

Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale

Nationalrat – Conseil national

1985

Frühjahrssession – 8. Tagung der 42. Amtsdauer
Session de printemps – 8^e session de la 42^e législature

Erste Sitzung – Première séance

Montag, 4. März 1985, Nachmittag
Lundi 4 mars 1985, après-midi

14.30 h

Vorsitz – Présidence: Herr Koller Arnold

Präsident: Ich heisse Sie zur Frühjahrssession recht herzlich willkommen. In Ergänzung zur schriftlichen Einladung darf ich Ihnen noch bekanntgeben, dass die Fraktionspräsidentenkonferenz auch für das Bundesgesetz über die landwirtschaftliche Pacht, wo der entsprechende Stern leider untergegangen ist, beantragt, die allgemeine Aussprache auf die Mitteilungen der Kommission und der Fraktionen zu beschränken.

84.020

Treibstoffzölle

Droits d'entrée sur les carburants

Fortsetzung – Suite

Siehe Jahrgang 1984, Seite 1615 – Voir année 1984, page 1615

Neue Anträge der Kommission

(die Minderheitsanträge gemäss Fahne entfallen)

4. Abschnitt

Beiträge an strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen

Art. 26 Grundsatz

Der Bund beteiligt sich an den Kosten der nach dem Umweltschutzgesetz an Strassen oder ersatzweise an Gebäuden erforderlichen Umweltschutzmassnahmen. Im weiteren beteiligt er sich an den Kosten von durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten allgemeinen Umweltschutzmassnahmen, insbesondere von Massnahmen zur Behebung von Waldschäden und zur Wiederherstellung von Schutzwäldern.

Art. 27 Beiträge

¹ Die Beiträge für Umweltschutzmassnahmen an Nationalstrassen und Hauptstrassen bemessen sich nach den Ansät-

zen, zu denen sich der Bund an den Erstellungskosten dieser Strassen beteiligt. Bei Neu- und Ausbauten solcher Strassen bilden die erforderlichen Umweltschutzmassnahmen Bestandteil des Projektes.

² Die Beiträge des Bundes für Umweltschutzmassnahmen im Bereich des übrigen Strassennetzes bemessen sich nach den Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes.

^{2bis} Die Beiträge für allgemeine, durch den motorisierten Strassenverkehr bedingte Umweltschutzmassnahmen legt der Bundesrat entsprechend ihrer zeitlichen und sachlichen Dringlichkeit fest.

^{2ter} An Kosten von Massnahmen zur Behebung von Waldschäden und zur Wiederherstellung von Schutzwäldern beteiligt sich der Bund anteilmässig, soweit sie durch den motorisierten Verkehr mitverursacht werden.

³ Streichen

⁴ Streichen

5. Abschnitt

Beiträge an strassenverkehrsbedingte Landschaftsschutzmassnahmen

Art. 28 Grundsatz

Der Bund leistet Beiträge an die Kosten von durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten Massnahmen zur Erhaltung, Schonung oder Wiederherstellung von schützenswerten Landschaften mit Einschluss der Ortsbilder und Denkmäler.

Art. 29 Beiträge

¹ Die Beiträge bemessen sich nach den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung über den Natur- und Heimatschutz und die Förderung der Denkmalpflege. In schwer finanzierbaren Fällen kann der Bundesrat den Beitragssatz um höchstens 10 Prozent der anrechenbaren Kosten erhöhen.

² Der Bundesrat teilt nach Anhören der Kantone die Mittel für die Beiträge nach der sachlichen und zeitlichen Dringlichkeit zu.

Antrag Rebeaud

Art. 27 Abs. 2ter

Die Beiträge für Kosten von Massnahmen zur Behebung von Waldschäden und zur Wiederherstellung von Schutzwäldern werden anteilmässig übernommen, soweit sie durch den motorisierten Verkehr mitverursacht werden. Der Anteil wird jährlich neu ermittelt.

Nouvelles propositions de la commission

(les propositions des minorités sont devenues caduques)

Section 4

Contributions aux frais des mesures de protection de l'environnement nécessitées par le trafic routier.

Art. 26 Principe

La Confédération participe aux frais des mesures de protection de l'environnement le long des routes ou, à défaut, pour les bâtiments, qui doivent être prises en vertu de la loi sur la protection de l'environnement. En outre, elle participe aux frais des mesures générales de protection de l'environnement qui sont nécessitées par le trafic routier motorisé, notamment aux frais de mesures visant à remédier aux dégâts des forêts et rétablir des forêts protectrices.

Art. 27 Contributions

¹ Les contributions aux frais des mesures de protection de l'environnement le long des routes nationales et principales sont calculées selon les taux appliqués par la Confédération pour sa participation aux frais de construction de ces routes. Lors de la construction ou de l'aménagement de telles routes, les mesures de protection de l'environnement font partie intégrante du projet.

² Les contributions aux frais des mesures de protection de l'environnement sur le reste du réseau routier sont fixées selon les dispositions de la loi sur la protection de l'environnement.

^{2bis} Les contributions aux frais des mesures générales de protection de l'environnement nécessitées par le trafic routier motorisé sont fixées par le Conseil fédéral selon leur urgence dans le temps et matérielle.

^{2ter} La Confédération participe aux frais des mesures visant à remédier aux dégâts aux forêts et à rétablir les forêts protectrices en tant que ces dégâts sont imputables au trafic motorisé.

³ Biffer

⁴ Biffer

Section 5

Contributions aux frais des mesures de protection du paysage nécessitées par le trafic routier.

Art. 28 Principe

La Confédération alloue des contributions aux frais des mesures nécessitées par le trafic routier motorisé pour conserver, préserver ou restaurer des paysages dignes d'être protégés, y compris les sites construits et les monuments historiques.

Art. 29 Contributions

¹ Les contributions sont calculées selon les dispositions de la législation fédérale sur la protection de la nature et du paysage et sur l'encouragement de la conservation des monuments historiques. Dans des cas présentant des difficultés de financement, le Conseil fédéral peut augmenter ces taux à raison de 10 pour cent au plus des frais imputables.

² Après avoir entendu les cantons, le Conseil fédéral attribue les ressources pour les contributions en fonction des nécessités techniques et du degré d'urgence.

Proposition Rebeaud

Art. 27 al. 2^{ter}

Les contributions aux frais des mesures visant à remédier aux dégâts aux forêts et à rétablir les forêts protectrices sont proportionnelles à la part de ces dégâts imputable au trafic motorisé. Cette part est déterminée par une évaluation annuelle.

Art. 26

Oehler, Berichterstatter: Der Präsident hat darauf hingewiesen, dass wir in der Dezembersession beschlossen haben, die Beratungen über die Artikel 26 bis 29 auszusetzen. Die Gründe für jenes unorthodoxe Vorgehen sind vielfältig; zum einen standen sich bereits in der vorberatenden Kommission Anträge und sehr gegensätzliche Auffassungen gegenüber. Zum anderen ist dann im Ratsplenum im Dezember eine stattliche Anzahl neuer Anträge eingereicht worden. Da

im weiteren – als dritter Punkt – aus allen politisch interessierten Kreisen mit Blick auf diese Artikel 26 bis 29 bereits Referendumsdrohungen angekündigt waren, mussten wir bekanntlich im Dezember handeln, um mit unserem Schiff jene Klippe zu umgehen. Aus diesem Grund haben wir damals im Rat die verschiedenen Eckpositionen von den einzelnen Exponenten markieren lassen. Das ist auch geschehen, und wir haben beschlossen, aufgrund der eben dargelegten Ausgangslage eine neue Vorgehensweise zu wählen. Dass wir mit jenem unorthodoxen Vorschlag in der sonst erfreulich verlaufenen Diskussion im Dezember einige unserer Ratskollegen erschreckten, war selbstverständlich. Wir wollten aber kein politisches Zeitfahren absolvieren, sondern einen durch die grosse Mehrheit dieses Rates getragenen Beschluss verabschieden. Zudem wollten wir uns nicht durch Referendumsdrohungen gleichsam mit Essstäbchen auseinandernehmen lassen, sondern so rasch wie möglich unsere Beratungen zum guten Ende führen.

Zum vornherein stand für uns fest, dass Reizworte wie Waldsterben, Verursacherprinzip, anteilmässige Übernahme von Kosten an Waldschäden usw. auf eine bestimmte Art und Weise Einlass im Treibstoffzollbeschluss finden müssten. Heute darf ich Ihnen im Namen der Kommission mit Genugtuung mitteilen, dass der unorthodoxe Versuch aus der vorweihnächtlichen Zeit gelungen ist. Die Kommission hat in Davos in angenehmer Umgebung, aber mit klarer Zielvorgabe, aufgrund der Vorarbeiten des Departementes von Herrn Bundesrat Schlumpf einen – so meine persönliche Einschätzung – vorzüglichen Kompromiss gefunden. Diese Schlussfolgerung darf man wohl ziehen, wenn man sich die Verhandlungen von Artikel 26 bis 29 in der Dezembersession nochmals vor Augen führt. 64 Protokollseiten stellen hierüber ein wortreiches Zeugnis aus. Von Bedeutung bei unserem neuen Antrag für die Fassung der Artikel 26 bis 29 ist insbesondere auch die Tatsache, dass wir einstimmig beschlossen haben, Ihnen diese neuen Anträge vorzulegen.

Worum geht es? Der vierte Abschnitt des Treibstoffzollbeschlusses behandelt die Beiträge an strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen, während sich der fünfte Abschnitt über die strassenverkehrsbedingten Landschaftsschutzmassnahmen äussert. Dass diese beiden Problembereiche gerade in der heutigen Zeit im Mittelpunkt hitziger Diskussionen stehen, ist uns allen klar. Die Diskussion wird dann noch brisanter, wenn man weiss, dass über den Treibstoffzollbeschluss aus dem jährlichen Milliardensegen staatliche Beiträge für diese strassenverkehrsbedingten Umweltschutzmassnahmen freigemacht werden können. Immer wieder aber müssen wir uns vergegenwärtigen, dass die über den Treibstoffzollbeschluss freizumachenden Mittel nicht unerschöpflich sind, haben wir doch klare Verfassungsbestimmungen. Dennoch bleibt uns ein Freibereich, in welchem wir uns gesetzgeberisch betätigen können. Diesen wollen wir – so die Ansicht der Kommission – extensiv nutzen.

Zu Artikel 26: Wir schlagen Ihnen eine umfassende Ausweitung der bisherigen Bestimmung vor. Wir wollen nicht mehr nur von Schallschutzmassnahmen sprechen, sondern beabsichtigen, eine Mitbeteiligung des Bundes an den Kosten der nach dem Umweltschutzgesetz an Strassen oder ersatzweise an Gebäuden erforderlichen Umweltschutzmassnahmen einzuführen. Während im Vorschlag des Bundesrates und gemäss Beschluss des Ständerates der Bund nur gerade eine Kann-Formel für diese Kostenbeteiligung an allgemeinen Umweltschutzmassnahmen einführen wollte, schlagen wir Ihnen nun vor, dass das, so der zweite Satz in Artikel 26, eine unabdingbare Pflicht werden soll. Zudem wollen wir klar und unmissverständlich hervorheben, dass sich der Bund über Mittel des Treibstoffzollbeschlusses an Massnahmen zur Behebung von Waldschäden und zur Wiederherstellung von Schutzwäldern beteiligen wird. Ein solches Vorgehen wäre vielleicht aufgrund der Beschlüsse des Ständerates ebenfalls möglich gewesen. Wir aber schlagen Ihnen vor, dass wir diese Möglichkeit klar in Worte fassen und dann auch in den Beschluss aufnehmen.

Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch die Absicht, die Beitragspflicht nicht nur auf die National- und Hauptstrassen zu beschränken, sondern auf das übrige Strassennetz auszudehnen.

In Artikel 27 schlagen wir Ihnen vor, grundsätzlich die bisherige Fassung des Bundesrates zu übernehmen, aber einige Begriffe auszudehnen. Analog zu Artikel 26 wollen wir nicht mehr bloss von «Schallschutzmassnahmen an Strassen» sprechen, sondern ganz allgemein den Begriff «Umweltschutzmassnahmen» übernehmen. Darüber hinaus möchten wir zwei neue Absätze 2bis und 2ter aufnehmen und damit den Bundesrat verpflichten, dem Parlament über die Beiträge aus diesem Bereich ein Programm vorzulegen, welches, nach zeitlicher und sachlicher Dringlichkeit geordnet, Massnahmen verwirklichen und von unserer Seite aus dann vor allem auch mitfinanzieren will.

Etwas schwieriger in der politischen Wirklichkeit wird die Frage zu beantworten sein, die wir in Absatz 2ter behandelt wissen wollen: Wieweit werden bestimmte Waldschäden und Massnahmen zur Wiederherstellung von Schutzwäldern durch den motorisierten Verkehr mitverursacht? Mit dem Hinweis, dass solche Schäden durch den motorisierten Verkehr mitverursacht werden, wollen wir absichtlich auch andere Quellen der Umweltverschmutzung miteinbezogen wissen. Damit soll die Absicht unterbunden werden, dass allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt solche Schäden ausschliesslich und umfassend aus Mitteln der Treibstoffzollerträge und aufgrund dieses Beschlusses behoben werden sollen. Das ist selbstverständlich ein politischer Entscheid, der uns zwar von der Bundesverfassung so zu fassen aufgegeben ist, der aber dennoch eine klare Willensäusserung des Parlaments beinhaltet.

In Artikel 28 wollen wir die Fassung des Bundesrates und des Ständerates übernehmen, allerdings mit der sehr weitgehenden Absicht wie Verpflichtung, dass der Bund auch Beiträge an die Wiederherstellung von schützenswerten Landschaften, mit Einschluss der Ortsbilder und Denkmäler, ausrichten kann. Es ist ein offenes Geheimnis, dass der Bund in den vergangenen Jahren vor allem mit Blick auf die Mitfinanzierung von Denkmalschutzobjekten Verpflichtungen eingegangen ist, denen er heute finanziell nur schwer nachkommen kann. Zahlungsprobleme sind entstanden, weshalb die Verpflichtungskredite erst nach Jahren erfüllt werden können. Es ist unseres Erachtens von Bedeutung, dass heute vom Bundesrat im Zusammenhang mit dieser Neuregelung ein klärendes Wort abgegeben wird, wie man mit den neu zur Verfügung gestellten Mitteln umgehen möchte, und ebenso, wie man die eingegangenen Denkmalschutzwechsel einzulösen in der Lage ist. Es kann ja sicher nicht die Absicht sein, dass wir mit der neuen Bestimmung und damit mit den neuen Treibstoffzollmitteln alte Verpflichtungen des Bundes decken, zumal der Bund solche unter ganz anderen Titeln und namentlich anderen Rechtsgrundlagen eingegangen ist.

Beim letzten behandelten Artikel, bei Artikel 29, möchten wir ebenfalls von den Anträgen des Bundesrates und des Ständerates ausgehen. Wir beabsichtigen aber, eine Ergänzung einzuführen, damit im Falle von besonderen Schwierigkeiten Projekte nicht allein an finanziellen Problemen scheitern. Es soll über eine Sonderfinanzierung in der Höhe von höchstens 10 Prozent der anrechenbaren Kosten ausgeholfen werden können.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, diese Artikel zu übernehmen. Ich habe von den Umweltschutzverbänden wie auch von den Automobilverbänden Signale erhalten, dass sie mit den Ergebnissen zufrieden sind und somit von einem Referendum sehr wahrscheinlich Abstand nehmen.

M. Giudici, rapporteur: Lors de sa session d'hiver 1984, notre conseil avait interrompu l'examen du projet à l'article 30, vous en connaissez les motifs. Votre commission s'est à nouveau penchée sur les sections 4 et 5 du projet, et cela lors d'une séance qui s'est déroulée à Davos, le 11 janvier. La commission a débattu sur la base de deux variantes proposées par le Département fédéral des transports, des

communications et de l'énergie, qui prenaient en considération les décisions adoptées par le conseil, notamment en ce qui concerne les articles 26, 28 et 29. Par 22 voix contre 2, la préférence a été donnée à la variante II du département. Ensuite, la commission a accepté à l'unanimité les articles 26 à 29 de la variante II susmentionnée.

Le texte que la commission vous propose, d'une part, respecte le mandat constitutionnel et, d'autre part, satisfait à l'exigence d'une participation aux frais des mesures générales pour la protection de l'environnement, notamment en ce qui concerne les forêts, pour autant que les dégâts soient imputables au trafic motorisé. Le principe de la causalité est donc admis dans cette loi spéciale, après avoir été fixé à l'article 3 de la loi sur la protection de l'environnement. Un compromis législatif, qui est aussi un compromis politique, a été trouvé dans l'établissement de ces articles clés du projet. Toutes les propositions de minorité ont été retirées. Comparé au texte présenté par la majorité, l'article 26 a été complété par l'indication d'un cas particulier de participation aux frais des mesures générales de protection de l'environnement nécessitées par le trafic routier, soit le cas relatif aux forêts. Cette possibilité, qui était déjà implicitement prévue dans le projet du Conseil fédéral, a été rendue explicite dans un souci politique tout à fait compréhensible. L'article 27 fixe les modalités de calcul des contributions pour les mesures de protection de l'environnement prévues à l'article 26. A l'alinéa 1^{er} de l'article 27, la proposition de la commission correspond matériellement à celle du Conseil fédéral. La contribution a été simplement élargie aux frais des mesures de protection de l'environnement et non seulement aux frais des mesures de protection contre le bruit, conséquence logique de la modification que vous avez acceptée à l'article 26. Les contributions fédérales aux frais de telles mesures le long des routes nationales et principales sont calculées selon les taux de contributions applicables à la construction de ces routes. Cela est déjà prévu par l'article 50, 2^e alinéa, de la loi sur la protection de l'environnement.

A l'alinéa 2 de l'article 27, le texte de la commission et du Conseil fédéral prévoit que les contributions aux frais des mesures de protection sur le reste du réseau routier seront fixées selon les dispositions de la loi sur la protection de l'environnement, c'est-à-dire selon l'article 50, 3^e alinéa, de 30 à 60 pour cent. Il s'agit là des nuisances causées sur des routes cantonales et communales.

A l'alinéa 2^{bis} (nouveau), nous vous proposons que l'urgence dans le temps et l'urgence matérielle soient les critères applicables par le Conseil fédéral pour l'octroi des subventions.

L'alinéa 2^{ter} (nouveau), précise dans la loi la participation de la Confédération aux frais des mesures visant à remédier aux dégâts causés aux forêts et à rétablir les forêts protectrices, à la condition que ces dégâts soient imputables au trafic motorisé. C'est la *lex specialis foresti* dont parlait M. Schlumpf à l'occasion du débat de la session d'hiver.

Le principe de la causalité est confirmé. Il y a là un signal politique à l'opinion. Il faut se rendre compte que l'application de ce principe ne sera toutefois pas facile, justement par la nécessité de prouver, dans chaque région concernée, le lien de causalité exigé par la loi.

La commission vous invite enfin, avec le Conseil des Etats, à biffer les alinéas 3 et 4 du projet du Conseil fédéral.

L'article 28 vous est proposé dans la version présentée par la majorité et que vous avez acceptée le 6 décembre 1984. Seule la mention des forêts protectrices a été supprimée, étant donné qu'elle figure déjà aux articles 26 et 27.

L'article 29, 1^{er} alinéa, vous est soumis dans la version présentée par M. Stucky et le Conseil fédéral et que vous avez acceptée au cours de la session d'hiver.

La commission vous engage donc, à l'unanimité, à suivre ces propositions.

Aliesch: Die Fraktion der FdP unterstützt geschlossen die Anträge der Kommission zu den Artikeln 26 bis 29. Die Kommissionsanträge berücksichtigen zwei von uns bei der

Treibstoffzollgesetzgebung immer wieder aufgestellte Postulate.

1. Die Neufassung der Artikel 26 bis 29 ist verfassungskonform.

2. Die Neuformulierung enthält das Verursacherprinzip. Umwelt- und Landschaftsschutz-Massnahmen sollen nämlich soweit anteilmässig aus den Treibstoffzollerträgen finanziert werden, als die Massnahmen durch den Strassenverkehr bedingt bzw. die Schäden durch den motorisierten Verkehr mitverursacht werden. Der neue Artikel 36ter der Bundesverfassung umschreibt die Verwendung der für das Strassenwesen verfügbaren Treibstoffzollerträge bekanntlich sehr präzise.

Für die Ausführungsgesetzgebung haben wir demnach nur einen sehr begrenzten Gestaltungsspielraum. Mit den neu formulierten Artikeln 26 bis 29 nützen wir die Möglichkeit innerhalb der von den Verfassungsbestimmungen gesetzten Leitplanken voll aus. Wir stimmen der Ausnutzung dieses uns durch die Verfassung vorgegebenen Gestaltungsspielraums deshalb zu, weil wir den Massnahmen zur Erhaltung einer intakten Umwelt als Voraussetzung allen Lebens und Wirtschaftens eine prioritäre Stellung einräumen.

