, Jutzet, Keller Rudolf, Kühne, Kunz, Lachat, Leu, Moser, Mühlemann, Müller-Hemmi, Philipona, Pini, Ruf, Schaller, Schmied Walter, Speck, Spielmann, Stamm Judith, Stamm Luzi, Steinegger, Strahm, Suter, Theiler, Tschäppät, Tschuppert, Weber Agnes, Weyeneth, Wiederkehr, Zapfl, Zbinden (65)

Präsidium, stimmt nicht – Présidence, ne vote pas:
Heberlein (1)

Ziff. 1 Art. 9

Antrag der Kommission
Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Friderici, Bezzola, Binder, Christen, Hochreutener, Oehrl, Theiler, Vetterli)

Abs. 1

.... Anhänger. Dabei berücksichtigt er internationale Regelungen sowie die Interessen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaft und der Umwelt. Bei der Festlegung der Höhe der Strassenverkehrsabgaben trägt er gemäss Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe dem höchstzulässigen Gewicht für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen Rechnung.

Abs. 2–4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 1 art. 9

Proposition de la commission
Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Friderici, Bezzola, Binder, Christen, Hochreutener, Oehrl, Theiler, Vetterli)

Al. 1

.... Ce faisant, il tient compte des réglementations internationales, ainsi que des intérêts de la sécurité routière, de l'économie et de l'environnement. Il prend en compte le poids autorisé du véhicule ou de l'ensemble de véhicules pour définir le niveau des redevances routières, conformément à la loi fédérale du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations.

Al. 2–4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Friderici Charles (L, VD): Là également, la proposition de minorité, qui est quelque peu plus étoffée que tout à l'heure, veut modifier le texte du Conseil fédéral. Ce dernier «tient compte des intérêts de la sécurité routière, de l'économie et de l'environnement, ainsi que des réglementations internationales» pour édicter les prescriptions sur les dimensions et les poids des véhicules automobiles et de leurs remorques. Or, dans les faits, depuis quelques années, le Conseil fédéral a inversé les priorités. En effet, il a annoncé urbi et orbi qu'il appliquait désormais, en ce qui concerne les prescriptions techniques des véhicules, les réglementations de l'Union européenne. Donc, il y a lieu ici de mentionner la réglementation internationale comme étant prioritaire et de mentionner par la suite – et je crois que c'est normal –, en seconde position, les intérêts de la sécurité routière, puis de l'économie et de l'environnement.

En ce qui concerne les mesures environnementales, je tiens à préciser que là également, depuis quelques années, le Conseil fédéral applique les normes de l'Union européenne, et ceci d'une manière concertée avec elle, puisque la Commission européenne elle-même se concerta avec les constructeurs de véhicules utilitaires qui font des efforts, qu'on peut qualifier de remarquables, pour abaisser les emprises sur l'environnement.

La proposition de minorité inverse également les priorités du Conseil fédéral au niveau des redevances routières et des poids autorisés, puisque nous avons d'ores et déjà défini les taux des redevances routières dans la loi fédérale du 19 décembre 1997. Je vous rappelle qu'à cette occasion, nous avons défini un taux maximum et que nous avons également défini quel serait le taux inférieur pour les camions jusqu'à 28 tonnes de poids total autorisé. Le Conseil fédéral n'a donc là, déjà aujourd'hui, pas une grande marge. C'est la raison pour laquelle je crois qu'il est utile de faire référence à la loi du 19 décembre 1997.

En ce qui concerne l'abandon du poids maximum de 40 ou 44 tonnes, le Conseil fédéral est d'accord avec nous. Il y a eu de nombreuses discussions sur les poids totaux des véhicules dans le cadre de l'Union européenne. La limite de 44 tonnes est autorisée uniquement pour les pré- et posttransports en transports combinés non accompagnés. Pour le reste, le total de 40 tonnes est fixé encore pour bien quelques années dans le cadre de l'Union européenne. C'est la raison pour laquelle il n'est pas nécessaire d'en faire mention dans ce texte législatif.

Je vous invite donc à accepter la proposition de minorité à l'article 9 alinéa 1er de la loi fédérale sur la circulation routière.

