

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit –
Motivazione scritta*

Da tempo i criteri con i quali vengono elaborate dall'UFIAML le statistiche relative alle spese dei salariati svizzeri è oggetto di contestazione. In particolare sono messi in discussione i metodi statistici sui quali ci si basa per tali elaborazioni. Anzi indicazioni provenienti da altri servizi federali, come Ufficio federale dell'alloggio, precisano che nel settore locativo le inchieste sui bilanci delle famiglie considerate sembra poco credibile.

Le contestazioni riguardano inoltre in particolare:

- il campione delle famiglie considerate, ritenuto insufficiente, è poco rappresentativo,
- i tipi di bilanci famigliari considerati che terrebbero conto in modo insufficiente delle famiglie a redditi bassi,
- il modo, ritenuto a volte poco ortodosso, di presentare i dati per i vari settori. Sembra essere il caso ad esempio del modo di presentare l'incidenza delle spese sociali o del calcolo dell'incidenza delle cifre relative all'alimentazione.

Tutte queste critiche sollevano dubbi e interrogativi sull'affidabilità delle statistiche presentate. Cosa preoccupante tenuto conto del fatto che le statistiche presentate servono da riferimento in molti settori. Per chiarire la fondatezza delle critiche e valutare l'opportunità di eventuali modifiche la presentazione di un rapporto in merito si giustifica.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
vom 21. November 1984*

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 21 novembre 1984

*Dichiarazione scritta del Consiglio federale
del 21 novembre 1984.*

Il Consiglio federale è pronto ad accettare il postulato.

84.484

**Postulat Zwygart
Spätnachmittagssitzungen
in der ersten Sessionswoche
Séance du soir au cours
de la première semaine de la session**

Wortlaut des Postulates vom 22. Juni 1984

Der Nationalrat wird gebeten, in Zukunft am ersten Mittwoch von ordentlichen Sessionen eine Spätnachmittagssitzung anzusetzen, um dem steten Zeitdruck in der dritten Sessionswoche entgegenzuwirken. Der Beginn ist zwischen 17.00 und 18.00 und der Schluss um 21.00 Uhr anzubereitern.

Texte du postulat du 22 juin 1984

Le Conseil national est prié d'introduire une séance du soir le premier mercredi de chaque session ordinaire afin que les députés ne soient plus aussi pressés par le temps durant la troisième semaine des sessions. Cette séance du soir devrait commencer entre 17 ou 18 heures et se terminer à 21 heures.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme
der Fraktionspräsidentenkonferenz*

Rapport écrit de la Conférence des présidents de groupe
Das Geschäftsreglement des Nationalrates sieht in Artikel 43 Absatz 2 vor, dass in der ersten und zweiten Sessionswoche

die Mittwochnachmittage für Sitzungen der interfraktionellen Gruppen grundsätzlich freizuhalten sind. Die Abende wären also frei.

In der Frühjahrsession hat die Fraktionspräsidentenkonferenz dem Nationalrat eine bessere Ausnützung der Sitzungszeiten vorgeschlagen mit dem Ziel, den Zeitdruck und den Rückstand in der Geschäftserledigung abzubauen (vergleiche «Amtliches Bulletin» 1984, Seite 264 ff.). Der Antrag der Fraktionspräsidentenkonferenz unterlag aber knapp mit 72 zu 70 Stimmen.

Das Postulat Zwygart verfolgt dasselbe Ziel. Von den von der Fraktionspräsidentenkonferenz vorgeschlagenen Massnahmen stiessen vor allem die Nachtsitzungen am ersten und zweiten Mittwoch auf Widerstand. Es wurde darauf hingewiesen, dass man nach 22.30 Uhr in den Restaurants keine ordentliche Mahlzeit mehr erhalten könnte und dass die Belastung für die Parlamentarier zu gross sei.

In der vergangenen Herbstsession wurde aber ein neuer Vorschlag der Fraktionspräsidentenkonferenz im Sinne des Postulates vom Nationalrat genehmigt («Amtliches Bulletin» 1984, Seite 1258).

Die Fraktionspräsidentenkonferenz beantragt dem Rat, das Postulat Zwygart als erfüllt abzuschreiben.