Mit der Zustimmung zu der neuen Regelung der Beiträge an strassenverkehrsbedingte Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen erreichen wir – so hoffen wir – die möglichst baldige Inkraftsetzung des Treibstoffzollgesetzes. Wie der Kommissionspräsident ausführte, wurde sowohl von Seiten der Umweltschutzorganisationen wie der Automobil- und Strassenverkehrsverbände erklärt, dass mit der neuen Fassung der Artikel 26 bis 29 kein Referendum gegen die Vorlage ergriffen werde. Die Kantone können somit hoffen, in Kürze über die ihnen nach den neuen Verfassungsbestimmungen zustehenden Mehreinnahmen aus dem Treibstoffzollerträgen verfügen zu können. Dass viele Kantone diese zusätzlichen Einnahmen bitter nötig haben, hat das schreckliche Lawinenunglück vom vergangenen Wochenende im Wallis mit aller Deutlichkeit gezeigt. Besonders die Bergkantone tragen derart schwer an ihren Strassenlasten, dass es ihnen heute nicht im erforderlichen Mass möglich ist, für die Sicherheit der Verkehrswege zu sorgen, Schutzbauten zu erstellen und die Verkehrsteilnehmer vor Lawinen und Wildbächen zu schützen.

Da die neuen Verfassungsbestimmungen bereits auf den 1. Mai 1983 in Kraft gesetzt worden sind, hat die zweckgebundene Rückstellung bis heute den Betrag von mehr als 1,3 Milliarden Franken erreicht. Ohne Referendum und insbesondere auch mit Ihrer Zustimmung zum Kommissionsantrag bei Artikel 41 können die Kantone über die ihnen zustehenden Treibstoffzollerträge verfügen, um diese für die in Artikel 36ter der Bundesverfassung umschriebenen Zwecke zu verwenden.

Mit unserer Zustimmung zu den Artikeln 26 bis 29 verbinden wir von der freisinnig-demokratischen Fraktion die Hoffnung, dass Bundesrat und Parlament bei der Beitragszumessung für die strassenverkehrsbedingten Umwelt- und Landschaftsschutz-Massnahmen in Zukunft die notwendigen und erforderlichen Prioritäten setzen werden. Vorrang sollten alle Massnahmen zur Verhinderung von existenzbedrohenden Gefährdungen haben, und Existenzen sind insbesondere dort bedroht, wo die Schutzwälder ihre Funktion nicht mehr erfüllen können.

Namens der Fraktion der FdP bitte ich Sie, den Artikeln 26 bis 29 in der von der Kommission beantragten Fassung zuzustimmen.

Jaeger: Als ich in der vergangenen Dezembersession den Antrag gestellt habe, die Artikel 26 bis 29 seien an die Kommission zurückzuweisen, handelte ich mir mit diesem Vorgehen sehr viel Protest und sehr viele Vorwürfe ein. Auch der Ratspräsident und der Kommissionspräsident haben sich einige Vorwürfe gefallen lassen müssen. Der Vorwurf war immer derselbe, nämlich, wir wollten auf diese Weise die Vorlage verzögern. Der Beweis, dass das nicht stimmt, ist jetzt aber sehr deutlich durch die Kommission

bzw. durch ihre Arbeiten erbracht worden. Die Beratungen in Davos haben – nicht nur nach meiner Auffassung – sehr eindrücklich das Gegenteil bewiesen.

Es ging um eine hochkomplizierte Materie. Auch die politische Brisanz der zu beratenden Artikel war gegeben, und angesichts dieser Tatsachen war es sicher sinnvoll, dass wir die drei Artikel in die Kommission zurückgenommen haben, um uns dort über die Formulierung nochmals ganz genau Gedanken zu machen.

Ein zweiter Vorwurf, den wir vor allem in der Walddebatte immer wieder hören mussten, nämlich wir würden nur Vorschriften, Verbote und marktwidrige Eingriffe verlangen, wurde mit diesem konstruktiven Beitrag ganz sicher widerlegt. Die Resultate, zu denen die Kommission nun gelangt ist, können auch unsere Fraktion durchaus befriedigen.

Um was ging es uns in der Dezembersession? Wir haben unsere Forderungen ganz klar und deutlich formuliert.

Erste Forderung: Das Verursacherprinzip. Im Sinne von Artikel 2bis des Umweltschutzgesetzes soll der Verursacher eines Umweltschadens die Reparatur dieses Schadens selber finanzieren. Es ist das ein durchaus marktwirtschaftliches Prinzip: Kosten, die durch den Verursacher initiiert werden, sollen auch von ihm getragen werden und sollen nicht sozialisiert werden dürfen. Hinzu kommt die Präventivwirkung eines konsequent verankerten Verursacherprinzips, mittels der eben der Verursacher dazu angehalten werden soll, weniger Umweltschäden zu verursachen.

Eine zweite Forderung: Wir verlangten, dass insbesondere auch die Waldschäden anteilmässig finanziert werden sollten. Wir geben durchaus zu, dass damit vor allem ein Lernprozess bezweckt wird, denn es ist allen klar, dass es nicht einfach ist, die Verursacheranteile jeweils zuzuweisen. Hierzu braucht es noch vermehrte Verursacherforschung. Wir sind aber überzeugt, dass hier noch grosse Fortschritte zu machen sind; wir kennen das aus dem Bereich des Gewässerschutzes.

Dann eine dritte Forderung: Wir wollten eine offene Formulierung. Wir müssen uns bewusst sein, dass Schäden nicht nur den Wald betreffen können. Es wäre durchaus denkbar, dass andere Schäden, zum Beispiel an Natur, an Pflanzen und Tieren – auch an Menschen –, möglicherweise durch Autoabgase verursacht werden können. Dem wurde in den Artikeln 26 bis 29 Rechnung getragen. Ich möchte bemerken, dass der «Geist von Davos» sich da sehr positiv ausgewirkt hat. Herr Kollega Oehler hat bereits darauf hingewiesen.

Ich möchte der Kommission das Kompliment machen, dass wir hier eine «legislatorische Bravourleistung» vollbracht haben. Auch Herr Bundesrat Schlumpf war kaum mehr wiederzuerkennen. Ich weiss nicht, ob dies auf die Ferienstimmung dort in Davos, ob es auf seine schöne bündnerische Heimat oder auf die in der Nähe sichtbar gewordenen Waldschäden zurückzuführen war.

Trotz dieses Lobes möchte ich doch noch zwei Punkte klären, obwohl ich bereits in der Kommission dazu gesprochen habe.

Erste Frage: Wie steht es mit den Sekundärschäden? Ich denke beispielsweise an einen Schutzwald, der geschädigt wird und seine Schutzfunktion nicht mehr erfüllen kann, der möglicherweise durch eine Lawine zerstört wird und dann Folgeschäden verursacht, indem Infrastrukturen zerstört werden, indem möglicherweise Umsiedlungen vorgenommen werden müssen. Wer trägt diese Sekundärschäden? Auch hier müssen wir uns ganz genau die Frage stellen: Wie weit soll das Verursacherprinzip reichen?

Eine zweite Frage hat sich mir erst im Laufe der Kommissionsberatungen gestellt, nicht zuletzt nach einigen Interventionen von Herrn Bundesrat Schlumpf. Er hat einige Male darauf hingewiesen, dass das Verursacherprinzip im Zusammenhang mit dem Beizug der Treibstoffzolleinnahme sehr rasch dazu führen könnte, dass die finanziellen Möglichkeiten überfordert würden, dass also gar keine höheren Ausgaben möglich sind als die Einnahmen aufgrund der geltenden Sätze der Treibstoffzölle. Hierzu möchte ich folgendes ganz klar und deutlich sagen: Wenn die durch die

Abgase des Automobilverkehrs eindeutig verursachten Schäden die heutigen Perspektiven noch übertreffen würden – wir hoffen das ja alle nicht –, müssen wir uns bewusst sein, dass eine konsequente Durchführung des Verursacherprinzipes es unter Umständen nötig machen würde, die Sätze hinaufzusetzen. Wir müssten dann halt eine Verteuerung des Benzinpreises im Kauf nehmen, obwohl das für uns sehr unangenehm ist; das wäre nichts anderes als eine konsequente Anwendung des Verursacherprinzipes. Die heutigen Treibstoffzölle sind nicht ein Dogma, sind nicht als «absolute Schallgrenze» zu verstehen, sondern müssen, wenn die Schäden es nötig machen und die Anteile nachgewiesen werden können, eben auch variiert werden können. Ich möchte nun zum Schluss im Namen der LdU/EVP-Fraktion unsere Zustimmung zu den Vorschlägen bekanntgeben. Wir haben denn auch im Interesse des Konsenses in der Kommission unsere Minderheitsanträge zurückgezogen, und ich verrate wohl kein Geheimnis, wenn ich sage, dass jetzt mit fast an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eine der politisch schärfsten Klippen bei diesen Beratungen umschifft werden konnte, denn nun drängt sich ein Referendum nicht mehr auf. Von mir aus gesehen wäre jetzt ein Referendum ein Schritt in die falsche Richtung. In dieser Hinsicht schliesse ich mich dem Kommissionspräsidenten an.

Ich bitte Sie um Zustimmung zu den Anträgen der Kommission.

Herczog: Die Fraktion der POCH/PdA/PSA unterstützt selbstverständlich diesen Antrag der Kommission, der die Artikel 26 bis 29 betrifft. Wir waren seit jeher dafür, auch in der Eintretensdebatte, wo wir dieses Geschäft unter anderem aus dem Grund zurückgewiesen haben wollten, dass das Verursacherprinzip gemäss Artikel 2 des Umweltschutzgesetzes eingehalten wird, und zwar gerade auch dort, wo die öffentliche Hand als Kostenträger in bezug auf die Strassen- und Verkehrsinfrastruktur in Frage kommt.

Nun glaube ich aber trotzdem, dass man diesen Beschluss wieder ein bisschen in die richtigen Dimensionen rücken und man nicht dermassen euphorisch tun muss, was den Geist von Davos betrifft. Ich möchte hier nur zwei kritische Bemerkungen anbringen:

1. Gerade an diesem Kommissionsantrag zeigt sich gewissermassen die Zwiespältigkeit der ganzen Vorlage zur Verteilung der Treibstoffzölle. Wir wissen und beweisen hier sozusagen auch, dass man einerseits zwar mehr Mittel für die Bekämpfung von Umweltschäden einsetzt; aber andererseits werden durch den Strassenbau, durch den privaten Verkehr und durch die entsprechenden Infrastrukturen massive Umweltschäden verursacht. Sinnvoller wäre es, diese Umweltschäden gar nicht erst entstehen zu lassen und nicht darum zu feilschen, wie hoch die Prozente sind, die wir dafür aus Bundesgeldern zu zahlen hätten.

2. Es heisst im Antrag der Kommission, dass man sich an den Kosten von Umweltschutzmassnahmen, unter anderem, was das Waldsterben betrifft, beteiligt. Ich weiss, dass man heute von jedem Gesetzesartikel, in den man den Begriff des Waldsterbens hineinbringt, gewisse beschwichtigende Massnahmen erhofft. Es ist aber so, dass – wenn wir uns an die Walddebatte hier im Nationalrat zurückerinnern oder an die Entscheide der ständerätlichen Kommission – es nicht genügt, hier Prozente und Gelder festzulegen, sondern es kommt darauf an, Massnahmen auch real zu beschliessen. Bis heute ist der Massnahmenkatalog zu wenig umfassend, um uns glauben zu lassen, dass die effektiv verursachten Umweltschäden wieder rückgängig gemacht werden können.

Zusammenfassend: Unsere Fraktion stimmt selbstverständlich – wie gesagt – diesem Kommissionsantrag zu. Aber man darf jetzt nicht glauben, dass hiermit die ganze Problematik des vorliegenden Bundesbeschlusses sozusagen tel quel aus der Welt geschafft wurde.

Bircher: Wir befinden uns zeitlich schon wieder in einigem Abstand zur Sondersession, zur sogenannten «Waldses-

sion», und wir haben dort einige Enttäuschungen erleben müssen, die sich vor allem jetzt verdeutlicht haben, nachdem die ständerätliche Kommission unsere doch nicht so weitreichenden Anträge aus der Februarsession nochmals gewaltig abschwächen will. Weshalb sage ich das? Ich glaube, es darf als Kontrapunkt erwähnt werden, dass mindestens in diesem Bereich der Treibstoffzollgelderverwendung, in diesen konkreten Artikeln 26 bis 29, auf Vorschlag der Nationalratskommission mindestens eine Verbesserung zur Behebung der Waldschäden herbeigeführt werden kann. In diesem Sinne steht selbstverständlich die SP-Fraktion hinter diesem minimalen Kompromiss. Wir dürfen auch nicht vergessen, dass es dazu Anstösse gebraucht hat. Wir sind in der Kommission zuerst in der Minderheit geblieben. Wir hatten Anträge beispielsweise unseres Ratskollegen Bäumlin, der weiterging, und wir haben uns jetzt mit Hilfe auch der anderen Fraktionen dazu durchgerungen, doch endlich gegenüber den bisherigen Beratungen im Treibstoffzollbeschluss einen etwas mutigeren Schritt zu tun. Aber es wäre nicht gerecht, wenn man jetzt an diesen Artikeln 26 bis 29 die gesamte Vorlage misst. Die Vorlage ist für uns nach wie vor ungenügend und vor allem von der Zeit überholt worden. Erinnern Sie sich doch daran, in unserem zähflüssigen parlamentarischen System, wie weit wir eigentlich bereits hinter der damaligen Beratung herlaufen. Man unterbreitete die Verfassungsvorlage am 27. Februar 1983 dem Volk, aber unsere Beratungen waren ein, zwei Jahre älter. Wir reden aber heute über sehr aktuelle Probleme; wir haben über Fakten zu entscheiden, die sich im Zusammenhang mit den Waldschäden dramatisch vor uns präsentieren, und wir beraten aufgrund eines Verfassungsartikels, der in Gottes Namen – man darf das Wort hier sicher aussprechen – heute überholt ist. Es ist ein Verfassungsartikel, mit dem wir nur sehr schwer vorwärtskommen, wenn wir jetzt ein Gesetz machen, das den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen soll.

Deshalb möchte ich festhalten: Für uns ist die gesamte Vorlage, auch wenn wir jetzt diesen drei im Kompromiss gefundenen Artikeln zustimmen und sie auch loben können, nicht gut herausgekommen. Wenn wir der Vorlage gesamthaft zustimmen werden, knüpfen wir auch die entsprechenden Erwartungen daran, dass aufgrund bereits eingereichter parlamentarischer Vorstösse – ich erinnere Sie an den Fraktionsvorstoss von Kollege Hubacher, welcher mit sehr guten Argumenten eine Zweckbindungs-Lockerung der Treibstoffzollgelder zugunsten des öffentlichen Verkehrs herbeiführen will, vorläufig einmal als Postulat überwiesen – der ungenügende Verfassungsartikel verbessert wird. Wir müssen in diese Richtung die zukünftigen politischen Weichen stellen und dürfen uns nicht eng an die drei, vier hoffnungsvollen Gesetzespunkte dieses Treibstoffzollbeschlusses klammern.

Herrn Bundesrat Schlumpf möchte ich noch die Frage stellen: Wer fällt dann schlussendlich den Entscheid, in welchem Ausmass wir Treibstoffzollgelder zugunsten von Waldschadenbehebungen sprechen können, sprechen dürfen und sprechen müssen? Ist da der Bundesrat abschliessend jenes Organ, das diese Beiträge festhält, zuspricht, oder können wir das mit der Budgetberatung hier im Parlament festlegen? Sie werden im Artikel 27 Absatz 2bis auf diese Frage stossen. Ohne dass wir hier einen konkreten Antrag stellen wollen, möchten wir doch nochmals festgehalten wissen, wer hier abschliessend die Zusprechung dieser Benzingelder vornehmen darf.

Abschliessend: Wir haben uns hinter diese neuen Artikel gestellt, wir haben auch die Beratungen, wie sie die Kommission Oehler in Davos schliesslich zu einem glücklichen Ende in diesem Bereich gebracht hat, unterstützt, aber wir hoffen, dass Sie auch bei den nächsten noch zu behandelnden Artikeln – Sie werden ja nach Verabschiedung dieses Paketes noch darauf stossen – ebenfalls im Sinne unserer Anträge entscheiden können, damit wir nach den Enttäuschungen der Dezembersession, auch nach den inzwischen erfolgten Diskussionen in der Februarsession, doch noch ein bisschen in Richtung Waldschadenbehebung eine Ver-

besserung dieses Treibstoffzollbeschlusses herbeiführen können.

Hofmann: Die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei stimmt den Artikeln 26 bis 29, wie sie nun in der neuen Fassung der Kommission vorliegen, zu. Wir danken Herrn Bundesrat Schlumpf, dem Kommissionspräsidenten und den Mitgliedern der Kommission, dass sie sich um eine Verständigungslösung bemüht und auch eine Verständigungslösung zustande gebracht haben. Diese Verständigungslösung verdient unseres Erachtens allseitige Zustimmung und hilft mit, ein Referendum gegen die zur Diskussion stehende Vorlage zu verhüten, was wir als sehr wertvoll erachten.

Oehen: Ich bedaure, nicht in der bisherigen Art in das Loblied, das hier gesungen wird, einfach so einstimmen zu können. Sicher, wir sind der Meinung, dass der Kommissionsantrag – soweit er die Artikel 26 und 27 betrifft – das Ergebnis eines echten Reifeprozesses ist und dass diese beiden Artikel gut herausgekommen sind. Wir werden diesen ohne Bedenken zustimmen. Das Verursacherprinzip kommt besser zum Tragen, und die Finanzierung ist in Anlehnung an die Grundfinanzierung der Nationalstrassen in einer Weise gelöst, die wir als annehmbar, ja als glücklich betrachten.

Hingegen sind wir von den Anträgen zu den Artikeln 28 und 29 nicht befriedigt. Da wir aber in der Dezembersession schon über das Problem diskutiert haben, erinnern Sie sich, dass mein Antrag im Auftrag der Fraktion dahinauslief, dass der Bund die Kosten zur Erhaltung oder Schonung von schützenswerten Landschaften, die durch den Strassenverkehr notwendig werden, vollumfänglich übernehmen sollte. Dass natürlich mit der Lösung, wie sie uns heute präsentiert wird, dieser Gedanke absolut ungenügend berücksichtigt wird, ist klar. Da Sie aber, meine Damen und Herren, den Gedanken, dass der Strassenverkehr auch die Kosten auf diesem Gebiet voll übernehmen müsste, abgelehnt haben, werden wir hier keinen gegenteiligen Antrag einreichen. Ich möchte Sie aber darauf aufmerksam machen, dass trotz des Grundsatzes im Artikel 28 und trotz der Formulierung bezüglich der Beiträge in Artikel 29 für die betroffenen Kantone und Gemeinwesen natürlich Restbeträge übrigbleiben werden, die in vielen Fällen die Grundidee dann einfach nicht zum Tragen kommen lassen werden.

Wir als Fraktion halten es mit Kollega Herczog: In allen diesen Fragen wäre es viel sinnvoller, wenn man sich endlich wirklich bemühen würde, die Schäden zu vermeiden. Das wäre sinnvoller und billiger, als nach den Reparaturmöglichkeiten zu suchen. Meine Damen und Herren: Wir stellen mit einiger Befriedigung fest, dass als Ergebnis der erneuten Kommissionsberatungen eine gewisse Sensibilisierung in der gewünschten Richtung stattgefunden hat. Wir wünschten sehr, dass dieser Sensibilisierungsprozess weitere Fortschritte machen kann. In diesem Sinne werden wir die Artikel 26 und 27 unterstützen. Zu den Artikeln 28 und 29 werden sich unsere Mitglieder je nach eigenem Gutdünken positiv oder negativ verhalten.

Cotti Flavio: Auch die CVP begrüsst die von der Kommission getroffene Regelung der Bundesbeiträge aus Treibstoffzöllen für strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen sowie Landschaftsschutzmassnahmen. Die Ausweitung der finanziellen Unterstützung von den anfänglich vorgesehenen Schallschutzmassnahmen auf die viel allgemeinere Fassung der Umweltschutzmassnahmen lässt sich nach unserer Auffassung mit Artikel 36ter der Bundesverfassung vereinbaren. Ebenfalls scheint die Exemplifizierung der sogenannten allgemeinen Umweltschutzmassnahmen mit dem Thema der Waldschäden äusserst aktuell zu sein, insbesondere nach der eingehenden Debatte vor einem Monat. Ich sage aber Exemplifizierung – denn unter dem Begriff der «allgemeinen Umweltschutzmassnahmen» sind natürlich nicht nur jene im Kampf gegen das Waldsterben zu subsumieren.

Wir begrüssen zweitens die bessere Anwendung des aus dem Umweltschutzgesetz bekannten Verursacherprinzips. Die Verwendung der Erträge aus den Treibstoffzöllen im Bereiche des Umwelt- und des Landschaftsschutzes ist ganz bestimmt zu einem Gebot der Stunde geworden. Es fliessen reichliche Mittel: zum Teil gebietet die Bundesverfassung deren Verwendung im Bereiche des Strassenbaus, zum Teil im Bereiche des Unterhaltes und des Betriebes. Zum Teil bietet sich aber hier eine vorzügliche Gelegenheit, Umweltschutz im konkreten Sinne zu betreiben. Nachdem der Strassenverkehr Umweltschäden verursacht, soll auch mit den durch ihn eingebrachten Geldern die Aufgabe übernommen werden, diese Schäden wenn möglich zu beheben! Natürlich, Herr Bundesrat, werden sich bei der Festlegung des Kausalzusammenhanges zwischen dem Strassenverkehr und bestimmten Umweltschäden mit grosser Wahrscheinlichkeit Probleme ergeben. Wichtig war aber hier nach Auffassung der CVP-Fraktion, Prinzipien festzulegen und Zeichen zu setzen. Die praktische Anwendung wird im wesentlichen immer noch vom Willen des Parlamentes abhängen. Der Bundesrat stellt ja den eidgenössischen Räten mit dem Voranschlag jährlich die Anträge für die erforderlichen Mittel. Ich könnte mir durchaus vorstellen, dass sich im Rahmen der jeweiligen Debatte über den Voranschlag ganz harte Diskussionen ergeben werden. Dies ist aber nach unserer Auffassung gerade der Zweck der Übung. In diesen Diskussionen wird man in der Lage sein, der jeweiligen Situation des betreffenden Jahres gerecht zu werden. In keinem anderen Bereich geht die Entwicklung so stürmisch wie in diesem. Es ist also richtig, auf die sich noch wandelnde Lage jeweils Bezug zu nehmen. In diesem Sinne hat somit der Vorschlag der Kommission den weiteren Vorteil, wie ihn übrigens schon der Bundesrat wollte und wie er von der CVP-Fraktion immer begrüsst wurde, der elastischen Lösung in der Mittelverteilung. Nur der Anteil für die nicht wertgebundenen Beiträge bleibt somit fixiert.