Christen Yves (R, VD): A l'article 9 de la loi sur la circulation routière, il y a lieu d'adapter le poids autorisé qui est l'essence même du volet des transports des accords bilatéraux. En ce qui concerne l'article 1er, le groupe radical-démocratique a volontiers admis qu'il était nécessaire de fixer dans la loi les interdictions de circuler de nuit pour des raisons psychologiques évidentes. Par contre, pour le passage de 28 à 40 tonnes, on peut dire que c'est cela qui a conditionné notre politique des transports, qui nous a amenés à consentir des dépenses publiques très importantes pour la réalisation des infrastructures. Par conséquent, la population sait aujourd'hui qu'il y aura passage de 28 à 40 tonnes. Il n'y a pas d'élément psychologique important dans cet article.

Le Conseil fédéral propose d'inscrire dans la loi la limite de 40 tonnes, ou 44 tonnes, pour les ensembles de véhicules. Or, il est vraisemblable que la notion de «poids du véhicule» soit abandonnée dans l'Union européenne au profit de la notion de «charge à l'essieu», qui est en fait le véritable critère en matière de dimensionnement des chaussées. Il me paraît logique de laisser au Conseil fédéral la compétence d'adapter notre législation au droit européen.

Par contre, pour ce qui concerne la redevance routière, la rédaction de l'article 9 est un peu vague en prévoyant que le Conseil fédéral «fixe parallèlement au niveau des redevances routières le poids autorisé du véhicule ou de l'ensemble de véhicules». Il y a lieu de faire une nette séparation; il est préférable de se référer à la loi fédérale relative à une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, qui a été votée par le peuple. C'est cette loi qui fixe le niveau des taxes en fonction des poids de véhicule. La situation serait ainsi plus claire.

Au nom du groupe radical-démocratique, je vous propose de soutenir la proposition de minorité Friderici.

Jossen Peter (S, VS): Wenn ich den Antrag der Minderheit Friderici recht verstehe, enthält der zweite Satz von Artikel 9 Absatz 1 vor allem redaktionelle Änderungen. Die Minderheit hat eigentlich nur die Formulierung «berücksichtigt internationale Regelungen» aus diesem Satz herausgenommen. Was den zweiten Teil des Antrages betrifft, so sollten wir dem Bundesrat und der Kommissionsmehrheit folgen. Herr Christen hat die Argumente bereits dargelegt. Ich kann mich deshalb kurz fassen.

Der Antrag der Minderheit Friderici läuft darauf hinaus, dass wir das höchstzulässige Gewicht aus dem Gesetzestext streichen. Das möchten wir nicht. Wir möchten dem Bundesrat die Kompetenz geben, dieses Höchstgewicht jeweils der Gesetzgebung anzupassen. Es geht auch bei diesem Artikel wie vorher schon bei Artikel 2 um mehr Klarheit. Es geht auch darum, dass man auch in bezug auf die flankierenden

Massnahmen im Verkehrsdossier ein bisschen Vertrauen schafft.

Das Anliegen der Minderheit Friderici ist es, im Gesetz noch höhere Gewichtslimiten zuzulassen für den Fall, dass das später technisch möglich wird. Das wollen wir aber nicht. Wir wollen ausdrücklich, dass der Bundesrat parallel zur Höhe der Strassenverkehrsabgaben das Höchstgewicht auf maximal 44 Tonnen festlegen kann, wie dies die Fassung der Kommissionsmehrheit vorsieht.

Ich bitte Sie deshalb, der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat zu folgen und den Antrag der Minderheit Friderici abzulehnen.