Abgeschrieben – Classé

83.901

**Interpellation (Teuscher)-Reichling
Städtische Verkehrsmittel.
Beteiligung des Bundes
Transports urbains.
Participation de la Confédération**

Wortlaut der Interpellation vom 6. Oktober 1983

Nach Artikel 58 des Eisenbahngesetzes und der dazugehörigen Verordnungen kann der Bund weder an die Bau- noch an die Betriebskosten von öffentlichen Strassenbahnen oder Bussen in Städten oder Agglomerationen Finanzierungsbeiträge leisten. Die Städte und Orte, in denen sich ein Universitätsgebäude, eine Hochschule oder ein Waffenplatz befindet, müssen in der Lage sein, geeignete Verkehrsmittel für den Besuch dieser Einrichtungen zur Verfügung zu stellen.

Es zeigt sich nun aber, dass die Gesetzesbestimmungen nicht eingehalten werden und dass sich universitäre Einrichtungen indirekt über die Betriebsausgaben an den Transportkosten der Studenten beteiligen. Ich erlaube mir darum, dem Bundesrat folgende Fragen zu stellen:

- Ist die unentgeltliche Abgabe von Abonnements öffentlicher Verkehrsmittel als eine vom Bund zugelassene finanzielle Beteiligung zu betrachten?
- Liegt eine solche Beteiligung vor, wenn universitäre Einrichtungen Busse mieten, um eine unzureichende Bedienung durch die städtischen Verkehrsmittel zu ergänzen?
- Ist die Beteiligung am Defizit der Linien, die solche Einrichtungen bedienen, mit Artikel 58 des Eisenbahngesetzes vereinbar?
- Sind die Bundesbehörden nicht der Auffassung, die Universitäten und Hochschulen einerseits und die übrigen Ausbildungseinrichtungen für unsere Jugend, zum Beispiel die Rekrutenschulen, andererseits, würden unterschiedlich behandelt? Welches sind gegebenenfalls die Kriterien, die es erlauben, die Vorschriften des Gesetzes und der Verordnung für bestimmte oder unbestimmte Zeit zu ändern?
- Sollten nicht die Städte und Orte, in denen sich Hochschulen, Universitäten, Kasernen oder andere vom Bund

abhängige Einrichtungen befinden, nach den gleichen Kriterien ebenfalls Abteilungen beanspruchen können?

Texte de l'interpellation du 6 octobre 1983

Selon l'article 58 de la loi et les ordonnances sur les chemins de fer, la Confédération ne peut pas participer au financement des constructions, ni à celui des frais d'exploitation des transports urbains ou interurbains, lorsqu'il s'agit de trams ou de bus. Les villes ou localités qui abritent un bâtiment universitaire, des hautes écoles ou des places d'armes doivent pouvoir fournir les moyens de transport adéquats pour la fréquentation des établissements mentionnés.

Or, il se trouve que cette loi n'est pas respectée et que des établissements universitaires participent indirectement aux frais de transport des étudiants par l'intermédiaire des frais d'exploitation. Je me permets donc de poser les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. La gratuité des abonnements aux transports publics est-elle considérée comme une participation financière admise par la Confédération?
2. La location de bus par ces mêmes établissements pour remédier à un service insuffisant des transports urbains entre-t-elle dans ce cadre?
3. La participation au déficit des lignes les desservant est-elle conforme à l'article 58 de la loi sur les chemins de fer?
4. La Confédération n'estime-t-elle pas qu'il y a des différences de traitement entre les universités et les hautes écoles, d'une part, et les autres secteurs de formation de notre jeunesse, dont les écoles de recrues, d'autre part? Quels sont les critères éventuels permettant de modifier de manière temporaire ou permanente les règles établies par la loi et ses ordonnances?
5. Les villes ou localités abritant de hautes écoles, universités, casernes ou autres établissements dépendant de la Confédération ne seraient-elles pas aussi en droit de recevoir des indemnités selon les mêmes critères?