Die sehr vernünftigen Lösungen, die die Kommission zuhanden des Rates erarbeitet hat, dürfen somit, was die Abschnitte 4 und 5 betrifft, gutgeheissen werden. Ich möchte bei dieser Gelegenheit, auch im Namen der Fraktion, Herrn Bundesrat Schlumpf und seinem Departement danken. Durch ihre Arbeit haben sie den Ausgang der Diskussion in der Kommission wesentlich erleichtert. Ebenfalls anzuerkennen ist die Arbeit des Präsidenten der Kommission, Herrn Oehlers, der seit Dezember sehr viel zu dieser Lösung beigetragen hat. Es heisst, er sei nicht immer zu Kompromissen bereit. Ich betrachte aber eigentlich diese Lösung nicht als Kompromiss, sondern als realistischen, durchführbaren Vorschlag, von dem ich jetzt erfahre, dass er auf allgemeine Anerkennung stösst. Indem sie ihm zustimmt, glaubt auch die CVP-Fraktion, nicht mit Worten, sondern mit machbaren Taten positiv, konkret einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

Präsident: Herr Rebeaud hat einen neuen Antrag zu Artikel 27 Absatz 2ter eingereicht.

M. Rebeaud: Je ne veux pas remettre en cause le compromis auquel a abouti la commission, je pense qu'il faut, au contraire, s'en féliciter. J'aimerais simplement, pour éviter tout malentendu et tout regret de n'avoir pas lancé le référendum, préciser un certain nombre de notions importantes pour l'application immédiate du texte.

En effet, en écoutant MM. les rapporteurs, il m'est apparu que le texte en allemand ou en français prenait des sens légèrement différents. Selon M. Oehler, le principe de la causalité est reconnu, le trafic automobile doit verser sa part de contribution à la réparation des dégâts aux forêts dans la mesure où il en est responsable.

Si l'on s'en tient au texte français et notamment aux explications du rapporteur de langue française, on entend tout autre chose. Il est dit qu'une partie de la surtaxe sur les carburants devra être affectée à la réparation des dégâts aux forêts, à condition que soit prouvée une relation entre le trafic automobile et le dépérissement des forêts. Je crains

d'autant plus cette interprétation que, dans un récent numéro du journal du Touring Club, il est indiqué que le compromis est acceptable parce qu'il faudra prouver la relation entre les dégâts aux forêts et le trafic automobile. Je ne crois pas que d'ici la fin du siècle on puisse prouver avec une certitude absolue et une rigueur totale dans les chiffres dans quelle mesure le trafic automobile est responsable du dépérissement des forêts. Cela nous promet un certain nombre de bagarres d'experts absolument homériques et sans issue si vraiment cette notion-là devait être retenue. Dans l'administration fédérale, nous avons un certain nombre d'offices réputés compétents et payés pour l'être, à qui devra être confiée la tâche d'évaluer dans quelle mesure les dégâts aux forêts sont imputables au trafic automobile.

La seconde partie de ma proposition touche non seulement la version française mais l'ensemble de l'article 27, alinéa 2^{ter}. Il faudrait procéder chaque année à une nouvelle évaluation de la part imputable à l'automobile dans les dégâts aux forêts. Cette tâche devrait être confiée également à la Confédération. Si c'est, comme nous le proposait M. Cotti, le Parlement qui doit discuter du pourcentage qu'il faut attribuer au trafic automobile, on ne sera jamais d'accord. C'est un domaine à réserver aux experts. Si cette proposition n'est pas votée, j'aimerais que M. Schlumpf nous dise comment il entend que soit fixée la proportion de la contribution de la surtaxe sur les carburants qui sera attribuée à la responsabilité du trafic automobile. Si nous n'avons pas de précisions concrètes et claires dans ce domaine, et si nous n'arrivons pas à suivre d'une part l'évolution de la situation et d'autre part l'évolution des techniques de recherche et d'évaluation, nous risquons d'être dans l'à-peu-près perpétuel et de ne jamais avoir une situation claire.

L'administration n'aura pas un travail facile. Elle devra dire tout d'abord dans quelle mesure le dépérissement des forêts est imputable à la pollution de l'air et quels sont les polluants en cause; et ensuite, dans cette pollution de l'air, quelle est la part de responsabilité du trafic automobile. Cette dernière va changer d'année en année puisque, nous l'espérons, les catalyseurs, les limitations de vitesse et d'autres mesures vont réussir à diminuer petit à petit la responsabilité de l'automobile, donc à réduire proportionnellement – c'est un terme important – la part de la taxe qui sera affectée à la réparation des dégâts aux forêts.

Je vous recommande donc, bien que vous l'ayez reçue très tard, de lire attentivement cette proposition et, pour les collègues de langue allemande, la dernière phrase qui a été ajoutée, c'est une précaution technique indispensable pour y voir clair. Que les députés de langue française considèrent qu'il est indispensable de parler de proportion, ce terme figure dans la version allemande mais pas dans la version française. «En tant que» ne veut pas forcément dire «dans la proportion où», cela peut signifier aussi «à condition que», «dans la mesure où», c'est beaucoup plus vague que ce qui est indiqué dans le texte allemand.

Par conséquent, pour qu'il n'y ait pas un nouveau sujet de malentendu entre Suisse allemande et Suisse romande, je souhaite que vous vous ralliez à cette proposition qui est tout à fait dans la ligne du principe de causalité, lequel doit être bien admis.

M. Eggly-Genève: M. Rebeaud vient de nous dire qu'il ne voulait pas mettre en cause le compromis auquel nous sommes arrivés difficilement en commission et qui a permis à toutes les propositions de minorités d'être retirées. En fait, par sa proposition, il remet en cause ce compromis. Monsieur Rebeaud, je dois dire que je ne comprends pas très bien comment vous pouvez indiquer qu'il est difficile d'évaluer dans quelle mesure la pollution et les dégâts aux forêts sont dus au trafic motorisé et en même temps faire une proposition par laquelle vous précisez que l'on devra prélever sur le produit des carburants des contributions exactement proportionnelles à la part de ces dégâts imputable au trafic motorisé. Il y a une contradiction absolue entre votre

diagnostic qui est honnête et votre solution qui veut que les contributions soient exactement proportionnelles.

Précisément, la commission s'est entendue sur deux points: le premier c'est le principe; dans la mesure où ces dégâts sont dus à la pollution imputable au trafic automobile, il est normal, il est légitime que l'on prélève sur le produit des taxes sur les carburants. Le second, c'est la manière, vague mais raisonnable; on trouvera à peu près le montant qu'il faudra prélever sur ces carburants.

Imaginez que tout d'un coup – je vais dans votre sens – on déclare que quasiment tous les dégâts qui sont causés aux forêts sont dus à la pollution provoquée par les automobiles; on ne va tout de même pas prélever tout le produit des taxes sur les carburants pour remédier aux dégâts aux forêts. Il y a d'autres tâches qui sont assignées par la loi et il y a d'autres affectations qui sont obligatoires également. Par conséquent, que ce soit dans un sens ou dans un autre, il est totalement irréaliste de dire qu'il faut une proportion exacte, d'ailleurs impossible à déterminer, vous l'aviez reconnu vous-même.

C'est pourquoi je vous invite à rejeter la proposition de M. Rebeaud et à en rester à la proposition de la commission qui me paraît beaucoup plus réaliste.

M. Brélaz: Suite à ce que vient de dire M. Eggly-Genève, j'attire votre attention sur le fait que, dans sa proposition, M. Rebeaud utilise le mot «proportionnel» et non pas le terme «exact»; ces deux mots n'ont pas la même signification.

Cette proposition vise à éviter des discussions sans fin, chaque année, voire chaque mois, sur la question des 12 pour cent, 12,3 pour cent, ou encore 10 pour cent, et cela dans chaque région du pays.

Une divergence de l'ordre de 10 à 15 pour cent sur la part de la responsabilité des véhicules est, du point de vue scientifique, tout à fait imaginable. C'est en ce sens qu'il est difficile de chiffrer au pour-cent près ce genre de chose. Il s'ensuivra fatalement une guerre perpétuelle sur la signification de ce pourcentage.

Aussi M. Rebeaud et moi-même soutenons-nous l'idée qu'une commission d'experts s'occupe de ce problème afin d'éviter précisément des querelles de chiffonniers à longueur d'année. Il va de soi que si le Parlement estime, à un moment donné, que cette commission d'experts travaille mal, il a la possibilité de faire, par les voies prévues à cet effet, les réclamations usuelles. La procédure administrative s'en trouverait alors simplifiée.

Oehler, Berichterstatter: Ich möchte vorerst recht herzlich für die Zustimmung zu den Artikeln 26 bis 29 danken.

Zum Antrag Rebeaud: Ich möchte Sie bitten, diesen Antrag abzulehnen. Die Wiederherstellung von Schutzwäldern soll anteilmässig übernommen werden, soweit die Schäden aus dem motorisierten Verkehr mitverursacht werden. In der französischen Fassung mag das eine oder andere Wort noch durch die Redaktionskommission zu ersetzen sein. Aber im Prinzip ist die Meinung selbstverständlich dieselbe – muss ja dieselbe sein. Herr Rebeaud legt grossen Wert auf den zweiten Teil seines neuen Antrages zu Artikel 27 Absatz 2ter, wonach der Anteil jährlich neu ermittelt werden soll. Nach dem Votum von Herrn Brélaz hätte man fast meinen können, man müsse das dann wochenweise oder vielleicht sogar tageweise berechnen. Wir alle wissen doch, dass sich die Schäden über Jahre erstrecken und dass wir letztlich diese Kosten auf die einzelnen Massnahmen über Jahre hinweg gerechnet bezahlen müssen. In der Folge wird es praktisch unmöglich sein, dass man das jährlich neu festsetzt, weil die Behebung solcher Schäden eine längere Zeit als nur ein Jahr erfordert.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie, diesen Antrag von Herrn Rebeaud abzulehnen.

M. Giudici, rapporteur: Les propositions de la commission ont en général été approuvées par les collègues qui m'ont précédé. Je réponds donc tout simplement à la proposition de M. Rebeaud et vous invite à la rejeter.

L'article, tel que formulé par la commission, est tout à fait clair. Le principe de la causalité est admis, il est confirmé de façon claire et nette. On ne peut pas le relativiser de nouveau comme la proposition de M. Rebeaud nous invite à le faire. La première partie de celle-ci pourrait être admise – il s'agit d'une modification peu importante de la proposition de la commission – mais elle est précisée, dans la deuxième phrase, par un élément nouveau, à savoir une évaluation annuelle de la part affectée aux forêts. Or, une telle évaluation annuelle est tout à fait impraticable et même impossible. Elle nécessiterait la fixation de programmes annuels pour chaque forêt ou pour chaque région endommagée par les nuisances du trafic routier. Néanmoins, le dépérissement des forêts est un phénomène qui ne respecte pas l'échéance annuelle des comptes de la Confédération. Il ne s'agit pas, à mon avis, de fixer un pourcentage général affecté aux nuisances causées aux forêts, mais pour chaque région ou forêt, de fixer un pourcentage conformément au principe de la causalité. Certaines forêts sont certainement endommagées à 100 pour cent par le trafic routier, alors que d'autres ne le seront qu'à 20, 30 ou 40 pour cent. Il est impossible de fixer, comme le prétend M. Rebeaud, un pourcentage général annuel valable sur tout le territoire de la Confédération. C'est pourquoi je vous invite à rejeter la proposition de M. Rebeaud et à vous rallier à celle de la commission.

M. Rebeaud: Il y a, à propos de cette évaluation annuelle, un détail qui a son importance – pour corriger ce que viennent de vous dire les rapporteurs de la commission – l'administration fédérale serait tout à fait en mesure de livrer chaque année – elle le fait d'ailleurs – un rapport Sanasilva sur l'état des forêts. Il ne s'agirait en aucun cas de connaître l'état de chaque forêt particulière mais celui de la forêt suisse en général. Renseignements pris auprès des offices fédéraux compétents, notamment de l'Office fédéral des forêts, les instruments d'évaluation qui existent actuellement et qui vont se perfectionner dans les années à venir permettent parfaitement à l'administration d'évaluer chaque année les émissions, étant donné la connaissance que nous avons du parc automobile suisse. Cette évaluation est donc praticable; je vous prie d'en tenir compte.

Bundesrat Schlumpf: Ich kann Ihnen sagen, dass der Bundesrat diesen Fassungen der Artikel 26, 27 und 28, wie sie Ihnen jetzt bereinigt von Ihrer Kommission vorgelegt werden, zustimmt. Ablehnen tun wir aber den zweiten Satz von Absatz 1 in Artikel 29, wonach der Bundesrat in schwer finanzierbaren Fällen den Beitragssatz bei Denkmalpflege- und Natur- und Heimatschutzsubventionen um höchstens 10 Prozent der anrechenbaren Kosten soll erhöhen können. Dazu auch gleich die Begründung: Wenn man bei diesen Fällen, welche durch den Strassenverkehr verursachte Schäden an solchen Objekten zum Gegenstand haben, eine Erhöhung über die gesetzlichen Ansätze, wie sie festgelegt sind – sie gehen ja bis 50 Prozent –, vorsieht, dann liegt darin natürlich die Einladung, sukzessive überall eine entsprechende Erhöhung vorzunehmen, also eine Anpassung nach oben. Das würde der Bundesrat im Hinblick auch auf die Aufgaben, die dem Bund zukommen, als nicht richtig erachten. Deshalb lehnt er diese Ergänzung ab. Im übrigen aber stimmt der Bundesrat den Anträgen Ihrer Kommission zu. Sie bringen in der Tat eine Verdeutlichung dessen, was der Bundesrat in den Artikeln 26, 27 und 28 auch schon vorgeschlagen hatte. Nationalrat Cotti hat das unterstrichen. So muss ich sagen – zur Enttäuschung vielleicht von Nationalrat Jaeger –: Es gibt keinen «neuen Schlumpf»; er ist wohl drei Monate älter geworden und hat die Schwelle zum sechsten Lebensjahrzehnt überschritten. Der Schlumpf, der jetzt spricht, ist genau derselbe wie derjenige, der bei Ihnen zum gleichen Thema am 6. und 7. Dezember 1984 gesprochen hat, als ich ausführte: «Ich habe dieser Änderung – Umweltschutzmassnahmen statt Schallschutzmassnahmen – schon in der nationalrätlichen Kommission vor einem halben Jahr zugestimmt, weil das nämlich in keiner Weise etwas Neues ist gegenüber dem Umweltschutzgesetz, das

inzwischen in Kraft getreten ist. Wir wollen keinen einzigen Schritt hinter das Umweltschutzgesetz zurückgehen. Wir sind also einverstanden mit dieser Fassung, wie sie die Mehrheit der Kommission (Umweltschutzmassnahmen usw.) vorschlägt.» Dann noch eine zweite Bemerkung: «Nach dem Vorschlag des Bundesrates sind auch Waldschäden in diesen Umweltschutzmassnahmen enthalten und müssen nach dem Verursacherprinzip gedeckt werden. Wir haben das in der Botschaft dargelegt. Heute stehen diese Waldschäden allerdings im Blickfeld. Aber in Zukunft können es auch andere sein.» Und dann habe ich gefolgert: «Es wird wohl aus politischen Gründen mit Blick auf diese Optik richtig sein, wenn wir sie ausdrücklich im Artikel 27 auch nennen. Aber sie sind in den Artikeln 26 und 27 unter dem Titel «Allgemeine Umweltschutzmassnahmen» bereits enthalten.» Wir haben nicht gerne, wenn man uns kein Lob spendet, und wir haben auch nicht gerne, wenn man uns grundlos kritisiert. Aber es wäre nun auch unbescheiden und nicht ehrlich, wenn ich ein Lob unwidersprochen entgegennehmen würde, für das ich eigentlich gar nichts kann. Ich habe es nicht verdient. Das einzige, was wir im Departement – meine Mitarbeiter und ich – machten, war, Redaktionshilfe zu leisten. Wir haben mitgeholfen – beim Artikel 27 vor allem und bei den anderen Artikeln auch –, das in eine nach allgemeinen Gesetzgebungskriterien richtige Form zu giessen. Das ist alles, und dafür verdienen wir natürlich kein Lob, weil das ja in unserem Lohn inbegriffen ist.

Nun zu einigen Fragen. Bezüglich einer weitgehenden Beteiligung dieser speziellen Bundeserträge – soweit auch eine entsprechende Kausalität vorliegt und soweit es durch Artikel 36ter der Bundesverfassung abgedeckt ist – sind wir durchaus im Einklang mit Ihrer Kommission, mit den Überlegungen, die insbesondere die Herren Kommissionssprecher darlegten.

Nationalrat Jaeger: Sie haben die Frage nach den Folgeschäden gestellt. Wir haben uns in der Kommission darüber unterhalten. Das ist eine rechtliche Frage, die insbesondere bei der Rechtsanwendung aktuell werden wird. Sie ist nach dem Begriff der sogenannten Adäquanz zu entscheiden. Folgeschäden, die als «nach dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge üblich» zu betrachten sind, fallen unter den Begriff der adäquaten Verursachung. Nicht jede Kausalkette entspricht dieser Adäquanz; aber ich will hier keine weitere Juristerei treiben.

Dann haben Sie eine zweite Frage gestellt, nach den verfügbaren Mitteln. Wenn man insgesamt über die verfügbaren Mittel – Grössenordnung 2 Milliarden Franken – aus Grundzoll und Zollzuschlägen hinausgehen würde, stellte sich in der Tat die Frage von Satzerhöhungen oder Programmreduktionen. Satzerhöhungen wäre ein Entscheid, den insbesondere das Parlament (wenn es um den Zuschlag von 30 Rappen geht, auch der Souverän, das ist ja in die Übergangsbestimmung hineingeschrieben worden) zu treffen hätte. Nun habe ich Ihnen aber im Dezember gesagt: Wir haben nach unseren Annahmen etwa 340 Millionen Franken jährlich (steigend bis etwa 400 Millionen Franken) zur Verfügung. Diese Mittel können für umweltbezogene Landschaftsschutz-, Umweltschutz-, Schallschutzmassnahmen usw. eingesetzt werden. Damit sollten wir jedenfalls in diesem Jahrzehnt genug Mittel zur Verfügung haben.

Nun wurde von Herrn Bircher und auch von Herrn Rebeaud die Frage gestellt, welche Kompetenzordnung bestehe. Sie ist ganz eindeutig: Das Parlament hat – wir haben das im Artikel 5 noch ausdrücklich festgehalten – die Budgethoheit. Jahr um Jahr bestimmt das Parlament auf dem Wege des Voranschlags die Anteile nach den verschiedenen Rubriken. Das ist schon heute so. Sie finden im Budget und in der Rechnung eine Rubrik «Nationalstrassen», neu dann auch «Betrieb und Unterhalt» und andere Rubriken. Im neuen Kontenplan erscheinen dann natürlich auch die Aufgaben, welche nach Artikel 36ter der Bundesverfassung neu geschaffen werden. Die Verausgabung im Einzelfall, nach Objekten, ist Sache des Bundesrates und, nach Massgabe der Ausführungserlasse, der entsprechenden Bundesinstanzen; teilweise entscheidet das Departement, teilweise das

Amt für Strassenbau. Daran müssen wir keine Änderungen vornehmen. Das ergibt sich mit den übrigen Arbeiten, die Bundesrat, Departement und Amt für Strassenbau zu bewältigen haben.

Der Antrag von Nationalrat Rebeaud würde nicht schaden, wäre aber tatsächlich ein Anachronismus, nachdem wir in Artikel 5 sagen, das Budgetrecht des Parlamentes bleibe gewährleistet.

Ich möchte Sie also bitten, diesen Antrag abzulehnen. Im übrigen bitte ich Sie, den Anträgen der Kommission zuzustimmen, mit Ausnahme – wie gesagt – von Artikel 29 Absatz 1 zweiter Satz. Dies ist keine weltbewegende Differenz.

Art. 26, 27 Abs. 1, 2, 2bis – Art. 26, 27 al. 1, 2, 2bis

Angenommen – Adopté

Art. 27 Abs. 2ter – Art. 27 al. 2^{ter}

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	137 Stimmen
Für den Antrag Rebeaud	14 Stimmen

Art. 27 Abs. 3, 4 – Art. 27 al. 3, 4

Angenommen – Adopté

Art. 28

Angenommen – Adopté

Art. 29

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	133 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	10 Stimmen

Art. 30

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 31

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Etique

Titel

Grundsatz

Text

... Lawinen-, Erdbeben- und Steinschlagverbauungen ...