Hämmerle Andrea (S, GR), Berichterstatter: Wir müssen das Gesetz obligatorisch so anpassen, dass «40-Töner» im normalen Verkehr und «44-Töner» im kombinierten Verkehr zugelassen werden. Das ist uns durch das Verhandlungsergebnis in Brüssel so aufgetragen. Herr Friderici und seine Minderheit gehen aber bedeutend weiter: Sie wollen keine Festlegung des Höchstgewichtes auf Gesetzesebene. In Kombination mit dem Satz «berücksichtigt er internationale Regelungen» hat der Bundesrat nach der Formulierung der Minderheit sozusagen eine Blankokompetenz zur unbeschränkten Erhöhung der Gewichtslimiten. Die Erhöhung der Gewichtslimite ist aber eine genauso heikle oder noch heiklere Frage als jene des Sonntags- und Nachtfahrverbotes. Deshalb ist in Parallelität zum Sonntags- und Nachtfahrverbot, das wir soeben – richtigerweise – ins Gesetz geschrieben haben, in dieser Frage dem Bundesrat jetzt nicht eine Blankokompetenz zu geben, indem diese Limiten nicht ins Gesetz geschrieben werden. So können wir nicht vorgehen.

Es gibt noch einen anderen Unterschied zwischen der Fassung der Minderheit Friderici und der Fassung des Bundesrates und der Mehrheit. Der Parallelismus zur Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe wird hier aufgegeben und fällt weg. Es ist völlig klar: Wenn die Gewichtslimite erhöht wird, wird die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe erhöht. Dieser Parallelismus muss auch im Gesetz festgehalten sein. Im Unterschied zu Herrn Christen und anderen, die gesagt haben, diese Bestimmung sei jetzt nicht so wichtig wie die vorangegangenen, muss ich Ihnen ganz klar sagen: Sie ist haargenau gleich wichtig, und sie ist genau gleich zu behandeln wie die Bestimmung über das Sonntags- und Nachtfahrverbot, die wir vorhin behandelt haben.

Ich bitte Sie also dringend, der Fassung des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Ratti Remigio (C, TI), rapporteur: La modification de l'article 9 concernant les dimensions et le poids des véhicules marchandises et de leurs remorques est de nature analogue à la précédente. Elle ne concerne donc pas le fond, mais l'ancrage de type juridique que la limite de 40 tonnes va prendre. L'Accord sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route fixe bien ces limites sans hésitation à 40 tonnes, et à 44 tonnes pour le trafic combiné. Il est vrai, on a pu discuter – mais cela n'est pas entré en jeu – d'une alternative consistant à aller jusqu'à 48 tonnes, alternative qui a été refusée par la commission pour des raisons politiques, tandis qu'il n'a pas été question d'envisager dans un délai raisonnable des scénarios comportant un trafic de véhicules de 50, ou encore de 60 tonnes. Certes, la matière comporte d'autres points de définition, tels ceux concernant les dimensions des véhicules ou la référence, dans le cas suisse, au «poids total du véhicule», terme beaucoup moins précis et moins adapté – au contraire! – que la notion de «poids maximum des essieux», qui s'impose au niveau technique et en droit européen.

Faut-il alors fixer la limite de 40 tonnes, ou de 44 tonnes pour le trafic combiné, dans la loi? Ou bien ne faut-il pas être ouvert et laisser à l'ordonnance une matière qui doit beaucoup tenir compte de ce qui se passe au niveau des réglementations internationales? La majorité de la Commission des transports et des télécommunications a jugé qu'il était important, pour le bien des accords bilatéraux et de la politi-

que suisse des transports, de donner à ces mesures un ancrage dans la loi: il s'agit de donner des assurances politiques à une opinion publique qui a besoin d'en avoir. La commission a voté, cette fois de justesse, le projet du Conseil fédéral, par 10 voix contre 8 et avec 1 abstention.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die Kompetenz für die generelle Erhöhung der Gewichtslimite auf 44 Tonnen oder auf noch mehr Tonnen soll beim Parlament bleiben, denn die 40 Tonnen sind ja jetzt durch das Abkommen zu Völkerrecht geworden. Deswegen sollen sie im Gesetz verankert sein, damit Sie für eine Erhöhung zuständig sind. Stimmen Sie also der Mehrheit und dem Bundesrat zu.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	81 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	62 Stimmen

Ziff. 2; Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 2; ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Namentliche Gesamtabstimmung