Mitunterzeichner – Cosignataires: (Akeret), Aubry, (Augsburger, Barras), Blocher, Bréaz, Bühler-Tschappina, Christinat, Darbellay, Fischer-Hägglingen, Gehler, (Girard), Gloor, Graf, Hari, Hofmann, Houmard, (Linder), Longet, Martignoni, (Muheim), Nebiker, Ogi, Pini, (Räz), Reichling, (Roth), Rütishauser, Schnyder-Berne, Soldini, (Spreng, Tochon), Weber Leo, Widmer, (Wilhelm) (35)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'auteur de l'interpellation renonce à développer son intervention et souhaite une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 12. September 1984

Rapport écrit du Conseil fédéral du 12 septembre 1984

Il est exact que selon l'article 58 de la loi sur les chemins de fer, la Confédération ne peut participer au financement, dans les villes et les agglomérations, ni des constructions ni des frais d'exploitation de trams ou d'autobus publics. Elle ne le fait d'ailleurs pas non plus dans le cas présent en vertu de la disposition précitée.

De toute évidence, l'auteur de l'interpellation se réfère à l'Ecole polytechnique fédérale à Ecublens, qui, dans le cadre du budget approuvé par l'Assemblée fédérale, contribue effectivement des sommes de plus en plus importantes, depuis le début des travaux sur le nouvel emplacement, en faveur d'une solution des problèmes de transport (19480 francs en moyenne par an de 1971 à 1976; 192193 francs de 1977 à 1982 et 441570 francs en 1983). Il s'agit d'une situation exceptionnelle qui s'explique par le transfert, par étapes, de l'EPFL de Lausanne à son nouvel emplacement à Ecublens, dont la desserte n'est pas adaptée à un grand ensemble d'installations.

La base légale est constituée par l'article 27, 1^{er} alinéa cst. qui confie à la Confédération la compétence de créer, outre l'école polytechnique existante, une université fédérale et

d'autres établissements d'instruction supérieure ou de subventionner des établissements de ce genre. L'article 27 cst. a depuis toujours servi de base légale incontestée, et applicable directement, sans dispositions d'exécution, aux décisions relatives aux constructions de EPF et de leurs établissements annexes; il s'ensuit que conjointement avec l'article 35 de la loi sur l'EPF (RS 414.110) et l'article 17, 2^e alinéa de la Réglementation transitoire (RS 414.110.2), il vaut aussi comme base légale pour les dépenses d'exploitation y afférentes. Le message concernant l'agrandissement des EPF du 3 mai 1972 faisait déjà état des problèmes de circulation posés par l'emplacement d'Ecublens, qui ont d'ailleurs été examinés systématiquement lors de la planification de la région. L'intérêt principal résidait, alors, dans la participation de la Confédération à la desserte routière, mais à l'époque déjà, le Conseil fédéral avait suggéré la possibilité d'un système nouveau de transport urbain (FF 1972 I 1327). La situation provisoire due aux problèmes de circulation a duré jusqu'à maintenant. Dans le message relatif à l'agrandissement des EPF du 26 janvier 1983, le Conseil fédéral s'est référé à deux études en cours, menées conjointement par les organes compétents des communes, du canton et de la Confédération; l'une d'elles concernait l'amélioration de la desserte à court terme (1985) par une restructuration des réseaux de bus de l'ouest lausannois, l'autre visant à créer à moyen terme un nouveau service de transport, dont le but serait, entre autres, d'assurer l'accès au site de la haute école par un système de transport public adéquat (FF 1983 I 1248). Les premiers projets concrets sont actuellement terminés, aussi les négociations entre la Confédération et le canton de Vaud sont entrées dans une phase décisive. Les questions formulées par l'auteur de l'interpellation appellent par conséquent les réponses suivantes:

1. L'EPFL ne délivre pas d'abonnements gratuits, mais la solution adoptée aboutit en fin de compte au même résultat: elle partage avec l'Université cantonale de Dornoy contiguë les frais, portés en compte aux deux hautes écoles, du trafic régulier ainsi que des courses spéciales assurant le transport du personnel enseignant et d'exploitation de même que celui des étudiants de Lausanne (gare, place du Flon, bâtiments de l'EPF) à Dornoy/Ecublens et retour. Quant au trafic des personnes, il est assuré par les Transports publics lausannois.