Art. 31

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Etique

Titre

Principe

Texte

... contre les avalanches, les glissements de terrain et les chutes de pierres, ...

M. Etique: L'article 31 prévoit les contributions que la Confédération peut être amenée à verser en raison des dégâts causés par les forces de la nature. On y cite, par exemple, les avalanches et les chutes de pierres. On a, semble-t-il, oublié une cause importante de ces dégâts, à savoir les glisse-

ments de terrain, et c'est l'oubli que je vous propose de réparer par cet amendement.

Oehler, Berichterstatter: Das betrifft ein Problem, über welches wir bereits früher, in einem anderen Zusammenhang, gemäss Antrag von Herrn Etique entschieden haben.

Ich beantrage Ihnen, auch in diesem Fall dem Antrag zuzustimmen.

M. Giudici, rapporteur: La commission qui a examiné et discuté la proposition Etique, lors de sa séance de Davos, vous invite à l'accepter.

Angenommen gemäss Antrag Etique

Adopté selon la proposition Etique

Art. 32 und 33

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 32 et 33

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 34

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mehrheit

Bst. e

... den Ausgaben der Kantone für den öffentlichen Verkehr.

Minderheit I

(Revaclier, Aliesch, Aregger, Eggly-Genf, Giudici, Stucky)

Bst. e

Streichen

Minderheit II

(Jaeger, Longet, Mauch, Seiler, Vannay)

Abs. 1

Die allgemeinen Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen und die Mittel für den Finanzausgleich im Strassenwesen werden in Baubeiträge einerseits und Unterhalts- und Betriebsbeiträge andererseits aufgeteilt. Der Anteil für die Baubeiträge ist auf 8 Prozent der für das Strassenwesen bestimmten Treibstoffzölle begrenzt. Der Anteil für die Unterhalts- und Betriebsbeiträge ist nicht begrenzt.

Abs. 1bis

Die Baubeiträge bemessen sich nach:

- a. der Finanzkraft der Kantone;
- b. der steuerlichen Belastung des Motorfahrzeugverkehrs.

Abs. 1ter

Die Unterhalts- und Betriebsbeiträge bemessen sich nach:

- a. der Länge der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen;

- b. den Unterhalts- und Betriebsaufwendungen der Kantone einschliesslich der Kosten für die erforderlichen Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen;

- c. der Finanzkraft der Kantone;

- d. der steuerlichen Belastung des Motorfahrzeugverkehrs.

Abs. 2 und 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 34*Proposition de la commission***Al. 1***Majorité**Let. e*

Des dépenses des cantons pour les transports publics.

Minorité I

(Revaclier, Aliesch, Aregger, Eggly-Genève, Giudici, Stucky)

*Let. e**Biffer**Minorité II*

(Jaeger, Longet, Mauch, Seiler, Vannay)

Al. 1

Les contributions générales aux frais des routes ouvertes aux véhicules à moteur et les ressources affectées à la péréquation financière dans le secteur routier sont subdivisées, d'une part, en contributions aux frais de construction et, d'autre part, en contributions aux frais d'entretien et d'exploitation. La part des contributions aux frais de construction est limitée à 8 pour cent des droits d'entrée perçus sur les carburants et destinés aux routes. Celle des contributions aux frais d'entretien et d'exploitation n'est pas limitée.

Al. 1^{bis}

Les contributions aux frais de construction sont calculées en fonction:

- a. De la capacité financière des cantons;
- b. De l'imposition du trafic motorisé.

Al. 1^{ter}

Les contributions aux frais d'entretien et d'exploitation sont calculées en fonction:

- a. De la longueur des routes ouvertes aux véhicules à moteur;
- b. Des dépenses supportées par les cantons pour l'entretien et l'exploitation, y compris des coûts des mesures de protection de l'environnement et du paysage nécessaires;
- c. De la capacité financière des cantons;
- d. De l'imposition du trafic motorisé.

Al. 2 et 3*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abs. 1, 1bis, 1ter – Al. 1, 1^{bis}, 1^{ter}

M. **Revaclier**, porte-parole de la minorité I: Avec l'article 34, nous abordons le problème délicat des contributions générales et de la péréquation financière. Cet article reprend à la lettre *e* un amendement de M. Bundi qui introduit dans la loi un nouveau critère pour calculer les contributions générales et la péréquation financière. Il s'agit des dépenses des cantons pour les transports publics. Le Conseil fédéral et la commission ont examiné cette proposition. La minorité I se rallie à l'avis du Conseil fédéral et du Conseil des Etats. Comme le relève le Conseil fédéral dans son message, à la page 38, «cette proposition a été examinée avec soin mais il est apparu que ce critère ne pouvait reposer sur l'article 36^{ter} de la constitution, alinéa 1^{er}, lettre e, car, sous cette forme, il ne relevait pas du domaine des routes.» C'est la première raison (juridique) pour laquelle la minorité I vous demande de vous rallier à la version du Conseil fédéral. Cette version est aussi plus cohérente puisque lors du calcul des contributions, on ne prend en compte que des éléments relatifs au réseau et au trafic routiers, c'est-à-dire la longueur des routes ouvertes, les charges routières des cantons pour la construction ou l'entretien, ce dernier étant parfois aussi important si ce n'est plus que la construction, et enfin

l'imposition du trafic motorisé. Ces trois critères sont facilement définissables. Ils forment un tout cohérent. Y introduire la référence des charges des cantons en faveur des transports publics est un facteur d'incohérence car ces dépenses varient selon d'autres critères tels que la densité de la population, l'activité économique, urbaine ou rurale, la topographie. Ces critères sont souvent inversement proportionnels à la capacité financière des cantons ou à la longueur du réseau routier pour ne citer que ces deux exemples.

Le tableau 5, figurant à la page 82 du message, est éloquent. Ainsi les dépenses pour les routes ou les chemins de fer varient dans une proportion de 3,5 à 1 à Zurich, canton urbain à forte capacité financière, et de 11 à 1 au Jura, canton rural, à faible capacité financière, où le réseau routier doit être absolument amélioré.

Accepter l'article 34 dans la version de la commission du Conseil national irait donc à fin contraire d'une péréquation financière correcte entre les cantons. La commission n'a accepté du reste l'amendement Bundi que par 8 voix contre 8, avec la voix prépondérante du président. Certes, à l'alinéa 2, la loi introduit la notion des cas de rigueur pour les cantons à faible capacité financière ou peu peuplés. Ce n'est pas suffisant. En acceptant la proposition de la commission à la lettre *e*, tous les cantons ou presque deviendraient des cas de rigueur et pourraient dès lors se référer à l'alinéa 2 lors du calcul des contributions. La clarté de la loi n'y gagnerait rien. Suivons donc le Conseil fédéral et le Conseil des Etats. C'est ce que vous propose la minorité I.

Jaeger, Sprecher der Minderheit II: Ich möchte ganz kurz erläutern, um was es uns mit unserem Antrag geht. Es sind zwei Gedanken, die wir damit verfolgen.

Erstens möchten wir trennen zwischen den Baubeiträgen auf der einen und den Unterhalts- und den Betriebsbeiträgen auf der anderen Seite.

Zweitens möchten wir für die Baubeiträge eine Limitierung bei 8 Prozent, wogegen wir bei den Betriebsbeiträgen keine Begrenzung vorsehen.

Ich möchte zur Begründung dieses Antrages kurz zu drei Punkten Stellung nehmen. Bei den Kantonen wie bei den Gemeinden besteht bekanntlich ein grosser Bedarf für Unterhalts- und Betriebsbeiträge. Diese Aufwendungen werden zum grössten Teil über die allgemeinen Einkommenssteuern bezahlt, was nach unserer Auffassung verfehlt ist, nachdem ja die zweckgebundenen Treibstoffzölle zur Verfügung stehen. Gesamtschweizerisch werden heute jährlich rund 1,5 Milliarden Franken für den Strassenunterhalt und -betrieb aufgewendet.

1. Statt mit Bundesmitteln zusätzlichen Strassenbau zu fördern, sind die Steuerzahler in den Kantonen und Gemeinden von den grossen Lasten für den Unterhalt und den Betrieb der Strassen zu befreien und die Treibstoffzollüberschüsse primär für diese Aufwendungen zu verwenden. Deshalb sind die Baubeiträge zugunsten der Unterhalts- und Betriebsbeiträge nach oben zu begrenzen.

2. Die Ausrichtung der nicht werkgebundenen Beiträge in der vorgesehenen Form würde nach unserer Auffassung dazu führen, dass auch noch die letzten forst- und landwirtschaftlichen Güterstrassen ausgebaut und dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr geöffnet werden könnten, um auf diese Weise in den Genuss von Bundesgeldern zu kommen. Das finden wir höchst problematisch.

3. Das Kriterium der Strassenlänge ist nach unserer Auffassung für die Bemessung der Baubeiträge nicht tauglich. Tauglich ist das Kriterium der Strassenlänge im besten Fall bei der Bemessung der Unterhalts- und Betriebsbeiträge.

Wir möchten Sie bitten, unseren Vorschlägen zuzustimmen, weil sie sehr wesentlich sind, gerade auch mit Bezug auf eine Kontrolle gegenüber einem doch übermässigen und nicht sehr sinnvollen Ausbau der regionalen und kantonalen Strassennetze.

Oehler, Berichterstatter: Herr Revaclier hat richtig dargelegt, dass ich als Kommissionspräsident bei seinem Minder-

heitsantrag das hehre Gefühl haben durfte, einmal einen Stichentscheid zu fällen. Das Stimmenverhältnis lautete vorerst 9 zu 9.

Warum haben die Mehrheit Ihrer Kommission und ich so entschieden? Sie werden heute noch im Zusammenhang mit dem Kompensationsbeschluss hören, dass die Kantone unterschiedliche Lasten zu finanzieren haben, und zwar aufgrund ihres jeweiligen Verkehrsnetzes. Es gibt Kantone, welche schon heute aus den kantonalen und auch aus kommunalen Finanzen erhebliche Mittel zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs aufzuwenden haben. Die Kommissionsmehrheit ist nun der Auffassung, dass es angebracht wäre, wenn man diese bestehenden Lasten bei dieser Verteilung der Mittel berücksichtigen würde. Aus diesem Grunde beantragt Ihnen die Mehrheit, diesen Buchstaben e einzufügen.

Den Antrag der Minderheit II, vertreten durch Herrn Jaeger, lehnen wir ab. Die Mehrheit der Kommission vertritt die Meinung, dass derart einschneidende Massnahmen auch in die Verfassung hätten aufgenommen werden sollen.

Nicht alle Kantone haben ein gleich gelagertes und qualitativ gleich hochstehendes Strassennetz. Wenn ich hier «Qualität» sage, meine ich auch die Streckenkilometer und die Erschliessung der verschiedenen Kantone, insbesondere auch der Regionen. Aus diesem Grunde wäre es falsch, wenn man nun die Baubeiträge einfrieren und den grösseren Teil der Mittel nur gerade für Unterhalt und Betrieb bereitstellen möchte.

M. Giudici, rapporteur: L'article 34 règle les critères de calcul concernant les contributions aux frais des routes ouvertes aux véhicules à moteur ainsi que les ressources affectées à la péréquation financière.

Par rapport à la situation actuelle, le Conseil fédéral a introduit, sous lettre d, le nouveau critère de l'imposition par les cantons du trafic motorisé. Ce critère, critiqué par les fédéralistes acharnés qui craignent une harmonisation forcée des taxes automobiles, est approuvé par votre commission et par le Conseil des Etats.

Votre commission vous propose d'introduire, sous lettre e, un critère supplémentaire de calcul de ces contributions, c'est-à-dire celui des dépenses supportées par les cantons pour les transports publics. La commission a admis ce nouveau point de justesse, grâce à la voix prépondérante de son président. Ce critère correspond à un postulat du groupe socialiste, qui n'a pas encore été transmis au Conseil fédéral. Les objectifs qui l'inspirent sont évidents. Il s'agit de favoriser les cantons qui veulent développer les transports publics.

La presque parfaite division des positions, au sein de la commission, me permet d'ajouter ici l'argument essentiel avancé par la minorité I qui veut en rester au texte du Conseil fédéral. L'article 36^{ter}, 1^{er} alinéa de la constitution, ne couvre pas ce critère supplémentaire de calcul. Il y est fixé le principe que les droits d'entrée doivent être utilisés pour des tâches en rapport avec le trafic routier; or, le critère proposé par la minorité n'a aucune relation avec ledit trafic.

Quant à la proposition de la minorité II, représentée par M. Jaeger, elle a été écartée très nettement par votre commission, soit par 13 voix contre 5. Elle s'inscrit dans la logique des propositions que nous avons discutées. La minorité II suggère à nouveau, dans le cadre des contributions générales et de la péréquation, de subdiviser les frais de construction et les frais d'entretien et d'exploitation. Les premiers seraient pénalisés par la limitation de la part des contributions à 8 pour cent des droits d'entrée, les seconds seraient privilégiés, n'ayant aucune limite. Les contributions seraient calculées de façons différentes pour les deux types de frais selon les critères indiqués aux alinéas 1^{bis} et 1^{er}. Cette proposition va trop loin, elle tend à créer une différence que le législateur n'a pas voulue. En effet, lors de la révision constitutionnelle, personne n'a demandé de changer le système des contributions générales et de la péréquation financière tel que l'envisage la minorité II.

Par conséquent, je vous invite à rejeter cette proposition.

Vous avez le choix entre le texte de la majorité et ceux des minorités I et II. Personnellement, je me prononcerai en faveur de celui de la minorité I.

Bundesrat Schlumpf: Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommissionsminderheit, vertreten durch Herrn Revaclier, zuzustimmen. Das ist auch der Antrag des Bundesrates. Die Kriterien, die wir für die allgemeinen Beiträge an die Kantone und den Finanzausgleich festlegen, können nicht völlig frei gewählt werden. Sie müssen sich im Rahmen von Artikel 36ter BV halten; sonst könnten wir ja hier Aufwendungen der Kantone irgendwelcher Art als Bemessungskriterium für diese allgemeinen Beiträge heranziehen. Das wäre nicht angängig. Deshalb können nach Antrag des Bundesrates die Ausgaben der Kantone für den öffentlichen Verkehr insgesamt nur einbezogen werden, soweit es Aufgaben sind für die Entflechtung, für die Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr, also für Aufgaben im Rahmen von Artikel 36ter Absatz 2 BV.

Der Antrag der Kommissionsminderheit II schliesst an einen Antrag zu Artikel 5 an. Dort sollte für die Hauptstrassen eine gesetzliche Limitierung der Bundesaufwendungen auf 6 Prozent festgeschrieben werden. Eine solche Fixierung ist hier wie dort falsch und wäre auch nicht praktikabel. In diesem Antrag der Minderheit werden in Absatz 1bis die Kriterien festgelegt, nämlich die Finanzkraft der Kantone und die steuerliche Belastung des Motorfahrzeugverkehrs. Nationalrat Jaeger: So wären wir gar nicht aktionsfähig. Diese Beiträge an die Kantone werden ja nicht objektbezogen festgelegt, sondern als Pauschalen auf ein Jahr bezogen. Nach diesen Kriterien von Absatz 1bis könnte man nur die Finanzkraft und die steuerliche Belastung der Motorfahrzeuge (nach einem schweizerischen Index vermutlich) berücksichtigen. Was sollen wir dann ausrichten? Soll ein Kanton, der Bauaufwendungen von 50 Millionen Franken hatte, gleich behandelt werden wie einer, der Aufwendungen von einer Million hatte, nur weil er die gleiche Finanzkraft hat?

Nun wäre aber diese Zweiteilung – es wurde von den Kommissionsreferenten darauf hingewiesen, ich möchte das noch kurz ergänzen – auch aus einem anderen Grunde stossend. In den Kantonen, die ihren Strassenbau weitgehend abgeschlossen haben, würde sich diese Limitierung nicht nachteilig auswirken. In den Kantonen, die weitgehend Betriebs- und Unterhaltsaufgaben – das geht hin bis zur Schneeräumung – zu erfüllen haben, würde sich das dann natürlich auswirken. Wo man à jour ist mit den kantonalen Strassenaufgaben, würde eine Limitierung mit 8 Prozent nicht negativ empfunden. Andernorts aber, wo man noch grössere Aufgaben hat, könnte diese der Bund dann nur teilweise berücksichtigen. Das wäre eine Unterscheidung nach Kriterien, die für die Bemessung dieser allgemeinen und Finanzausgleichsbeiträge sicher nicht richtig wäre und zu völlig falschen Auswirkungen führen könnte. Ich möchte Sie also bitten, dem Antrag des Bundesrates und der Minderheit I zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	42 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I (Revaclier)	69 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Minderheit I (Revaclier)	94 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II (Jaeger)	54 Stimmen

M. Brélaz: En observant le premier vote, celui qui opposait la proposition de M. Revaclier à celle de la majorité, j'ai pu constater que trop de nos collègues n'ont manifestement pas compris sur quoi l'on votait. Il s'agit pour l'essentiel de la troisième rangée. C'est pourquoi il serait bon, pour des raisons démocratiques, de répéter ce vote de manière à ce que les choses soient claires.

Präsident: Herr Brélaz stellt einen Rückkommensantrag.

Abstimmung – Vote

Für den Rückkommensantrag Brélaz 48 Stimmen
Dagegen 71 Stimmen

Abs. 2, 3 – Al. 2, 3

*Angenommen – Adopté***Art. 35***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Cotti Gianfranco

(zurückgezogen)

Abs. 1

... jährliche Beiträge ausgerichtet. Diese Beiträge haben mindestens 1 Prozent der für das Strassenwesen bestimmten Treibstoffzölle zu entsprechen. Sie bemessen sich im übrigen nach der Bedeutung der ...

Art. 35*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Cotti Gianfranco

(retirée)

Al. 1

... trafic international. Ces subsides, d'un montant au moins égal à un pour cent de la part du produit des droits sur les carburants affectée aux routes, sont fixés en fonction de l'importance...

*Angenommen – Adopté***Art. 36***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Jaeger, Bircher, Bundi, Longet, Mauch, Seiler, Vannay)

Abs. 1

... gegenübergestellt werden. Der Bundesrat lässt ausserdem in regelmässigen Abständen die vom motorisierten Strassenverkehr verursachten Umweltschäden und ihre Folgekosten ermitteln.

*Antrag Herczog**Abs. 1*

... Der Bundesrat lässt ausserdem in regelmässigen Abständen die vom motorisierten Strassenverkehr verursachten sozialen Kosten ermitteln.

Art. 36*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Jaeger, Bircher, Bundi, Longet, Mauch, Seiler, Vannay)

Al. 1

... engendrés par ce trafic. A intervalles réguliers, le Conseil fédéral fait en outre déterminer les coûts sociaux et les dommages de l'environnement causés par le trafic routier motorisé.

*Proposition Herczog**Al. 1*

... Le Conseil fédéral fait en outre établir périodiquement les coûts sociaux imputables au trafic routier motorisé.

Jaeger, Sprecher der Minderheit: In Artikel 36 geht es um die Erweiterung der Strassenrechnung. Wir schlagen vor, dass der Bundesrat in regelmässigen Abständen auch die vom motorisierten Strassenverkehr verursachten Umweltschäden und deren Folgekosten ermitteln sollte. Ich habe ja bereits bei der Behandlung der Artikel 26 bis 29 darauf hingewiesen, dass es sehr wichtig sein wird, die Verursacheranteile und dann auch die sekundären Folgekosten zu quantifizieren, um auf diese Art und Weise eine verursachergerechte Finanzierung von Umweltschäden, insbesondere auch von Waldschäden, zu ermöglichen. Damit meine ich nicht etwa, dass wir die bisherige Strassenrechnung abschaffen sollten, sondern es geht darum, dass wir parallel zur herkömmlichen Strassenrechnung, nicht zuletzt in Konsequenz auch der Artikel 26 bis 29, auch die ökologischen Folgekosten erfassen. Ich wäre auch durchaus einverstanden damit – wie Herr Bundesrat Schlumpf immer wieder einwendet –, dass man den volkswirtschaftlichen Nutzen hier miteinbezieht. Eine solche Rechnung muss einfach gemacht werden. Wir kommen nicht darum herum.

Deshalb bitte ich Sie, konsequent zu sein und unserem Antrag zuzustimmen. Wenn wir ihm nicht zustimmen, sehe ich nicht, wie wir dann die Verursacheranteile überhaupt korrekt ermitteln und entrichten können. Das ist nichts anderes als eine logische Konsequenz dessen, was wir am Anfang dieser Debatte beschlossen haben.

Ich bitte Sie also, hier konsequent zu sein und unserem Antrag zuzustimmen, der gerade für diesen Lernprozess, von dem ich vorher gesprochen habe, von ungeheurer Wichtigkeit sein wird.

Herczog: Wir unterstützen den Minderheitsantrag Jaeger. Er ist hier aber auf deutsch sehr unpräzise formuliert. Ich habe meinen Antrag eingereicht und nachher gesehen, dass er auf französisch richtig formuliert ist, aber nicht auf deutsch. Deutsch heisst es hier: «Der Bundesrat lässt ausserdem in regelmässigen Abständen die vom motorisierten Strassenverkehr verursachten Umweltschäden und ihre Folgekosten ermitteln.» Auf deutsch versteht man es so, dass man die Umweltschäden ermittelt und sodann die von den Umweltschäden verursachten Folgekosten. Die sozialen Kosten (Unfälle usw.) würden hier nicht eingeschlossen. Auf französisch hingegen ist es korrekt formuliert. Es heisst dort: «Le Conseil fédéral fait en outre déterminer les coûts sociaux et les dommages de l'environnement causé par le trafic routier motorisé.» Die beiden Fassungen müssen also hier auf jeden Fall noch angeglichen werden.