Vote sur l'ensemble, nominatif

(Ref.: 3278)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aguet, Alder, Antille, Baader, Banga, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Beck, Béguelin, Berberat, Bezzola, Bircher, Blaser, Bortoluzzi, Bosshard, Bühlmann, Carobbio, Cavadini Adriano, Chiffelle, Christen, Columberg, Comby, David, de Dardel, Debons, Dettling, Donati, Dormann, Dupraz, Eberhard, Egerszegi, Engelberger, Engler, Epiney, Fankhauser, Fässler, Fehr Jacqueline, Fehr Lisbeth, Fischer-Seengen, Florio, Freund, Frey Claude, Gadiet, Geiser, Genner, Giezendanner, Goll, Gonseth, Grobet, Gros Jean-Michel, Gross Jost, Grossenbacher, Guisan, Günter, Gusset, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Hegetschweiler, Heim, Herczog, Hess Otto, Hess Peter, Hochreutener, Hollenstein, Hubmann, Imhof, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Jossen, Kalbermatten, Keller Christine, Keller Rudolf, Kofmel, Kuhn, Kühne, Lauper, Leuenberger, Löttscher, Maitre, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Meyer Theo, Meyer Thérèse, Mühlemann, Müller Erich, Müller-Hemmi, Nabholz, Ostermann, Pelli, Philipona, Pidoux, Randegger, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruckstuhl, Ruf, Ruffy, Schenk, Scheurer, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Semadeni, Stamm Judith, Stamm Luzi, Steffen, Steiner, Strahm, Stucky, Stump, Teuscher, Thanei, Theiler, Tschäppät, Vallender, Vermot, Vetterli, Vollmer, von Allmen, von Felten, Waber, Widmer, Widrig, Wittenwiler, Ziegler, Zwygart (133)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:

Scherrer Jürg, Steinemann (2)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Binder, Blocher, Fehr Hans, Frey Walter, Friderici, Hasler Ernst, Maurer, Oehrl, Schlüer (9)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Aeppli, Ammann Schoch, Aregger, Bangerter, Baumann Alexander, Baumberger, Bonny, Borel, Borer, Brunner Toni, Bühler, Cavalli, Dreher, Ducrot, Dünki, Durrer, Eggly, Ehrler, Eymann, Fasel, Fischer-Hägglings, Föhn, Fritschi, Gross Andreas, Gysin Hans Rudolf, Jutzet, Kunz, Lachat, Langenberger, Leemann, Leu, Loeb, Maspoli, Moser, Pini, Raggenbass, Rychen, Sandoz Marcel, Schaller, Seiler Hanspeter, Simon, Speck, Spielmann, Steinegger, Suter, Tschopp,

Tschuppert, Vogel, Weber Agnes, Weigelt, Weyeneth, Wiederkehr, Wyss, Zapfl, Zbinden (55)

Präsidium, stimmt nicht – Présidence, ne vote pas:
Heberlein (1)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

99.028-7

Bilaterale Verträge Schweiz/EU. 7. Verkehrsverlagerung

Accords bilatéraux Suisse/UE. 7. Transfert du trafic

Botschaft, Gesetz- und Beschlussentwürfe vom 23. Juni 1999
(BBl 1999 6128)
Message, projets de loi et d'arrêté du 23 juin 1999
(FF 1999 5440)

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Hämmerle Andrea (S, GR), Berichterstatter: Hier geht es nun tatsächlich um das erste zentrale Gesetz, das wir im Rahmen der flankierenden Massnahmen zum Verkehrsabkommen zu besprechen haben. In der Kommission gab es einen Rückweisungsantrag; er wurde allerdings mit 18 zu 3 Stimmen abgelehnt, und es wurde kein weiterer Antrag mehr gestellt, das Gesetz sei zurückzuweisen. Ich bin froh, dass dies so ist. Wir werden hier über einige Punkte reden und streiten müssen: über das Verlagerungsziel und über die Verteilung der inländischen Kontingente. Wir werden in der Detailberatung darauf zurückkommen.

Ratti Remigio (C, TI), rapporteur: L'entrée en matière sur la loi sur le transfert du trafic a soulevé la discussion sur deux points.