Cette solution paraît juste non seulement en droit, mais encore en fait, tant que le transfert de l'EPFL de Lausanne à Ecublens n'est pas achevé et en attendant une solution définitive au problème des transports. Il y a quelques années seulement, la moitié des étudiants étaient astreints aux navettes entre Lausanne et Ecublens pour assister aux cours et aux travaux pratiques ayant lieu tantôt à l'un, tantôt à l'autre endroit. Aujourd'hui, c'est le cas encore du tiers des étudiants. A Zurich, il existe également un système assurant gratuitement le transport entre l'EPF du centre-ville et les bâtiments du Hönggerberg.

Le Conseil fédéral approuve, pour l'heure, la participation aux frais de transport telle qu'elle vient d'être décrite. Cependant, vu l'accroissement constant des frais, ceux-ci devront être progressivement répercutés sur les usagers des moyens de transport, au fur et à mesure de l'avancement des travaux à Ecublens.

2. et 3. Le principe de la participation est incontesté, mais celle-ci se fonde non pas sur l'article 58 de la loi sur les chemins de fer, mais sur les bases légales indiquées plus haut.

4. Il est difficile d'établir des comparaisons avec d'autres institutions dispensant une formation, les conditions d'exploitation et de trafic variant d'un endroit à l'autre. Les entreprises de transport visées par la loi fédérale sur les transports par chemins de fer et par bateaux du 11 mars 1948 (RS 742.40) accordent aux étudiants, aux apprentis et aux écoliers des réductions sur les abonnements de parcours – selon le nombre de courses et la longueur du parcours – aux environs de cinquante pour cent si ce n'est plus. Le cas des écoles militaires, par contre, n'est pas

comparable: pendant toute la durée du service, les membres de l'armée conservant avec leur lieu de domicile un contact étroit; de plus, le billet au prix unique de cinq francs est censé contribuer aussi à prévenir les accidents. Le Conseil fédéral a pu fixer ces règles en vertu de la très nette délégation de pouvoirs que lui confère la loi (art. 43, 2° alinéa de la loi sur les chemins de fer).

5. Outre les arrangements spéciaux susmentionnés, des avantages particuliers, des contributions ou des indemnités en faveur des villes et des localités servant de siège à des établissements de la Confédération ne sont prévus ni dans la législation sur l'aide aux universités, ni dans d'autres lois fédérales. C'est ainsi que la Confédération a dû refuser le versement de contributions destinées à faire baisser le prix des abonnements pour les étudiants de l'EPF de Zurich. Quant à la future desserte de l'EPFL, sise en situation décentralisée à Ecublens, le Conseil fédéral attire l'attention sur les indications qu'il a données à ce propos dans le message concernant les EPF de 1983.

En conclusion, le Conseil fédéral estime que la réglementation actuelle n'est ni contraire au droit, ni – étant donné le caractère exceptionnel de la situation – inappropriée. A l'avenir toutefois, au fur et à mesure des progrès réalisés dans le transfert de l'EPFL de Lausanne à Ecublens, les frais de transport devront être progressivement pris en charge par les usagers.

Reichling: Entschuldigen Sie, dass ich nun in einer anderen Sache hier sprechen muss. Kollege Teuscher hat mich bei seinem Rücktritt aus dem Rat gebeten, seine Interpellation weiterzuverfolgen.

Es geht darum, dass an der ETH Lausanne aus Mitteln der Universität die Fahrten mit dem öffentlichen Verkehrsmittel für Studenten und Professoren verbilligt werden. Er war der Auffassung, dass es gemäss Eisenbahngesetz nicht zulässig sei, dass für öffentliche Anstalten Fahrverbilligungen übernommen und damit auch Subventionen an die SBB bezahlt werden. Deshalb sei es unzulässig, dass hier von der Universität aus solche Fahrvergünstigungen erstattet werden. Sofern Sie Interesse an der Materie hatten, haben Sie zweifelsohne die Antwort gelesen. Der Grund, weshalb ich eine kurze Erklärung abgebe, ist folgender: Ich glaube, dass sich der Bundesrat selbst über die Rechtssicherheit nicht so ganz restlos im klaren ist, denn er schlägt vor, dass diese Beiträge sukzessive abgebaut werden sollen.