Oehler, Berichterstatter: Die Mehrheit der Kommission lehnt den Antrag der Minderheit, eben vorgetragen von Herrn Jaeger, ab.

Herr Herczog hat darauf hingewiesen, dass der französische Text etwas anders lautet, dass nämlich dort der Begriff der Sozialkosten explizit festgehalten worden ist. In der Kommission hat Herr Jaeger gemäss Protokoll ebenfalls darauf hingewiesen, dass er die Sozialkosten miteinbezogen haben möchte. Der Bundesrat hat uns dargelegt, dass er und unsere zuständigen Instanzen überfordert wären, wenn eine derartige – ich möchte fast sagen – Vollkostenrechnung gemacht werden müsste. Diese müsste dann noch hüben und drüben akzeptiert werden, um sodann eine Grundlage für das politische Verhalten und insbesondere für die politischen Entscheidungen unseres Parlamentes zu bilden. Wenn wir indessen unsere Entscheidungen bei den Artikeln 26 bis 29 berücksichtigen – wir haben dort das Verursacherprinzip (Umweltschäden usw.) im weitesten Sinn übernommen –, könnte man sich allenfalls – ich stelle es jetzt in meinem eigenen Namen zur Diskussion – überlegen, ob wir nicht das, was wir dort beschlossen haben, in einem weiteren Satz aufnehmen und dann aber bei Herrn Jaeger den Begriff «und ihre Folgekosten» streichen könnten. Mit anderen Worten: Wir würden uns nicht in das Dickicht einer Sozialkostenrechnung begeben, keine politischen Unsicherheiten schaffen und Emotionen schüren, sondern uns darauf beschränken, nur gerade das in Worte zu fassen, was wir

in den Artikeln 26 bis 29 bereits beschlossen haben. Falls die Minderheit einverstanden wäre, könnte man, falls der Bundesrat zustimmt, dies allenfalls in diesem Sinne entscheiden. Ich meinerseits muss im Namen der Kommission vorerst noch die Auffassung der Mehrheit vertreten. Ich sehe aber einen Kompromiss in dem eben dargelegten Vorgehen.

M. Giudici, rapporteur: L'article 36 établit le principe et la base de calcul des comptes routiers, qui découle du droit en vigueur, c'est-à-dire de l'article 18 de l'arrêté du 23 décembre 1959 concernant l'emploi du produit des droits d'entrée. La minorité représentée ici par MM. Jaeger et Herzog propose une deuxième phrase au 1^{er} alinéa. Le Conseil fédéral serait chargé de faire déterminer les coûts sociaux et les dommages causés à l'environnement par le trafic routier. Le compte routier, tel qu'il est conçu par le Conseil fédéral et appliqué jusqu'à maintenant, fait l'objet d'un calcul précis. Les recettes proviennent des subventions fédérales et communales, des participations de compagnies de chemins de fer et de particuliers et des taxes de circulation. Les dépenses sont déterminées par les constructions nouvelles, les améliorations, l'entretien, l'administration et la sécurité sociale, la signalisation, la réglementation du trafic, les contributions cantonales aux communes. Les notions que la minorité envisage d'introduire – les dommages à l'environnement et les coûts sociaux – sont vagues et pratiquement impossibles à comptabiliser.

Sur le fond, la proposition donne une vision partielle de la réalité, en mettant le côté négatif du trafic routier en évidence. Comme cela a été relevé en séance de commission, il faudrait alors établir aussi les avantages sociaux, économiques, etc., qui découlent du trafic routier motorisé. Ce serait également difficile.

Votre commission vous invite donc à rejeter cette proposition très malaisée à appliquer et qui relève d'une interprétation unilatérale et idéologique du trafic routier motorisé.

Bundesrat Schlumpf: Der Antrag des Bundesrates «Der Bundesrat lässt eine Strassenrechnung führen, in der die anrechenbaren Erträge der öffentlichen Hand aus dem Motorfahrzeugverkehr dessen anteiligen Kosten gegenübergestellt sind» umfasst alles. Die anteilmässigen Kosten sind eben auch die durch den Motorfahrzeugverkehr verursachten Waldschäden beispielsweise, also alles das, was durch den Motorfahrzeugverkehr gemäss Gesetz zu vertreten ist. Ich bitte Sie nicht deswegen um Ablehnung des Antrages der Kommissionsminderheit, weil diese verursachten Umweltschäden in unserer Rechnung nicht berücksichtigt würden, sondern aus folgenden Gründen:

Ein Gesetz darf nicht ein Wunschkonzert sein und darf nicht falsche Erwartungen wecken. Der nächste Schritt ist nämlich derjenige, der uns durch den Antrag von Herrn Herzog präsentiert wird: Wir sollen die sozialen Kosten nennen, also Erhebungen machen, eine Rechnung führen. Dadurch würden nun grosse Erwartungen geweckt, die durch nichts gerechtfertigt wären. Wir sind ganz einfach nicht in der Lage, eine solche Rechnung zu führen. Im Zuge der Realisierungsarbeiten im Zusammenhang mit der GVK und auch mit der neu zu erarbeitenden Strassenrechnung sind wir zwar daran, Kriterien zu erarbeiten, nach denen eines Tages eine solche Rechnung geführt werden könnte. Es kann aber nicht einfach darum gehen, die Umweltschäden oder die sozialen Kosten aufzulisten, welche verursacht werden. Das ist eine Aufwands- und Ertragsrechnung. Richtigerweise müssten wir dann auch den sozialen Nutzen des Motorfahrzeugverkehrs in eine solche Bilanz einbeziehen. Die Kriterien dafür haben wir aber noch nicht.

Deshalb sind auch die Anträge, welche verlangen, dass wir die durch den motorisierten Strassenverkehr verursachten Umweltschäden regelmässig aufnehmen, abzulehnen, da wir auch die sozialen Erträge erfassen müssten, wofür heute aber die Kriterien fehlen. Es ist also wenig ergiebig, solche Bestimmungen aufzunehmen. Wir machen aber all das, was in Absatz 1 des Bundesrates enthalten ist und was nach dem

jeweiligen Stand der Wissenschaft – insbesondere für eine möglichst umfassende Strassenrechnung – möglich ist. Ich bitte Sie, dem Antrag des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Jaeger: Obwohl ich fest überzeugt bin, dass wir im Zusammenhang mit dem Individualverkehr auf längere Sicht um eine soziale Kosten-Nutzen-Rechnung nicht herumkommen, und ich in diesem Sinne auch den Antrag Herzog materiell unterstützen kann, ist das Argument stichhaltig, dass es wahrscheinlich kaum möglich sein wird, bereits jetzt bei diesem ersten Schritt das Anliegen der sozialen Kostenrechnung zu verwirklichen. Ich anerkenne also diese Einwände, bin aber nach wie vor der Meinung, dass die Umweltschäden berechnet werden müssen. Nach der Erklärung von Herrn Bundesrat Schlumpf – der ja ausdrücklich gesagt hat, dass damit auch die anteiligen Umweltkosten und damit auch die Folgekosten, von denen wir schon im Zusammenhang mit Artikel 26 bis 29 gesprochen haben, berücksichtigt werden können und müssen – kann ich meinen Antrag zurückziehen. Ich glaube aber, dass die Diskussion zuhinden der Auslegungsmaterialien wichtig war.

Präsident: Herr Herzog zieht seinen Antrag ebenfalls zurück.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 37

Antrag der Kommission

... über den Strassenbau, die Auswirkungen des Strassenverkehrs und über andere Aufgaben ...

Antrag Nussbaumer

Der Bund fördert Forschungsarbeiten und Untersuchungen über

- a. den Strassenbau und den Unterhalt der Strassen;
- b. die Auswirkungen von Bau und Unterhalt der Strassen und des Strassenverkehrs auf die Umwelt;
- c. andere Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Bau und Unterhalt der Strassen und dem Strassenverkehr.

Antrag Etique

... über den Strassenbau, über die Erhaltung der Strassen und über andere Aufgaben ...

Antrag Wick

(Ergänzung zum Antrag Nussbaumer)

Bst. d (neu)

Die Auswirkungen auf das Gesundheitswesen (Unfälle, Abgase).

Art. 37

Proposition de la commission

... construction des routes, aux effets de la circulation routière et d'autres tâches...

Proposition Nussbaumer

La Confédération encourage les travaux de recherche et les études relatifs:

- a. A la construction et à l'entretien des routes;
- b. Aux effets qu'exercent la construction et l'entretien des routes ainsi que la circulation routière sur l'environnement;
- c. Aux autres incidences en rapport avec la construction et l'entretien des routes ainsi qu'avec la circulation routière.

Proposition Etique

... à la construction, à la conservation des routes et à d'autres tâches...

Proposition Wick

(Amendement à la proposition Nussbaumer)

Let. d (nouveau)

Aux incidences sur la santé publique (accidents, gaz d'échappement).

Nussbaumer: Ich schlage eine Neuformulierung von Artikel 37 vor, die in Buchstabe a und c das enthält, was die nationalrätliche Kommission vorschlägt. Buchstabe b möchte zusätzlich die Auswirkungen des Strassenverkehrs auf die Umwelt in die Forschung miteinbeziehen. In Buchstabe a sind alle Fragen um die Erforschung des Strassenbaus und die Erneuerung enthalten. In Buchstabe b möchte ich die im Kommentar zu Artikel 37 angetönte Erforschung von Verkehr und Umweltschutz verdeutlichen. Nicht nur Waldbesitzer, sondern auch Landbesitzer entlang stark befahrener National- und Hauptstrassen müssen heute alle Beeinträchtigungen, die sie erleiden, entschädigungslos hinnehmen. Nach geltendem schweizerischem Recht müssen die Geschädigten zuerst den Beweis für die Schädigung erbringen.

Dazu ein Beispiel, welches sich schon vor sechs Jahren in Oensingen abspielte: Ein Landwirt, der seine Kühe entlang der Autobahn weiden liess, musste viele Krankheiten und Notschlachtungen hinnehmen. Da es ihm nicht gelang, den Beweis, dass er von der Nationalstrasse geschädigt werde, zu erbringen, wurde jede Haftbarkeit von seiten des Bundes und des Kantons abgelehnt. Die Universität Zürich wollte mithelfen mit Versuchen, das Geld dafür aber fehlte.

Gemüse- und Getreidekulturen entlang stark befahrener Strassen werden zunehmend kontaminiert. Wegen zu hohem Bleigehalt, Verschmutzung und anderem mehr empfehlen die eidgenössischen Forschungsanstalten, diese Kulturen nicht mehr anzubauen und sich beim Anbau auf Knollengewächse wie Kartoffeln, Zuckerrüben usw. zu beschränken. Diese Empfehlung berücksichtigt kaum, dass vor allem Knollen und Wurzeln Orte der Einlagerung von Schwermetallen sind.

Solche Ratschläge können von den Anstössern an den Strassen nicht mehr hingenommen werden. Das fruchtbare Land war da, bevor der grosse Verkehr kam. Für den Eigentümer bedeutet die Beweislast bezüglich Schädigung eine unerfüllbare Zumutung und Überforderung. Wie soll er Forscher für Bodenanalysen oder Analysen von Pflanzen und Luft bezahlen? Wer beweisen muss, dass die Kontamination des Bodens von vorbeirasendem Verkehr stammt, muss über Jahre Versuche durchführen, PH-Messungen anstellen, Qualitätsuntersuchungen an allen Bodenerzeugnissen vornehmen, dies unter amtlicher Oberaufsicht und in verschiedenen Abständen zur Verkehrsstrasse. Auch Tierversuche mit kontaminiertem und gutem Futter wären schon längst nötig. Je nach Niederschlagsmenge, Topographie und Lage zur Hauptwindrichtung können die Versuchsergebnisse aber noch variieren. Versuche der Universität Basel zeigen zudem, dass Pflanzen bei starker Verschmutzung geschwächt werden, indem ihr Assimilationsvermögen bzw. die Fotosynthese verkleinert wird. Geschwächte Pflanzen, auch das ist erwiesen, werden krankheitsanfälliger. Die Landwirte versuchen die vermehrt auftretenden Blattlausinvasionen chemisch zu bekämpfen. Die Anwendung der Bodenschutzartikel 33 bis 35 des Umweltschutzgesetzes ist nur möglich, wenn der Verursacher von Schädigungen schon zur Abklärung des Tatbestandes finanzielle Leistungen erbringt.

Hier ist der Ort, diese Möglichkeit einzuführen. Die Bodenkundliche Gesellschaft der Schweiz hat schon 1981 die Öffentlichkeit auf die Bedrohung der Bodenfruchtbarkeit aufmerksam gemacht. Ihre Resolution zum Schutze des Bodens in qualitativer und quantitativer Hinsicht ist heute noch imperativer zu wiederholen. Ich zitiere: «Böden werden unwiederbringlich zerstört, und durch schädliche Stoffe wird die Bodenfruchtbarkeit gefährdet.» Entlang der Strassen bedrohen nicht nur die Schwermetalle die Bodenfruchtbarkeit; auch die ungeheuren Salzmenge und die oft ins grüne Land abgeführten Strassenabwässer sowie die grossen Mengen an Schmutz und Gummiteilchen wirken sich negativ auf den Boden und die Feldfrüchte aus. Abgase und

Schmutzteile hemmen die Entwicklung der Bodenfauna. Der Einfluss auf die Regenwürmer wäre ebenfalls zu untersuchen. Sie sind ein wichtiger Faktor bei der Bodendurchlüftung. Es muss verlangt werden, dass der Boden in der offenen Flur entlang der grossen Strassen periodisch untersucht wird. Wenn der Staat diese Aufgabe nicht durch seine eigenen Forschungsanstalten wahrnehmen kann, soll er sie privaten oder halbprivaten Forschungsgremien übertragen. Die Landwirtschaft ist nicht bereit, sich wegen dem Verkehr in Salamiaktik 30 bis 70 Meter breite Landstreifen kalt enteignen zu lassen. Im Interesse der Volksgesundheit müssen die Ackerprodukte entlang der stark befahrenen Strassen periodisch nach ihrer inneren Qualität untersucht werden. Die in Buchstabe c vorgeschlagenen Massnahmen betreffen Lärmschutz, Überdachung und anderes mehr. Es fallen hierunter auch Auswirkungen auf Raumplanung und Energiepolitik. Der vorliegende Formulierungsvorschlag schliesst an Artikel 4 dieses Gesetzes an, weitet aber die Beitragsmöglichkeiten an die Forschung aus. Mein Antrag ist verfassungsmässig voll abgedeckt.

Ich bitte Sie, meinen Vorschlag, der die Kommissionsfassung ebenfalls beinhaltet, zu akzeptieren.

Wick: Ich möchte eigentlich vor allem sagen: Was für das Gemüse und die Kühe recht ist, muss auch für den Menschen billig sein. Strassenverkehr und Strassenwesen haben nicht nur Auswirkungen auf die Gesundheit der Pflanzen und der Tiere, sondern eindeutig auch auf die Gesundheit des Menschen. Es bestehen heute schon recht gute Anzeichen dafür, dass zum Beispiel in engen Strassen in Städten, wo grosse Verkehrsströme durchgehen, Beeinträchtigungen der Gesundheit vorliegen, die ein erhebliches Mass annehmen können. Die Forschung darüber steht aber ganz am Anfang. In der Schweiz wurde in dieser Beziehung noch recht wenig gemacht. Es existiert ein nationales Forschungsprogramm 14, wenn ich mich recht erinnere. Darin ist eine ganz kleine Studie für wenig Geld über die Gesundheit der Kinder auch im Zusammenhang mit Auswirkungen des Strassenverkehrs eingeschlossen. Dies genügt aber bei weitem nicht. Wir müssen nun hier auch tatsächlich einen mutigen Schritt machen. Sie wissen, Geld für die Forschung ist gleichzeitig auch Geld für Ausbildung, Geld für Weiterbildung der entsprechenden Akademiker. Sie würden also einen zweiten wichtigen Zweck erfüllen. Sie würden diesen jungen Akademikern, die heute Mühe haben, eine vernünftige Stelle zu finden, mithelfen, hier etwas Vernünftiges zu tun, und das erst noch für die Gesundheit von uns allen, von uns Menschen. Ich sehe keine Schwierigkeit. Ich nehme an, dass die Verfassungsmässigkeit hier wieder einmal bestritten wird, aber ich bin gespannt darauf, warum dieser Antrag nicht verfassungsmässig abgedeckt sein sollte.

M. Etique: L'article 37 prévoit les mesures que la Confédération peut prendre pour encourager les travaux de recherche relatifs à la construction des routes. Si nous pouvons, bien sûr, souscrire à cet objectif, nous estimons qu'il faut étendre la notion en question. Si l'on considère l'exemple du réseau des routes nationales, nous constatons qu'il est en voie d'achèvement. Dès lors, à l'avenir, il faudra songer non seulement à aider la promotion de la recherche pour la construction des routes, mais aussi celle pour leur maintenance et leur conservation. C'est pourquoi je vous fais cette proposition qui s'inscrit d'ailleurs bien dans le cadre de la philosophie générale de l'arrêté fédéral que nous discutons maintenant. En effet, la section 2, chapitre 3, de l'arrêté s'intitule précisément «Participation aux frais de conservation et d'exploitation» (des routes).

M. Longet: Je soutiendrai très fermement les propositions de MM. Nussbaumer et Wick qui, à mon avis, explicitent de façon tout à fait opportune celle de la commission visant au financement des recherches relatives aux effets de la circulation routière. En effet, les deux propositions complètent cette dernière notion et, à ce propos, je voudrais rappeler que ce sont les milieux de la circulation automobile eux-

mêmes qui ne cessent de proclamer, lorsqu'il est question de la pollution de l'air, qu'il n'y a pas encore assez de certitudes quant aux effets susmentionnés et que la recherche en ce domaine est en retard. C'est donc là l'occasion rêvée de donner à la recherche les moyens nécessaires à sa progression. En fait, un certain nombre de facteurs nous sont déjà connus, mais cela est encore insuffisant et comme l'a précisé M. Wick tout à l'heure, les programmes nationaux de recherche ainsi que les programmes supplémentaires qui ont été décidés, tels que le PNR 14, ne sont pas suffisants, plus particulièrement au niveau des effets sur la santé. En tant que membre de la Commission de la science et de la recherche de ce conseil, je puis dire combien est réel le problème de la recherche appliquée en matière d'environnement et de santé.

Je voudrais en appeler à ce conseil pour que cesse le chassé-croisé entre ceux qui dénoncent le manque d'information, lors de la prise de mesures, quant aux effets nocifs de la pollution de l'air sur l'environnement et sur la santé et ceux qui invoquent, lorsqu'on veut enfin développer ces recherches, les moyens insuffisants pour ce faire. Il faut cesser ce jeu et saisir l'occasion qui nous est donnée de financer des recherches dans ce secteur.

Je voudrais soutenir également l'exposé de M. Wick sur la constitutionnalité. Je ne vois rien dans l'article 36^{ter} qui puisse permettre d'affirmer que les effets de la circulation routière touchent uniquement les forêts, la nature et l'environnement, et ne concernent pas les êtres humains. Je ne vois pas pourquoi, ni surtout depuis quand, l'homme ne serait plus partie intégrante de son environnement.

Oehler, Berichterstatter: Die Kommission hat, im Unterschied zu den Anträgen des Bundesrates, bereits eine Ausweitung des Artikels 37 vorgenommen. Frau Nationalrat Kopp, dann Frau Mauch und am Schluss Herr Seiler haben einen Antrag vorgelegt, der dann am Schluss von der Kommission übernommen wurde und heute als Kommissionsantrag auf der Fahne steht. Wir haben in Davos die Anträge Nussbaumer, Wick und Etique behandelt und sind zum Schluss gekommen, dass wir Ihnen beantragen möchten, den Antrag von Herrn Etique anzunehmen, dass unter dem Titel der Strassenforschung auch der Unterhalt von Strassen mit einbezogen werden soll. Wir lehnen es aber grossmehrheitlich ab, die Anträge von Herrn Nussbaumer und von Herrn Wick zu übernehmen, weil unseres Erachtens diese beiden Anträge keine Abstützung in der Verfassung finden. Wir haben auch bei den Artikeln 26 bis 29 beschlossen, dass Beiträge nur in jenen Bereichen ausgerichtet werden und auch entsprechend zu bemessen sind, in denen wir aus diesen Treibstoffzöllen Gelder für den Strassenbau freimachen. Es gibt unseres Erachtens keine Möglichkeit, Forschungsarbeiten zum öffentlichen Verkehr zu unterstützen. Herr Nussbaumer ist bis zur Untersuchung der Regenwurmkulturen gegangen. Wir glauben, dass das mit dem Treibstoffzoll höchstens indirekt etwas zu tun hat; solche Forschungen können wir nicht subventionieren.

Der Antrag von Herrn Wick ist nach unserer Ansicht ebenfalls nicht durch Artikel 36^{ter} abgedeckt.

In der Botschaft können Sie auf Seite 39 nachlesen, was der Bundesrat unter Forschung versteht. Im Zusammenhang mit der Behandlung der Verfassungsbestimmung ist diese Ausweitung nicht vorgenommen worden, und wir glauben nun, dass es nicht zulässig ist, diese Ausweitung vorzunehmen. Aus diesem Grunde schlägt Ihnen die Kommission vor, den Antrag von Herrn Etique anzunehmen und die Anträge von Herrn Wick und von Herrn Nussbaumer abzulehnen.