Tout d'abord, il y a eu en commission une proposition de renvoi, basée sur la discrimination éventuelle entre transporteurs suisses et transporteurs étrangers. D'une part, les milieux des transports routiers font remarquer que le principe de non-discrimination n'est mentionné nulle part dans la présente loi; d'autre part, comme cela a été déclaré par M. Leuenberger, conseiller fédéral, un traitement différent pour les transports en Suisse serait théoriquement possible. Des concessions ont dû être accordées pendant la période de transition, donc avant 2005, et avant que la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations puisse être pleinement appliquée pour les transports à vide et les contingents de 40 tonnes. En pratique toutefois, la petite Suisse a droit à 400 000 autorisations, alors que toute l'Europe a droit au même nombre d'autorisations.

D'ailleurs, les mesures d'accompagnement concernent aussi les mesures de sécurité telles qu'une motorisation minimale pour les parcours de montagne, ainsi que des mesures de police telles que la possibilité d'ordonner des parcours alternatifs en cas d'embouteillage ou de blocage de certains tronçons ou itinéraires. Ici, on ne peut en aucun cas parler de discrimination.

Finalement, l'entrée en matière a été décidé, en commission, sans opposition.

L'autre thème de discussion portait sur la possibilité que les mesures de transfert du trafic puissent aller à l'encontre des objectifs d'efficacité et des objectifs de marché qu'on s'est donnés avec la réforme des chemins de fer. Les investissements pour les grandes infrastructures ferroviaires et l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, votée par le peuple, ne devraient-ils pas être suffisants? Les mesures financières supplémentaires pour rendre les tarifs du trafic combiné plus concurrentiels ainsi que

l'aide aux investissements dans les terminaux à l'étranger ne constituent-elles pas de véritables subventions? Les réponses, en commission, ont souligné que ces mesures concernent justement la phase transitoire, et elles doivent donc être considérées comme incitatives et complémentaires. Les mesures primaires sont d'ailleurs bien rappelées à l'article 2 alinéa 1er.

Bundesgesetz zur Verlagerung von alpenquerendem Güterschwerverkehr auf die Schiene

Loi fédérale visant à transférer sur le rail le trafic de marchandises à travers les Alpes

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit I

(Hollenstein, Baumann Ruedi)

Zum Schutz des Alpengebietes sorgt der Bundesrat in Zusammenarbeit mit den Kantonen, den Bahnen und seinen europäischen Partnern für eine sukzessive Verlagerung von alpenquerendem Güterschwerverkehr auf die Schiene.

Minderheit II

(Theiler, Bezzola, Binder, Christen, Fischer-Seengen, Friderici, Giezendanner, Hegetschweiler, Vetterli, Vogel)

.... Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze auf die Schiene zu erzielen.

Abs. 2

Mehrheit

.... spätestens aber im Jahr 2007, erreicht werden soll.

Minderheit I

(Hollenstein, Baumann Ruedi)

Der auf den Transitstrecken im Alpengebiet verbleibende alpenquerende Güterschwerverkehr darf 500 000 Fahrten im Jahr 2007 nicht überschreiten. Die Reduktion auf diese Höhe erfolgt in jährlichen Schritten von 100 000 Fahrten.

Minderheit II

(Theiler, Bezzola, Binder, Christen, Dupraz, Friderici, Hegetschweiler, Oehrl, Vetterli)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der SVP-Fraktion

Abs. 2

Für den auf den Transitstrassen im Alpengebiet verbleibenden alpenquerenden Güterschwerverkehr von Grenze zu Grenze gilt eine Zielgrösse

Eventualantrag der SVP-Fraktion

(falls der Hauptantrag abgelehnt wird)

Abs. 2

Streichen

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Hollenstein, Baumann Ruedi)

Bilaterale Verträge Schweiz/EU. 3. Güter- und Personenverkehr

Accords bilatéraux Suisse/UE. 3. Transport de marchandises et de voyageurs

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1999
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Augustsession
Session	Session d'août
Sessione	Sessione di agosto
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	99.028-3
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.08.1999 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1509-1514
Page	
Pagina	
Ref. No	20 046 318

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.