Ich bin der Auffassung, dass es zu einer öffentlichen Anstalt gehört, auch die Erschliessung mitzufinanzieren. In Zukunft sollten daher gleichzeitig mit dem Projekt eines öffentlichen Gebäudes dem Rat auch Angaben darüber vorgelegt werden, in welchem Umfang Beiträge an öffentliche Verkehrslinien und andere Infrastrukturanlagen geplant sind. Damit wir klare rechtliche Voraussetzungen erhalten, sollte das in der Regel mit einmaligen Beträgen abgegolten werden und nicht mit Vergünstigungen über die Betriebsrechnung. In diesem Sinne erkläre ich mich teilweise befriedigt von der Antwort.

Präsident: Der Interpellant erklärt sich von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

84.529

Interpellation Röhlin Abgasmessungen bei Motorfahrzeugen Vehicules automobiles. Contrôles des gaz d'échappement

Wortlaut der Interpellation vom 2. Oktober 1984

Gegenwärtig arbeitet das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement daran, zusammen mit den Kantonen und den Organisationen des Autogewerbes ein wirksames Programm zur Abgasmessung der im Verkehr stehenden Fahrzeuge in die Wege zu leiten.

Ich frage deshalb den Bundesrat, ob er bereit ist, auf die Kantone dahingehend einzuwirken, dass diese bei den üblichen Verkehrskontrollen jeweils auch die Abgaswerte der kontrollierten Fahrzeuge messen. Mit neuen technischen Einrichtungen können Abgasmessungen auf einfachste Art und ohne grossen Zeitaufwand von jedem Polizisten durchgeführt werden. Im Rahmen von kurzfristigen Massnahmen zur Reduktion von Schadstoffen in der Luft, könnte damit ein wesentlicher Beitrag zum Umweltschutz geleistet werden.

Texte de l'interpellation du 2 octobre 1984

Le Département de justice et police s'efforce actuellement de mettre au point en collaboration avec les cantons et les professionnels de l'automobile un programme efficace de contrôle des gaz émis par les véhicules en circulation.

Le Conseil fédéral est-il disposé à s'employer auprès des cantons pour que ces derniers mesurent systématiquement les taux de polluants dans les gaz d'échappement lors des contrôles usuels des véhicules? Les appareils actuels permettraient aux agents d'effectuer ces mesures sans difficulté en un temps minime. Une telle pratique pourrait s'inscrire parmi les mesures immédiates, pouvant être prises pour amoindrir la pollution atmosphérique et contribuer par là à la sauvegarde du milieu.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Iten, Steinegger (2)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 26. November 1984

Rapport écrit du Conseil fédéral du 26 novembre 1984

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Verkehrskontrollen durch die Polizei sind gegeben (Art. 130 der Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Verkehr VZV; SR 741.51). Bei solchen Kontrollen wird die Einhaltung der Strassenverkehrsvorschriften überwacht. Hinsichtlich Abgasverhalten der Fahrzeuge wird nach der Verordnung vom 27. August 1969 über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge (BAV; SR 741.41) der Kohlenmonoxidgehalt im Leerlauf geprüft. Diese Messung ist an sich einfach, erfordert aber gleichwohl geschultes Personal und Messgeräte. Daher zieht die Polizei normalerweise Sachverständige der Strassenverkehrsämter bei.

Nach den heutigen Erkenntnissen genügt die blosser Kohlenmonoxidkontrolle nicht. Daher wird im Interesse des Umweltschutzes ein erweitertes Abgas-Nachkontrollprogramm vorbereitet, über das nächstens ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt wird. Das neue Programm stellt grössere Anforderungen an Personal, Geräte und Standort der Messung. Deshalb wird eine sinnvolle Arbeitsteilung angestrebt, einerseits zwischen der mit Kontrollaufgaben überlasteten Polizei und den Strassenverkehrsämtern (denen bereits die fristgerechte Durchführung der periodi-

Interpellation (Teuscher)-Reichling Städtische Verkehrsmittel. Beteiligung des Bundes

Interpellation (Teuscher)-Reichling Transports urbains. Participation de la Confédération

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.901
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.12.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1931-1933
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 012

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.