M. Giudici: Votre commission vous invite à l'unanimité à compléter cet article relatif à la recherche routière afin de soumettre à cette dernière les effets de la circulation routière. Elle reprend ainsi une proposition de Mme Kopp, notre ancienne collègue. Elle vous invite également à accepter la proposition de M. Etique qui vise à élargir la recherche aux études relatives à la conservation des routes.

La majorité de la commission, en revanche, vous engage à

rejeter les propositions de MM. Nussbaumer et Wick. Il faut souligner que, dans le texte qu'il propose, le Conseil fédéral a déjà élargi le droit en vigueur. Dans l'arrêté du 23 décembre 1959, à l'article 19, la recherche subventionnée est strictement limitée à la construction routière. L'article 37 qui vous est proposé par le Conseil fédéral, dans l'interprétation du message à la page 40, prévoit déjà des contributions à la recherche portant sur la protection de l'environnement et les transports pourvu que ceux-ci soient en rapport avec le trafic routier. La recherche ne peut pas être financée par le truchement de cette loi lorsqu'elle concerne le trafic en général ou la santé. La proposition de M. Nussbaumer se borne à différencier les domaines de la recherche routière qui sont déjà compris dans le texte du Conseil fédéral. Celle de M. Wick prévoit une extension des subventions fédérales à des tâches de recherche qui ne sont plus couvertes par l'article constitutionnel. Nous l'avons déjà dit à propos de l'article 36: si l'on examine les incidences du trafic sur la santé, comme le demande M. Wick – les accidents par exemple – on devra évaluer également les avantages sociaux procurés par le réseau routier. Le compte routier est une notion aujourd'hui précise qu'il ne convient pas de modifier. C'est pour ces raisons que nous vous engageons à rejeter les propositions de MM. Nussbaumer et Wick.

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat schliesst sich den Anträgen Ihrer Kommission an: Zustimmung zum Antrag von Herrn Etique, Ablehnung der Anträge der Nationalräte Nussbaumer und Wick. Ich habe eine Frage zu beantworten: Ich finde mich dabei allerdings in einer etwas kuriosen Rolle vor. Nationalrat Wick hat mir die Frage gestellt, was denn seinem Antrag und demjenigen von Herrn Nussbaumer verfassungsrechtlich entgegenstehe. An sich – Herr Nationalrat Wick – lautete die Fragestellung anders: Wo finden denn Sie für Ihren Antrag das Verfassungsfundament? In der Regel sollte man so operieren. Es gibt nämlich hier keine Verfassungsgrundlage. Wir haben zwar Aufgaben wie Forschung, auch Statistik. Die Strassenrechnung aber findet sich dort, wo der Bund nach Artikel 36^{ter} im Absatz 2 Aufgaben zu erfüllen hat. Für Forschungsarbeiten gibt es natürlich den Forschungsverfassungsartikel. Aber hier geht es um die Frage der Finanzierung.

Gestatten Sie mir noch eine kleine Erinnerungshilfe: Es ist doch interessant, dass Sie darüber diskutieren, eine wesentliche Ausweitung der Mittelverwendung aus den Treibstoffzöllen vorzunehmen, wenn kein dahingehender Auftrag des Verfassungsgebers vorliegt. Sie haben es im Dezember bei Artikel 4 Absatz 1 mit 80 gegen 20 Stimmen abgelehnt, dass Bundesaufwendungen für den Vollzug, die Verwaltung, die ganz unzweifelhaft durch den Strassenverkehr bedingt sind, angerechnet werden. Da haben Sie grosszügig 6 Millionen Franken dem allgemeinen Bundeshaushalt zugewiesen. Nach dieser Beschlussfassung müssen wir alle Vollzugsaufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenwesen aus dem allgemeinen Haushalt finanzieren. So lautete der Antrag von Herrn Stucky. Ich habe mich dagegen gewehrt. Dieser Aufwand, den wir beim Amt für Strassenbau usw. haben, ist damit doch unmittelbar konnex, nicht nur in bezug auf die Forschung, sondern generell. Das haben Sie abgelehnt. Beim Gesundheitswesen und bei der Regenwürmerforschung würde es dann keine solchen Grenzen geben. Diese Logik verstehe ich nicht. Wenn Sie konsequent bleiben wollen, müssen Sie diese Anträge ablehnen. Wir müssen beim Artikel 4 den Sachverhalt trotzdem noch einmal diskutieren; denn diese Bundesaufwendungen im Strassenwesen gehören natürlich zur Strassenrechnung, d. h. zu den Aufwendungen, die aus Treibstoffgeldern zu finanzieren sind. Ich bitte Sie, diese Anträge abzulehnen.

Präsident: Herr Nussbaumer möchte eine kurze Erklärung abgeben.

Nussbaumer: Ich stelle fest, dass das Problem der Kontamination des Bauernlandes entlang der Strassen hier überhaupt nicht erkannt wird. Herr Oehler, wenn Regenwürmer

nicht mehr im Boden entlang der Strassen leben können, ist das der erste Schritt zur Beseitigung der Bodenfruchtbarkeit. Sollen die Bauern, wenn sie geschädigt werden, nicht gleich behandelt werden wie jene Leute, die beispielsweise durch den Lärm beeinträchtigt werden? Hier schaffen wir zweierlei Recht. Ich kann mich auch mit der Antwort von Herrn Bundesrat Schlumpf in dieser Beziehung nicht zufrieden geben, weil hier tatsächlich dem Landeigentümer zugemutet wird, er müsse zuerst alle Analysen und Beweise selber berappen, bevor er den Verursacher feststellen kann. Diese Antwort befriedigt mich nicht.

Oehler, Berichterstatter: Ich glaube ja nicht, dass es angebracht ist, jetzt über Regenwürmer oder Maikäfer zu sprechen. Ich habe früher Regenwürmer gebraucht, als ich fischen ging, und weiss deshalb um die Bedeutung dieser Regenwürmer mindestens für Fischer, aber auch für die Umwelt im weitesten Sinne. Gerade deshalb, Herr Nussbaumer, ergreife ich nochmals das Wort. Ich möchte hier die Botschaft (Seite 39) zitieren: «Dazu gehört insbesondere auch der Forschungsbereich Umweltschutz und Verkehr» – fertig, und da kann man auch Ihre Regenwurmangelegenheit unterbringen. Damit ist die Angelegenheit mit dem kurzen Artikel, den Ihnen die Kommissionsmehrheit vorschlägt, in Ihrem Sinne erledigt.

Nussbaumer: Nach den Ausführungen des Kommissionspräsidenten ziehe ich meinen Antrag zurück. Ich bin befriedigt.

Präsident: Zieht Herr Wick seinen Antrag auch zurück?

Wick: Nein!

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	74 Stimmen
Für den Antrag Wick	64 Stimmen

*Der Antrag Etique wird stillschweigend angenommen
La proposition Etique est adopté tacitement*

Art. 38–41

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 42

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Hubacher, Basler, Bircher, Bundi, Cotti Flavio, Hofmann, Jaeger, Longet, Mauch, Seiler)

Es tritt am 1. Januar 1985 in Kraft und gilt bis zum Inkrafttreten ...

Antrag Herczog

Abs. 2

(Text der Minderheit)

... Verkehrspolitik, längstens aber sechs Jahre.

Art. 42

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Hubacher, Basler, Bircher, Bundi, Cotti Flavio, Hofmann, Jaeger, Longet, Mauch, Seiler)

Elle entre en vigueur le 1^{er} janvier 1985 et a effet jusqu'à l'entrée en vigueur de ...

Proposition Herczog

Al. 2

(amendement à la version de la minorité)

... politique coordonnée des transports, mais pendant six ans au plus.

Präsident: Wenn ich den Minderheitsantrag von Herrn Hubacher richtig verstehe, wäre es wohl angezeigt, wenn erst nach der Behandlung des Bundesbeschlusses B darüber entschieden würde. Herr Hubacher ist damit einverstanden.

Es sind zum Bundesbeschluss A noch zwei Rückkommensanträge eingegangen. Wir haben nach dem Reglement zunächst jeweils über das Rückkommen zu entscheiden. Zur Begründung seines Antrages hat Herr Aliesch das Wort.

Antrag Aliesch

1. Rückkommen auf Art. 4 Abs. 1 Bst. c

2. Art. 4 Abs. 1 Bst. c Ziff. 7 (neu)

Beiträge an Umweltschutzmassnahmen auf Flugplätzen

Proposition Aliesch

1. Revenir à l'article 4 al. 1 let. c

2. Art. 4 al. 1 let. c ch. 7 (nouveau)

des contributions aux frais des mesures de protection de l'environnement sur les aérodromes.

Aliesch: Aus dem Ihnen vorliegenden Antrag für eine neue Ziffer 7 bei Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c ersehen Sie, dass ich Ihnen beantragen möchte, dass aus den Treibstoffzollerträgen auch Beiträge an Umweltschutzmassnahmen auf Flugplätzen geleistet werden können. Meinen Antrag, auf Artikel 4 zurückzukommen, will ich Ihnen kurz wie folgt begründen:

1. Das Umweltschutzgesetz verpflichtet die Eigentümer von Strassen wie von Flugplätzen gleichermaßen und in den gleichen Artikeln, Umweltschutzmassnahmen vorzukehren.

2. Die Flieger, welche unsere inländischen Flugplätze benutzen, leisten auf dem Flugbenzin die gleichen Abgaben wie der motorisierte Strassenverkehr. Im Sinne einer rechtsgleichen Behandlung sollte ein Teil ihrer jährlichen Abgaben für Umweltschutzmassnahmen auf Flugplätzen verwendet werden können.

3. Der Ihnen unterbreitete Antrag zu Artikel 4 war bei der Behandlung von Artikel 4 in diesem Rat deshalb noch nicht reif zur Beratung, weil die endgültige Fassung der Artikel 26 bis 29 noch nicht bekannt war. Aufgrund der nun gefassten Beschlüsse hat der Bund zwingend Beiträge an strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen zu leisten. Da der Flugverkehr auf Flugplätzen ähnliche Umweltschutzmassnahmen wie der Automobilverkehr an Strassen erforderlich macht, die Treibstoffzollbelastung zudem beim Flugverkehr und beim Strassenverkehr gleich ist, sollte auch bei der Beitragsgewährung für Umweltschutzmassnahmen eine ähnliche Regelung gefunden werden.

Aufgrund dieser Erwägungen bitte ich Sie, meinen Rückkommensantrag zu unterstützen.

Abstimmung – Vote

Für den Rückkommensantrag Aliesch	37 Stimmen
Dagegen	23 Stimmen

Aliesch: Der inländische Flugverkehr bezahlt auf dem benötigten Flugbenzin seit vielen Jahren den gleichen Grundzoll und Zollzuschlag wie der motorisierte Strassenverkehr auf Benzin. Diese Abgaben betragen jährlich etwa 6 Millionen Franken.

Die Treibstoffzollerträge fliessen nach Artikel 36ter der Bundesverfassung teils der Bundeskasse zu, teils werden sie für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet. Im Gegensatz zur Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft usw. hat der innerschweizerische Flugverkehr keinen Anspruch auf Rückerstattung der Zollabgaben auf dem Treibstoff, obwohl er unser Strassennetz weder benutzen kann noch will, von Notlandungen einmal abgesehen. Die Fliegerei muss diese Leistungen deshalb als eine zum grössten Teil ungerechtfertigte Zweckentfremdung betrachten. Gemäss den neuen Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes, insbesondere den Artikeln 20 und 25, sind nun auch die Eigentümer von Flugplätzen verpflichtet, Umweltschutzmassnahmen vorzukehren. Diese Massnahmen betreffen insbesondere den Lärmschutz, welcher durch die Lande- und Startmanöver auf den Flugpisten nötig wird. Zu den erforderlichen Massnahmen gehören Erdwälle entlang von Lande- und Startplätzen, Schallschutzmassnahmen an den umliegenden Gebäuden, Pistensanierungen – zum Beispiel für kürzere Starts – und viele weitere Massnahmen. Die Fachkreise beziffern die Kosten für derartige Umweltschutzmassnahmen gesamtschweizerisch auf ungefähr 20 Millionen Franken. In der ganzen Schweiz verfügen wir immerhin über gegen 100 Flugplätze, worunter Flughäfen, Regionalflugplätze und Flugfelder zu verstehen sind.

Das Umweltschutzgesetz verpflichtet die Eigentümer von Flugplätzen gleichermassen, und zwar in den gleichen Artikeln wie die Eigentümer von Strassen, zu Umweltschutzmassnahmen, so vor allem zum Schallschutz. Strassen- wie Flugplatzeigentümer sind ebenfalls gleichermassen zur Übernahme der entsprechenden Kosten verpflichtet, dies allerdings mit einem grossen Unterschied: An die Kosten der durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten Umweltschutzmassnahmen beteiligt sich der Bund durch Beiträge aus den Treibstoffzollerträgen. An die Kosten der durch den Flugzeugverkehr bedingten Umweltschutzmassnahmen erfolgte dagegen bis anhin keine Beitragsleistung aus den Treibstoffzollerträgen, dies obwohl die Flieger dieselben Zollabgaben erbringen müssen wie die Automobilisten und obwohl beiden Gruppen vom Umweltschutzgesetz dieselben Verpflichtungen auferlegt werden.

Mein Antrag fordert nun, dass aus den Treibstoffzöllen auch Beiträge an Umweltschutzmassnahmen auf Flugplätzen geleistet werden können. Derartige Beiträge sind nach meiner Überzeugung mit den Verfassungsbestimmungen zu vereinbaren, indem die Flugplätze als eigentliche Strassen für die Flugzeuge den Strassen im ursprünglichen Sinne des Wortes gleichzustellen sind. Zum einen macht der Bund nämlich bei der Treibstoffzollbelastung keinen Unterschied zwischen Strassen- und Flugverkehr auf Flugplätzen, zum anderen haben wir in diesem Rate mit der Neuformulierung der Artikel 26 bis 29 unter anderem beschlossen, dass der Bund zwingend Beiträge an strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen zu leisten habe.

Wollen wir eine rechtsungleiche Behandlung verhindern, so bedingt das eine, nämlich die Belastung des Flugbenzins mit Treibstoffzollabgaben, das andere, und das sind die Beiträge aus Treibstoffzolleinnahmen an Umweltschutzmassnahmen auf Flugplätzen. Die Flieger würden trotz dieser Neuerung über ihre Abgaben auf dem Flugbenzin weiterhin einen finanziellen Beitrag an die Strassen, die sie für das Fliegen nicht brauchen, leisten. Aber immerhin wäre mit der Zustimmung zu meinem Antrag eine besonders stossende Ungerechtigkeit aus der Welt geschafft.

Ich bitte Sie, meinen Überlegungen zu folgen und meinem Antrag, bei Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c eine Ziffer 7 einzufügen, zuzustimmen. Da die überwiegende Zahl der Flugplätze in der Schweiz den Kantonen und Gemeinden gehören, würden die vorgesehenen Beiträge an Umweltschutzmassnahmen auf Flugplätzen in erster Linie der

öffentlichen Hand auf Kantons- und Gemeindeebene zugute kommen.

M. Couchepin: J'apporte mon appui à la proposition de M. Aliesch concernant l'article 4, lettre c, chiffre 7 qui propose l'adjonction d'un paragraphe permettant d'utiliser aussi le produit des droits d'entrée sur les carburants pour contribuer aux frais des mesures de protection de l'environnement sur les aérodromes. Je précise qu'il ne s'agit pas de protéger l'environnement à la suite du trafic aérien mais très précisément de financer des mesures de protection de l'environnement sur les aérodromes eux-mêmes. En d'autres termes, seules des mesures en rapport avec l'infrastructure du trafic aérien sont possibles.

Il convient de rappeler que tous les moyens de transport, qu'ils soient terrestres, aquatiques ou aériens, indépendants de la route, paient et la taxe de base sur les carburants et la surtaxe pour les routes nationales. Ces moyens de transport doivent payer cette taxe bien qu'il n'y ait aucun lien concret entre le carburant qu'ils consomment et les autoroutes. La situation des moyens de transport aérien est d'autant plus choquante que certains autres moyens de transport se trouvant dans une situation analogue, par exemple les bateaux assumant la navigation intérieure ainsi que les machines de chantier, ont le droit de se faire rembourser la surtaxe. Il y a donc une inégalité frappante entre le trafic aérien et d'autres utilisateurs de carburant. Affecter une partie de la taxe provenant du trafic aérien à des mesures de protection de l'environnement sur les aérodromes est donc d'abord une mesure d'équité.

Actuellement, l'aviation paie environ 6 millions de francs par an au titre des droits d'entrée sur les carburants. Ces 6 millions sont affectés au réseau routier ou purement et simplement versés à la caisse fédérale. Or, la protection de l'environnement, plus particulièrement la protection contre le bruit, à proximité des aérodromes, nécessitera au cours des années prochaines des investissements de l'ordre de 20 millions de francs environ. Il y a une centaine d'aérodromes en Suisse dont la plupart appartiennent aux cantons et aux communes.

Affecter tout ou partie du montant des droits d'entrée perçus sur le trafic aérien à des mesures de protection de l'environnement sur les aérodromes serait une contribution bienvenue pour les cantons et les communes responsables de ces places d'atterrissage. En mettant à disposition de la population des aérodromes, cantons et communes contribuent à une œuvre d'intérêt général qui dépasse largement les besoins de la communauté propriétaire. Il est juste dans cet esprit que les droits d'entrée servent aussi à financer la protection de l'environnement des aérodromes.

Certes et c'est là un problème, il se pose une question d'ordre constitutionnel si l'on met en rapport la mesure proposée et le texte des articles 36^{bis} et 36^{ter} de la constitution fédérale. Cependant le problème constitutionnel perd de son acuité si l'on considère que la commission présidée par M. Oehler, et qui est chargée d'examiner l'utilisation des droits d'entrée perçus sur les carburants, a prévu une rédaction nouvelle des articles 26 à 29 de l'arrêté fédéral. Dans leur nouvelle teneur, les articles 26 à 29 prévoient la possibilité d'utiliser une partie du produit de ces droits d'entrée pour des mesures de protection de l'environnement. Si comme la commission et – ça a été le cas – notre conseil acceptaient cette manière de voir, l'article que nous proposons est, *a fortiori*, acceptable, du point de vue constitutionnel. Il est probable d'ailleurs que le fait que le trafic aérien respectivement les aérodromes n'ont pas été pris en compte lors des débats relatifs aux droits d'entrée sur les carburants provient moins d'une volonté des auteurs du projet que d'une sorte d'oubli pur et simple. La masse d'argent, en effet, provenant du trafic routier est sans comparaison avec celle provenant des usagers des transports aériens.

Il n'empêche qu'il est justifié de ne pas négliger le trafic aérien et les inconvénients qu'il apporte à l'environnement. Dans cet esprit, la proposition de M. Aliesch est positive, elle doit être soutenue.

Oehler, Berichterstatter: Die Kommission hat sich bei ihren Vorarbeiten im Zusammenhang mit der Vorlage kurz einmal über diese Angelegenheit unterhalten. Wir hatten eine Eingabe des Schweizerischen Aero-Clubs zu dieser Frage. Damals stand die Revision der Artikel 26 bis 29 noch nicht fest, so dass wir keinen Aufhänger hatten, um diese – meiner Ansicht nach – Ungerechtigkeit aus der Welt zu schaffen. Ich kann Ihnen hier deswegen nicht die Meinung der Kommission darlegen, sondern nur meine persönliche Auffassung.

Wenn Sie Artikel 3 betrachten, erhalten jene Benützer von Motorfahrzeugen den Zollzuschlag zurück, die wenig oder überhaupt nicht auf National- oder Hauptstrassen fahren, nämlich die Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft. Es gibt heute gemäss anderen Bestimmungen noch weitere Kategorien, die darunterfallen. Wenn man berücksichtigt, dass auch die Fliegerei pro Jahr einen Betrag in der Höhe von rund 6 Millionen für den Nationalstrassenbau abliefern, dann muss man doch zum Schluss kommen, dass hier etwas nicht stimmt: Entweder wird der Treibstoffzollzuschlag ungerechtfertigterweise erhoben oder dann werden die Mittel ungerechtfertigterweise anderswo verwendet.

Man wird mich nun – ich nehme an, Herr Bundesrat Schlumpf wird das machen – an den eigenen Worten aufhängen, nämlich mit dem Hinweis auf die fehlende Verfassungsmässigkeit. Ich möchte ihm hier eine Brücke schlagen, und zwar in dem Sinne, dass wir in Artikel 26 bis 29 ja beschlossen haben, Umweltschutzmassnahmen im weitesten Sinne – sofern sie mit dem Strassenverkehr in Zusammenhang zu bringen sind – zu entschädigen. Wenn wir auch Flugplätze und deren Umgebung im weitesten Sinne als ein System von Pisten und Strassen betrachten, dann können wir auf diese Art und Weise das schlechte juristische Gewissen – falls es bei einigen von Ihnen noch vorhanden sein sollte – beruhigen. Dazu kommt, und das möchte ich Ihnen insbesondere zu bedenken geben, dass sich alle Anwohner von Flugplätzen über den Lärm beschwerten. Trotzdem haben wir bis heute noch kaum jemanden gefunden, der für die Lärmschutzmassnahmen aufzukommen in der Lage ist, weil zuständigerorts öfters entweder das Verständnis oder dann vor allem auch die Mittel fehlen. Deswegen frage ich Sie: Warum bauen wir uns nicht diese Brücke und verwenden jene Gelder, welche die Lärmverursacher aufbringen, nicht für diese Lärmbekämpfung? Wir könnten mindestens für eine bestimmte Zeit den Eigentümern von Flugplätzen dieses Geld zur Verfügung stellen. Wir helfen nämlich nicht der Fliegerei, wir helfen insbesondere nicht den internationalen Luftlinien – die bezahlen ohnehin diesen Treibstoffzuschlag nicht –, sondern wir helfen damit den Anwohnern von rund 100 Flugplätzen, die unter diesem Lärm leiden. Aus diesem Grunde bin ich persönlich der Meinung, dass es ungerecht ist, wenn wir von den Verursachern Mittel einziehen, und diese Mittel nicht für die Behebung der von ihnen verursachten Schäden verwenden.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Antrag von Herrn Aliesch zuzustimmen.

M. Giudici, rapporteur: Votre commission n'a pu examiner cette proposition qui a été déposée aujourd'hui au plénum; je m'exprime donc à titre personnel et vous invite – peut-être vais-je décevoir le président de la commission – à la rejeter. MM. Oehler et Aliesch sont très habiles: ils nous ont presque convaincus qu'une piste d'aviation était une route et qu'un avion était un véhicule. A mon avis, le mandat constitutionnel ne prévoit pas de subventions dans un domaine aussi large. L'article 36^{ter}, littéra d, de la constitution mentionne les «contributions aux frais de mesures de protection de l'environnement et du paysage nécessitées par le trafic routier motorisé». Le libellé est tout à fait clair. Il me paraît impossible que cet article constitutionnel s'applique aux mesures de protection de l'environnement sur des aérodromes. Le trafic aérien provoque – c'est certain – des bruits et des nuisances mais ceux-ci ne peuvent pas être compensés par le biais du produit des droits d'entrée sur les carburants. Cela serait, à mon avis, une exception assez importante, non

conforme au mandat constitutionnel. Au cours du débat se rapportant à la révision constitutionnelle, il n'a jamais été envisagé de subventionner des mesures de protection de l'environnement autour des aérodromes; ces nuisances n'ont aucun rapport avec le trafic routier.

M. Couchepin a fait valoir que la modification des articles 26 à 29 permettrait une interprétation extensive du mandat constitutionnel. A mon avis, cette argumentation ne tient pas parce que la formulation de l'article 26 rédigé par la commission spéciale et approuvé par le plénum est très claire: la Confédération «participe aux frais des mesures générales de protection de l'environnement qui sont nécessitées par le trafic routier motorisé, notamment aux frais de mesures visant à remédier aux dégâts des forêts et rétablir des forêts protectrices.» On retrouve cette même clarté à l'article 27^{ter} qui concerne les forêts.

Le lien direct entre la nuisance et le trafic motorisé est important. Il fait cruellement défaut dans la proposition qui vient d'être déposée par M. Aliesch. L'argument selon lequel il serait possible d'utiliser pour ces mesures le produit des droits d'entrée – droits payés aussi par l'aviation – ne permet pas de surmonter l'obstacle constitutionnel. De plus, cet argument est, d'une façon générale, dangereux car il établit un lien d'utilisation pour les rentrées fiscales qui seraient, comme disent nos amis alémaniques, «zweckgebunden». La commission et le plénum ont respecté jusqu'ici cette rigueur constitutionnelle. Je vous invite à poursuivre dans cette direction et à rejeter la proposition Aliesch.

Bundesrat Schlumpf: Dass die Inlandflieger auch Treibstoffzoll zu bezahlen haben, steht nicht in Artikel 36ter, sondern in Artikel 41ter der Bundesverfassung, wo festgeschrieben ist, wer im Inland Warenumsatz- oder besondere Verbrauchssteuern zu bezahlen hat, und darunter fallen nach Absatz 4 Litera e eben auch diejenigen, welche Treibstoffe für motorische Zwecke verwenden. Die besondere Verbrauchssteuer umfasst hier den Grundzoll und den Zollzuschlag.

Wofür insbesondere diese Einnahmen zu verwenden seien, steht nicht in Artikel 41ter, so auch bei der Biersteuer nicht. Es steht nicht etwa, die Biersteuer sei für die Reduktion der Umweltbelastung dieser Bierbrauereien zu verwenden. Auch bezüglich Zoll ist nicht davon die Rede, dass die Erträge für Subventionen an Zahnbehandlungen aufzuwenden seien. Nur dort, wo in der Bundesverfassung spezielle Zweckverwendungen vorgeschrieben sind, muss der Bund diese Verwendungszwecke einhalten; das ist nun eben bei Artikel 36ter der Fall. Und da heisst es: «Der Bund verwendet die Hälfte des Reinertrages des Treibstoffzolls und den gesamten Ertrag eines Zollzuschlages wie folgt für Aufgaben im Zusammenhange mit dem Strassenverkehr...»

Zur Frage, Herr Oehler, ob man Flughafenpisten allenfalls auch als öffentliche Strassen taxieren könnte: Wenn Flugpisten öffentliche Verkehrsanlagen sind, kann mir niemand verbieten, mit meinem VW-Käfer auf diesen herumzukurven. Ich bezahle ja meinen Treibstoffzoll auch. Es könnten sich daraus einige Schwierigkeiten ergeben, wenn wir Flugpisten den Strassen gleichsetzen und damit für den öffentlichen Verkehr freigeben. Ich würde dies aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht wagen, sowohl für diejenigen, die in diesen Fluggeräten sitzen, als auch für mich.

Nationalrat Couchepin, Sie haben mich beeindruckt. Es war eindrücklich zu sehen, wie Sie sich als brillanter Jurist bemüht haben, noch ein gutes Wort für diese notleidende Verfassungsmässigkeit zu finden. Es ist Ihnen nicht gelungen, dies tut aber Ihrem Wert als Jurist keinen Abbruch. Es konnte nicht gelingen! Das war Versuch am untauglichen Objekt. Das geht nun einfach nicht.

Im Zuge dieser Beratungen musste ich oft mit juristischen Überlegungen operieren. Das ist meine Pflicht und Schuldigkeit als Mitglied der Regierung. Aber ich will Ihnen jetzt auch noch materiell einige Erläuterungen geben. Es wurde gesagt, der Ertrag dieser Treibstoffzölle aus dem Inlandflugverkehr betrage jährlich etwa 6 Millionen Franken. Wenn wir diese nicht für Aufwendungen im Bereiche des Umwelt-

schutzes zurückerstatten, dürfen sie ruhig schlafen. Sie dürfen ohne Gewissensbisse dieser Vorlage zustimmen, denn wir haben längst *anticipando* aus allgemeinen Bundesmitteln ein Vielfaches davon ausgegeben für den Flugverkehr. Wir haben für die Flughäfen in der Schweiz zwischen einer halben und einer ganzen Milliarde aus allgemeinen Bundesmitteln bezahlt. Schauen Sie in den Rechnungen, im Budget nach: Es sind etwa 25 Millionen jährlich an Beiträgen für die Flughäfen Genf, Basel-Mühlhausen und Zürich. Das ist ein Vielfaches dessen, was hier abgeliefert wird an Treibstoffzöllen. Auch von diesem Standpunkt aus ist es nicht angebracht, dass man eine Mittelverwendung vorsehen würde, welche in Artikel 36ter keine Grundlage findet.

Noch eine materielle Bemerkung: Natürlich werden Umweltschutzmassnahmen im Zuge von Bauvorhaben auf den Flughäfen vom Bund durch Einbezug in die anrechenbaren Kosten auch mitalimentiert. Eine Verwendung im Interesse der Fliegerei liegt also auch vor.

Ich möchte sie bitten, den Antrag von Nationalrat Aliesch aus den dargelegten Gründen abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Aliesch	23 Stimmen
Dagegen	68 Stimmen

Art. 23

Rückkommensantrag Zwingli

Abs. 1

An den kombinierten Verkehr und an den Transport begleiteter Motorfahrzeuge werden aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen folgende Beiträge ausgerichtet:

- a. Investitionsbeiträge;
- b. Beiträge zur Sicherstellung der vollen Eigenwirtschaftlichkeit;
- c. Beiträge an Tarifverbilligungen bis höchstens zum Kostenausgleich zwischen Schienen- und Strassenverkehr und soweit sie im umweltpolitischen Interesse liegen.

Abs. 2

Bisher Absatz 3

Art. 23

Proposition de réexamen Zwingli

Al. 1

Pour des motifs relevant de la politique des transports et de celle de l'environnement, il est alloué les contributions ci-après pour le trafic combiné et le transport ferroviaire des véhicules à moteur accompagnés:

- a. Des contributions d'équipement;
- b. Des contributions visant à assurer le plein équilibre financier de l'exploitation;
- c. Des contributions destinées à permettre des réductions tarifaires jusqu'à concurrence de l'écart entre le coût du trafic ferroviaire et celui du trafic routier, pour autant que ces réductions répondent aux impératifs de la politique de l'environnement.

Al. 2

Al. 3 actuel

Zwingli: Wir haben im Artikel 22 dem Grundsatz zugestimmt, dass der Bund zur Förderung des kombinierten Verkehrs auf Eisenbahnen und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge Investitions- und Betriebsbeiträge aus den Treibstoffzöllen zahlen kann. In Artikel 23 dagegen machen wir den Unterschied zwischen dem kombinierten Verkehr, den wir nur bis zur Erreichung der Eigenwirtschaftlichkeit fördern wollen, und dem Transport begleiteter Motorfahrzeuge, der auch durch Tarifverbilligungen gefördert werden kann. Dieser Unterschied scheint mir nicht gerechtfertigt. Die Abgrenzung zwischen beiden Verkehrsarten ist nicht

klar. Der kombinierte Verkehr sollte ebenfalls durch Tarifenkungen gefördert werden, und zwar nicht beliebig weit, sondern bis zur Erreichung der Konkurrenzfähigkeit mit dem Transport auf der Strasse.

Ich bitte Sie, meinem Rückkommensantrag zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Rückkommensantrag Zwingli	31 Stimmen
Dagegen	40 Stimmen

Motion der Minderheit der Kommission

(Vannay, Bircher, Bundi, Hubacher, Jaeger, Longet, Mauch, Seiler)

Strassenverkehr. Soziale Kosten

Der Bundesrat wird eingeladen,

1. festzulegen, welche der durch den Strassenverkehr in unserem Lande verursachten sozialen Kosten eine direkte oder indirekte Auswirkung auf die Gesundheitskosten haben (Unfälle, Luftverschmutzung, Lärm . . .);
2. den Kantonen und Krankenkassen jährlich eine Pauschale auszurichten als Beitrag an diese erwähnten Kosten.

Motion de la minorité de la commission

(Vannay, Bircher, Bundi, Hubacher, Jaeger, Longet, Mauch, Seiler)

Trafic routier. Coûts sociaux

Le Conseil fédéral est prié

1. De déterminer parmi les coûts sociaux imputables au trafic routier dans notre pays ceux qui ont une répercussion directe ou indirecte sur les dépenses de santé (accidents, pollutions, bruits...).
2. De verser annuellement aux cantons et aux caisses-maladie un forfait au titre de contribution auxdites dépenses.

Mme **Vannay**, porte-parole de la minorité: La minorité de la commission vous propose une motion priant le Conseil fédéral de déterminer parmi les coûts sociaux imputables au trafic routier dans notre pays ceux qui ont une répercussion directe ou indirecte sur les dépenses de santé et, d'autre part, de verser annuellement aux cantons et aux caisses-maladie un forfait au titre de contribution auxdites dépenses de santé.

La commission chargée de l'étude de cet arrêté fédéral a été saisie de deux propositions ayant trait aux frais de la santé imputables au trafic routier, et cela à l'article 11 de la loi. Je fais ce rappel, car nous avons été saisis, à ce même article 11, en plénum, d'une proposition analogue de M. Carobbio, qui a été rejetée. Toutefois, le problème reste entier et c'était pour permettre au Conseil fédéral de se donner le temps d'étudier à fond cette question que nous avons retiré nos propositions en commission et présenté une motion. Cette dernière reste donc d'actualité.

Personne, en effet, ne peut contester ou nier que nos routes et autoroutes, ainsi que le trafic motorisé engendrent des atteintes à la santé. Les plus visibles sont bien sûr les accidents de la circulation dont le nombre, la gravité et les conséquences se passent de tout commentaire. Chaque jour des morts, chaque jour des blessés, très gravement ou moins sérieusement atteints, chaque jour des usagers motorisés et aussi des piétons, avec un nombre très élevé d'enfants, sont victimes d'accidents de la route, à tel point que c'en est devenu un simple fait divers, quelque chose de banal qui mérite tout juste quelques lignes dans les journaux. Sans parler des souffrances, des drames humains et familiaux dont tous ces accidents sont la cause, il faut bien dire deux mots de leur coût. Ces accidents, certes, engendrent des frais pour les secours, les soins aux blessés, leur guérison, leur rééducation et aussi des pertes économiques par les absences aux postes de travail, voire par les invalidités. Ces frais sont couverts en partie par les assurances-

maladie et accidents, les responsabilités civiles ou des indemnités journalières pour perte de gain. En fait, ils sont payés par des participations des victimes, des assurés et des pouvoirs publics. Il convient de rappeler que la part annuelle des pouvoirs publics, communes, cantons et Confédération, est de l'ordre de 8 milliards de francs par année pour l'ensemble de la santé publique.

A ces terribles atteintes à l'intégrité physique, il ne faut pas oublier d'en ajouter d'autres, peut-être moins directement visibles et quantifiables, et dont on a déjà abondamment parlé ici, la pollution de l'air, de l'eau, du sol, des chaînes alimentaires, ainsi que le bruit dont souffrent les riverains des voies de communication. Il est donc tout à fait légitime d'évoquer aussi ces problèmes d'atteintes à la santé, causées par le trafic et des coûts induits par ces atteintes.

Aujourd'hui, nous nous demandons comment dépenser plus de 2 milliards de francs par année provenant des droits d'entrée sur les carburants. Il s'agit aussi de savoir et de décider si l'on peut considérer comme tâches en rapport avec le trafic routier les prestations des soins de guérison causés par ce trafic routier et, par conséquent, si une partie de ces 2 milliards ne devrait pas être affectée à ces tâches de santé publique. Nous pensons en effet qu'il ne suffit pas de construire et d'entretenir des réseaux routiers dont l'ampleur, le dimensionnement et la densité ne répondent pas nécessairement à des critères de nécessité. L'impact de ceux-ci et leurs effets secondaires doivent être pris en compte avec soin, tant pour les bienfaits qu'ils apportent que pour les nuisances et les moins-values qu'ils provoquent.

C'est à ce titre que nous demandons au Conseil fédéral de déterminer les coûts sociaux imputables au trafic routier et, parmi ceux-ci, ceux qui ont une répercussion directe ou indirecte sur les dépenses de santé. Cette demande n'est pas nouvelle, mais il semble qu'elle n'ait pas encore trouvé de réponse. Aussi, nous osons prier le Conseil fédéral de faire diligence, d'étudier cette question et d'en livrer les résultats, car il est surprenant que l'on soit à même d'établir certaines statistiques et pas d'autres, même si les chiffres et les conclusions que l'on en tire doivent être analysés avec prudence. Ainsi, on chiffre ce que la grippe fait subir comme pertes en jours de travail et coûte en frais de guérison; et pour la grippe on s'élève à tel point que les entreprises publiques et privées y vont de leur campagne gratuite de vaccination pour leur personnel, car il vaut mieux prévenir que guérir. On évalue aussi ce que coûtent les accidents pendant les loisirs: accidents de sport et de ski notamment, et on y va de moult recommandations pour éviter que les amateurs de ces sports fassent subir à l'économie tant de journées d'absence pour cause d'accident. Enfin, pour les femmes aussi, on sait se montrer particulièrement perspicace et généreux en calcul. Nos accidents domestiques, nos grossesses et nos accouchements, nos maladies, déprimés, petites et grandes misères, voilà que tout est soigneusement compté et décompté, et tout cela est si cher qu'il faut bien que nous, les femmes, en payions le prix par nos cotisations plus élevées aux caisses-maladie.

Je demande alors: à quand ce même zèle appliqué à l'étude des coûts sociaux du trafic routier? Avec un peu de bonne volonté, j'ose penser que nous serons bientôt en possession des données nécessaires, et surtout en possession de propositions nouvelles pour éviter tant de gâchis et réparer les dégâts commis à la santé. Au nombre de ces propositions, nous estimons que doit figurer celle du financement prélevé sur ce fonds de 2 milliards. Je sais bien que M. Schlumpf nous dira que cela est anticonstitutionnel, ou que ce n'est pas possible. J'admets que cela n'est pas formellement stipulé dans la constitution, mais cette dernière n'est pas non plus un fourre-tout où tout est écrit.

Je voudrais que l'on examine très sérieusement si, par tâches en rapport avec le trafic routier, on ne peut pas comprendre aussi les prestations des services de santé engagées à cause des accidents routiers plus particulièrement. Cela me paraît d'autant plus justifié et normal que, depuis le dépôt de la motion, les choses ont bien évolué.

Nous acceptons aujourd'hui ce que nous refusions hier, à savoir l'utilisation d'une partie de ces redevances sur les carburants pour financer les dégâts aux forêts causés par le trafic routier. C'est donc dire que les dégâts à la santé des hommes, causés par ce même trafic routier, peuvent et doivent être traités de la même façon que les atteintes aux arbres.

C'est dans ce sens que la minorité vous prie d'accepter la motion, étant bien entendu qu'il ne s'agit pas, si le Conseil fédéral accepte de financer une partie de ces coûts avec l'argent des droits sur les carburants, d'enlever quoi que ce soit aux montants aujourd'hui versés pour les caisses-maladie.

Oehler, Berichterstatter: Die beiden Kommissionsreferenten verzichten auf das Wort. Die Argumente werden Sie jetzt von Herrn Bundesrat Schlumpf hören.

Bundesrat Schlumpf: Frau Nationalrat Vannay, Sie dürfen sicher sein: Der Bundesrat nimmt die Probleme, die im Laufe der Entwicklung – vor allem in den letzten 20 Jahren – im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr entstanden sind und wir uns jetzt, gerade auch heute wieder, sehr einlässlich auseinandersetzen, durchaus ernst. Ich habe es heute nachmittag schon im Zusammenhang mit der Strassenrechnung gesagt, dass Arbeiten im Gange sind, welche Kriterien ausfindig zu machen versuchen, nach denen einigermaßen objektiv soziale Kosten des Verkehrs- und insbesondere des Strassenverkehrs ermittelt werden können. Wir machen das über den Stab für Gesamtverkehrsfragen, aber wir brauchen natürlich insbesondere die Hilfe der Verkehrswissenschaft und auch der Verkehrspraktiker. Ich muss Ihnen aber sagen: Es ist noch kein Land in Sicht. Wir wissen auf diesem Gebiet noch zu wenig; dies natürlich deshalb, weil es ja nicht darum gehen kann, nur die sozialen Kosten zu ermitteln, sondern es muss eine Bilanz erstellt werden können, und dazu müssen eben auch die sozialen Erträge miteinbezogen werden. Nun bringt es nichts, wenn Sie durch Motion dem Bundesrat einen Auftrag für Arbeiten erteilen, die bereits im Gange sind und die in dieser Weise, wie der Motionstext jetzt lautet, nicht erfüllt werden können. Der Bundesrat solle festlegen, welche sozialen Kosten wem anzulasten seien. Das können wir ganz einfach nicht. Sie wissen ja: *ultra posse nemo tenetur*. Dies gilt auch, wenn es um die Verwendung von Treibstoffzollerträgen geht.

Ein anderer Grund für die Ablehnung: Den Kantonen und Krankenkassen jährlich Pauschalen auszurichten, ist unmöglich. Da wären wir erst recht überfordert. Nach welchen Gesichtspunkten hätte dies zu geschehen? Wäre der Unfallort oder das Domizil der Verunfallten oder die Finanzkraft der Kantone dafür massgebend? Denken Sie, was das für Konsequenzen haben könnte für einen Kanton mit einem grossen oder intensiv genutzten Strassennetz, von dem aber insbesondere andere profitieren. Ich nenne das Beispiel des Kantons Uri. Wenn man auf die Unfälle abstellen würde, die dort auf den Strassen passieren, würde eine gewaltige Verursachung im Kanton Uri resultieren. Dabei sind aber die Geschädigten allenfalls im Kanton Tessin oder im Kanton Zürich oder ganz anderenorts beheimatet. Ich wollte damit einfach sagen: Wir sind in keiner Weise in der Lage, derartige Vorlagen zu unterbreiten. Es bringt nichts, wenn sie uns mit Motionen verbindliche Aufträge erteilen, die wir nicht erfüllen können. Aber wir arbeiten intensiv – dies seit etwa zwei Jahren; ausgelöst wurden diese Arbeiten übrigens durch die Überprüfung der Strassenrechnung, Kommission Nydegger usw. – weiter an diesen Fragen. Ich kann Ihnen aber überhaupt nicht sagen, wann man zu Resultaten kommen wird. Deshalb muss ich Sie im Namen des Bundesrates bitten, die Motion abzulehnen.

Präsident: Sie haben zu entscheiden: Der Bundesrat lehnt die Motion der Minderheit der Kommission ab.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit
Dagegen

55 Stimmen
68 Stimmen

B**Bundesbeschluss über die Beteiligung der Kantone an der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der SBB im regionalen Personenverkehr****Arrêté fédéral sur la participation des cantons à l'indemnisation des prestations de service public fournies par les CFF dans le transport régional des voyageurs***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates (Nichteintreten)

Minderheit

(Vannay, Bircher, Bundi, Hubacher, Jaeger, Longet, Mauch)
Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, nach Anhören der Kantone

- die Opportunität der Kompensation,
- die Bereiche, wo diese verlangt werden könnte, erneut zu überprüfen.

Die Kompensation dürfte in keinem Falle den Regionalverkehr und den öffentlichen Verkehr gefährden. Sie müsste im Gegenteil die Kantone bevorzugen, die mehr für den öffentlichen Verkehr ausgeben und sie anreizen, den Strassenbau zu bremsen, dies zugunsten besserer Leistungen an den öffentlichen Verkehr.

Antrag Hofmann

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, zusammen mit den Kantonen eine teilweise Kompensation der Mehrleistungen des Bundes aus der Neuverteilung der Treibstoffzölle erneut zu prüfen und den eidgenössischen Räten in absehbarer Zeit wiederum Antrag zu stellen.

*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats (ne pas entrer en matière)

Minorité

(Vannay, Bircher, Bundi, Hubacher, Jaeger, Longet, Mauch)
Renvoi au Conseil fédéral avec le mandat de réexaminer, les cantons ayant été consultés et entendu

- l'opportunité de la compensation
- les secteurs dans lesquels pourrait s'opérer la compensation.

La compensation ne devrait en aucun cas mettre en danger le trafic régional et les transports publics. Au contraire elle devrait favoriser les cantons qui dépensent plus pour les transports publics et les inciter à freiner la construction routière au profit de prestations plus favorables aux transports publics.

Proposition Hofmann

Renvoi au Conseil fédéral en l'invitant à réétudier, de concert avec les cantons, une compensation partielle des prestations supplémentaires de la Confédération consécutives à la nouvelle répartition du produit des droits sur les carburants et à présenter dès que possible une nouvelle proposition aux Chambres.

Oehler, Berichterstatter: Über den Bundesbeschluss über die Beteiligung der Kantone an der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der SBB im regionalen Personenverkehr – kurz Kompensationsbeschluss genannt – will sich der Bund selber entlasten und die Kantone zur Mitfinanzierung des regionalen Schienenverkehrs verstärkt beziehen. Letztlich sollen die Kantone eine Verpflichtung von rund 200 Millionen Franken jährlich übernehmen. Eng und damit direkt zusammen hängt der andere Beschluss, nämlich der Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 1982 an die SBB und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Aus diesem Grunde müssen wir diese

beiden Beschlüsse gemeinsam behandeln. Die Kommission beantragt Ihnen mit 14 zu 9 Stimmen, nicht auf den Kompensationsbeschluss einzutreten. Entsprechend ergab sich dann auch in der Diskussion ein Antrag, das Geschäft an den Bundesrat zurückzuweisen, damit er nach Anhören der Kantone die Opportunität der Kompensation sowie die Bereiche einer möglichen Kompensation abklären kann. Dieser Antrag liegt ihnen als Minderheitsantrag vor. Ebenso finden Sie einen Antrag von Herrn Hofmann, auf den Beschluss einzutreten.

Es soll mittlerweile auch in den zuständigen Departementen, ja im Gesamtbundesrat, zur Kenntnis genommen worden sein, dass sowohl der Nichteintretensentscheid des Ständerates mit der geschlossenen Opposition der Kantone, insbesondere der Finanzdirektoren, wie auch der Antrag unserer Kommission akzeptiert werden muss und mit noch so gutgemeinten oder ausgeklügelten intellektuellen Sonderanstrengungen nicht umgestürzt werden kann. Die Kommission hat sich der vorliegenden Frage im Zusammenhang mit den in den vergangenen Jahren beschlossenen finanzpolitischen Massnahmen angenommen. Dabei stand die Tatsache im Raum, dass man in den vergangenen Jahren Sparmassnahmen und Beschlüsse zu Lasten der Kantone und Gemeinden gefasst hat, welche bald einmal bis zur Milliardengrenze ansteigen. Schon vor diesem Hintergrund ist es eine Verkennung der wirklichen Verhältnisse, wenn man nun so tut, als ob noch nie etwas kompensiert worden wäre. Erinnern wir uns beispielsweise an die Kantonsanteile am Reingewinn der Alkoholverwaltung oder der Stempelabgaben. Einstmals als befristete Sonderleistung der Kantone zugunsten des Bundes gedacht, fallen sie nunmehr lautlos für die Kantone dahin. Sowohl in den Verhandlungen über den Verfassungsartikel wie auch in den Abstimmungsunterlagen für den Stimmbürger wurde die Kompensation angedeutet.

So steht beispielsweise auf Seite 3 der Erläuterungen des Bundesrates zur Treibstoffzollvorlage, dass von den Kantonen erwartet werde, dass sie dem Bund eine gleichwertige Gegenleistung erbringen würden. Unter «gleichwertig» verstand man damals einen Ausgleich für die höheren Beiträge, welche der Bund den Kantonen aus den Treibstoffzolleinnahmen überlässt. Für die Kantone ist es wichtig, dass nicht nur die Ausgaben für National- und Hauptstrassen einbezogen werden, sondern alle Strassenbau- und Strassenunterhaltungskosten. Ebenso berücksichtigt werden muss, was unsere Kantone an die unterste Stufe der staatlichen Gemeinschaft, an die kommunalen Korporationen und die Gemeinden ausrichten. Es gibt in unserem Land keinen Kanton, der die zweckgebundenen Einnahmen dieser Strassenrechnung – übers Jahr gerechnet – auszugleichen imstande wäre. Vielmehr sind Mittel aus der ordentlichen Staatrechnung notwendig, um die Strassen auf Kantons- und Gemeindeebene zu finanzieren.

In die Diskussion kann man nun das Gegenargument werfen, dass die zur Verfügungstellung eines ausgebauten Verkehrsnetzes letztlich im Interesse, ja in der Pflicht der öffentlichen Hand liege. An dieser Tatsache ist nichts herumzudeuteln. Die Pflicht besteht aber auf allen Stufen! Deshalb ist es nicht angebracht, wenn man auf der einen Seite Mittel zweckentfremdet und dann die entstandenen Lücken anderswo zu stopfen beabsichtigt. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Kompensation ist nach Ansicht der Mehrheit der Kommission nichts anderes als ein Zustupf der Kantone zur Sanierung der Bundeskasse. Zu kompensieren gibt es nämlich letztlich nichts!

Wir möchten ebenfalls festhalten, dass der Bund ja nur treuhänderisch jene Mittel verwaltet, welche ihm aus den Treibstoffzolleinnahmen zugehen. Sie sind über eine Volksabstimmung in Kategorien eingeteilt worden. Über die Kompensationspflichten der Kantone wurde dabei nichts beschlossen. Im Gegenteil: Die Finanzdirektoren machten bei dieser Vorlage unter anderem mit, weil ausdrücklich nichts von Kompensation im Verfassungsartikel geschrieben stand.

Es erscheint politisch fast unanständig, in diesem Zusam-

menhang auf die Schwerverkehrssteuereinnahmen des Bundes hinzuweisen. Die Kantone haben damals verzichtet, einen ihnen im Prinzip zustehenden Anteil zu verlangen, denn schliesslich fahren die Lastwagen nicht nur auf Nationalstrassen oder auf dem vom Bund subventionierten Hauptstrassennetz, sondern auf dem ganzen Verkehrsnetz unseres Landes. Wenn die Behauptung stimmen sollte, dass die schweren Lkws recht ansehnliche Strassenschäden verursachen, dann dürften diese auch auf den Strassen vorzufinden sein, welche von den Kantonen und Gemeinden selber erstellt und auch selber finanziert werden.

Ein dritter Gesichtspunkt ist der Umstand, dass der Bund über den Treibstoffzollbeschluss überhaupt keine Mehrleistungen zu erbringen hat. Im Gegenteil: Der Bund hat von der Neuregelung nur profitiert, indem ihm letztlich, gesamthaft betrachtet, mehr Mittel zur Verfügung stehen. Die Kompensationspflicht, wie sie dem Bundesrat vorschwebt, ist unseres Erachtens eine verfassungsrechtlich nicht abgestützte Ausweitung der Zweckbestimmung der Artikel 36bis und 36ter. Im Interesse einer transparenten Verfassungsgesetzgebung hätte man das damals dem Bürger unterbreiten müssen. Man sollte es daher jetzt nicht wagen, diese Kompensationsverpflichtung gleichsam durch die Hintertüre auf die politische Tribüne zu schleppen.

Es kommt noch eine praktische Bedeutung hinzu, die es der Mehrheit leicht machte, einen Nichteintretensantrag zu beschliessen. Es kann letztlich ja nicht darum gehen, eine globale, umfassende Kompensation zu bestimmen. Vielmehr wird jeder Kanton einzeln zur Kompensation verpflichtet werden müssen. Wenn man nun davon ausgeht, dass für jeden Kanton die Aufwendungen für den Strassenverkehr sehr unterschiedlich sind, wäre ein ausgeklügeltes System notwendig. Das ist an sich machbar, brächte aber viele und neue Ungerechtigkeiten. So müssten bestimmte Landkantone, vor allem Randregionen, im Gegenzug die Öffnung, den Ausbau oder mindestens den Erhalt bestimmter Regionallinien unmissverständlich verlangen. Schon heute leiden diese Regionen unter der Tatsache, dass in den Grossagglomerationen scheinbar unerschöpfliche Mittel für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs vorhanden sind. Die Randregionen hingegen lässt man die Meinung haben, der öffentliche Verkehr und dessen Zukunft bestehe für den einzelnen nur noch darin, sich bessere Schuhe zu beschaffen, um auf den Strassen marschieren zu können. Wie kann man sonst das Stillegen von Regionallinien begründen?

Würde nun kompensiert, dann müssten vor allem auch diese Regionen ein umfassendes Mitbestimmungsrecht in der Behandlung eben dieser öffentlichen Verkehrsmittel und deren Zukunft verlangen. Das ist aber mit Blick auf die vorhandenen Bundesmittel letzten Endes völlig unmöglich. Wir würden es – Herr Bundesrat Stich – nicht verstehen, wenn Sie sich in dieser Frage mit den Kantonen auf einen eigentlichen Kraftakt einliessen. Es ist durchaus möglich, wir stellen ja Antrag, dass dieser Rat ebenfalls Nichteintreten beschliesst. Wir sind zwar Mitglieder eines nationalen Parlamentes, unsere Wahlbezirke, das wissen Sie so gut wie wir, sind aber die Kantone. Kompensation bedeutet für uns nicht Konfrontation, und das werden wir auch zuhause so aufnehmen müssen. Falls wir jetzt Nichteintreten beschliessen, fällt dieser Kompensationsbeschluss aus Abschied und Traktanden.

Wenn Sie nun aber, Herr Bundesrat Stich, bereits antönen, dass Sie dann über die Neuregelung der Warenumsatzsteuer dennoch die Möglichkeit hätten, über einen Beschluss des Bundesrates eine Kompensation von rund 100 Millionen Franken herbeizuführen, dann glauben wir, dass Sie hier die falsche Richtung wählen würden. Sie haben nämlich die Möglichkeit, den Treibstoffzollzuschlag der Wust zu unterstellen. Voraussetzung wäre aber, dass der Zollzuschlag von 30 auf 28 Rappen reduziert würde. Durch diesen Buchhaltertrick bekämen die Kantone rund 97 Millionen Franken jährlich weniger, dem Bund flössen 87 Millionen Franken jährlich zusätzlich in die Kasse, und zu guter Letzt hätten auch die Benzinbezügler und vielgeschmähten

Automobilisten noch eine Entlastung von rund 13 Millionen Franken jährlich.

Gemäss Artikel 16 Übergangsbestimmung unserer Bundesverfassung beträgt der Zollzuschlag auf Treibstoffen 30 Rappen pro Liter. Eine Änderung müsste also durch uns beschlossen werden. Hier, so scheint mir, haben wir ein Pfand in der Hand, um solche Auswüchse eines trickreichen Finanzierungslückendenkens zu verhindern.

Es ist aber – Herr Bundesrat Stich – sicher nicht vermessen, wenn ich Ihnen heute von dieser Tribüne den Ratschlag erteile, sich nicht auf eben diesen Kraftakt mit den Kantonen einzulassen. Sie werden, so behaupte ich, diese Auseinandersetzung verlieren, denn die Kantone und namentlich die kantonalen Finanzdirektoren sind näher beim Bürger und Steuerzahler als Sie, ja wir, in Bern.

Es ist das keine Verbeugung vor den Finanzdirektoren, sondern nur gerade eine realpolitische Einschätzung und Beurteilung der Lage. In der vergangenen Woche ist mit sichtlichem Stolz verkündet worden, dass die Bundesfinanzen auf dem Wege der Besserung seien. Möglicherweise kann bereits im kommenden Jahr ein positives Ergebnis gemeldet werden. Allerdings gehört die Zustimmung zum Kompensationsbeschluss zu den unabdingbaren Voraussetzungen. Man hat diese Botschaft im Lande draussen wohl gehört, Herr Bundesrat Stich! Ebenso sind wir uns aber bewusst, woher wir diese zusätzlichen 200 Millionen Franken holen müssen, nämlich beim Steuerzahler in seiner Funktion als Bürger von Kantonen und Gemeinden.

Damit komme ich zum Schluss. Die Kommission ist aufgrund dieser Darlegungen und Überlegungen zur Ansicht gelangt, dass wir im Interesse der Bundesfinanzen nicht auf diesen Kompensationsbeschluss eintreten sollten.

M. Giudici, rapporteur: Je ne veux pas revenir sur les arguments qui ont conduit notre commission à ne pas entrer en matière sur l'arrêté B, arguments que j'ai exposés dans mon intervention d'entrée en matière et qui figurent au *Bulletin officiel*. Ce sont des considérations de nature constitutionnelle, qui touchent au respect de la volonté populaire, de fond et qui sont liées à l'incertitude du bilan des relations financières actuelles entre la Confédération et les cantons. Après avoir entendu M. Hofmann et Mme Vannay, je dirai pour quelles raisons nous entendons rejeter également leurs propositions.

Je voudrais reprendre un aspect de fond et poser une simple question: Est-il cohérent, alors même que le Parlement procède actuellement à un exercice de répartition des tâches, de décider d'un nouvel enchevêtrement en matière de compétences et de charges financières dans le domaine des CFF? C'est là une des questions auxquelles vous devrez répondre. Je pense que la réponse ira dans le sens de la non-entrée en matière sur l'arrêté B proposé par le Conseil fédéral et que nous nous rallierons ainsi, pour toutes les raisons exposées par les rapporteurs dans le débat d'entrée en matière, au Conseil des Etats.

Mme Vannay, porte-parole de la minorité: Lors du débat d'entrée en matière, tant le président de la commission que le rapporteur ainsi que les porte-parole des groupes se sont déjà exprimés sur la compensation. De même M. Hofmann, qui, comme la minorité de la commission, a déposé une proposition de renvoi des arrêtés B et C. Leurs considérations, comme celle que vient d'émettre le président de la commission, me permettront de présenter très brièvement les arguments de la minorité vous priant de voter l'entrée en matière sur ces deux arrêtés, pour pouvoir ensuite les renvoyer au Conseil fédéral.

La nouvelle répartition des droits sur les carburants que nous venons de fixer dans l'arrêté A, correspond en fait à de nouvelles prestations de la Confédération envers les cantons. Ce sont environ 400 millions de francs de travaux que la Confédération financera chaque année en lieu et place des cantons. Il semble donc que ce soit là une bonne aubaine pour les cantons mais en même temps un nouveau trou dans la caisse fédérale, c'est-à-dire une augmentation

de l'impasse financière. C'est donc avec le souci de ne pas compromettre l'assainissement des finances fédérales que nous soutenons la volonté du Conseil fédéral de partager l'effort en deux. Les cantons reçoivent 400 millions de francs de plus chaque année pour les routes et ils allègent les charges de la Confédération de quelque 200 millions. Cette façon de voir et de faire ne rencontre bien sûr pas l'assentiment de tous puisque les cantons eux-mêmes, partant de l'idée qu'ils ont déjà assez fait, sont très réticents. Je voudrais cependant faire remarquer au président de la commission, que tant la diminution de la part sur les droits de timbres que celle sur la Régie fédérale des alcools ne sont pas encore votées par le peuple et les cantons.

Sur le plan des partis politiques, la situation se présente différemment puisque le message nous dit: «Parmi les partis gouvernementaux, le Parti radical-démocratique, le Parti socialiste, l'Union démocratique du Centre se prononcèrent en faveur de la compensation, alors que le PDC souhaitait voir réalisée cette idée d'une autre manière (nouvelle répartition des tâches, conception globale des transports).» J'en conclus donc que les conseillers fédéraux, dans leur majorité tout au moins, ont pris cette décision de proposer la compensation en conformité avec l'avis de leur parti et qu'ils devraient dès lors être soutenus par leur groupe.

Nous sommes aujourd'hui en présence d'une double question: la première est de savoir si oui ou non il faut une compensation; la deuxième, de déterminer dans quels secteurs pourrait se faire cette compensation. Pour notre part, je le répète, nous pensons politiquement juste et financièrement nécessaire de partager encore une fois l'effort entre les cantons et la Confédération, mais la compensation proposée ne nous convient pas, et là je le concède tout à fait au rapporteur de langue française, nous n'acceptons pas que le financement des transports publics CFF soit assuré par la Confédération pour ce qui est des lignes principales et par les cantons pour le trafic régional. Nous craignons que cette façon d'agir aille à fin contraire, que ce soit la négation même de ce que doit être un service public. Avec une telle proposition, on arriverait à coup sûr à une détérioration des prestations, un démantèlement des réseaux régionaux et à l'isolement des régions périphériques.

Au vu de cette situation, il faut à notre avis remettre l'ouvrage sur le métier et non pas enterrer l'idée émise en demandant au Conseil fédéral de repenser avec les cantons toute cette question de la compensation, le principe lui-même et les domaines où la compensation est possible.

J'ai été un peu étonnée à l'époque de ce que nous avons entendu de la part de M. Oehler d'abord, qui avait parlé de «brigandage» de la Confédération contre les cantons, et ensuite de M. Flavio Cotti, qui avait dit tout le mal qu'il pensait de la compensation, annonçant le refus de son groupe de demander un nouvel effort financier aux cantons, et M. Cotti d'ajouter aussitôt tout le bien qu'il attribuait au dialogue avec les cantons, non seulement avec les chefs des finances mais avec les gouvernements cantonaux dans leur ensemble. Si vraiment la concertation était votre intention profonde, Monsieur Cotti – qui, je crois, n'est pas là! – je ne vois pas pourquoi vous refuseriez la proposition de renvoi que nous faisons aujourd'hui et qui tend précisément à demander au Conseil fédéral de revoir toute la question avec les cantons, de dialoguer avec les principaux intéressés. En effet, nous non plus, nous n'entendons pas imposer aux cantons des mesures contre leur gré mais pour que le dialogue puisse s'instaurer, encore faut-il le vouloir et créer des conditions telles que ce ne soit pas déjà le front du refus avant même de s'installer autour de la table des négociations. Dès lors nous vous prions de laisser la porte entrouverte en renvoyant le projet au Conseil fédéral pour une nouvelle étude avec les cantons, et nous vous recommandons de voter l'entrée en matière et de renvoyer ensuite le tout au Conseil fédéral.

Hofmann: Ich habe meinen Rückweisungsantrag im Namen der Mehrheit der SVP-Fraktion eingereicht. Mit unserem Rückweisungsantrag wollen wir den Bundesrat nochmals

beauftragt, zusammen mit den Kantonen zu prüfen, ob und auf welche Weise eine Kompensation der Mehrleistungen des Bundes durch die Kantone vorgenommen werden kann. Unser Rückweisungsantrag unterscheidet sich von demjenigen der Minderheit, vorgetragen durch Frau Vannay, dadurch, dass er keine Einschränkungen enthält, in welchem Gebiet die teilweise Kompensation vorgenommen werden soll. Er stellt nicht irgendwelche Bedingungen hinsichtlich des Gebietes der Kompensation.

In unserem Rückweisungsantrag ist ferner noch das zeitliche Moment eingebaut. Wir möchten Bund und Kantone verpflichten, dass in absehbarer Zeit, wenn immer möglich, eine Lösung gefunden und alsdann ein neuer Antrag an das Parlament gestellt werden kann.

Warum stellen wir die Kompensation nochmals zur Diskussion? Ich erinnere an die Haushaltsperspektiven und an die Finanzpläne, die wir wiederholt in diesem Rat diskutiert haben. Der Bundesrat und die Finanzkommissionen haben sich bei den Haushaltsperspektiven und den Finanzplänen stets dafür ausgesprochen, dass die Mittel, die den Kantonen aus der Neuverteilung der Treibstoffzölle zufließen, durch die Kantone mindestens teilweise kompensiert werden sollten. Anfänglich wurde sogar von einer vollen Kompensation gesprochen. Später begnügte man sich mit der Forderung nach einer Kompensation im Ausmass von rund 200 Millionen Franken je Jahr. Die Regierungsparteien FdP, SP und SVP sprachen sich in ihren Vernehmlassungen ebenfalls für eine mindestens teilweise Kompensation der Mehrleistungen des Bundes durch die Kantone aus. Die CVP erklärte gemäss bundesrätlicher Botschaft, dass sie die Kompensation in anderem Zusammenhang, nämlich im Rahmen der Aufgabenteilung und der Gesamtverkehrskonzeption, verwirklicht haben möchte. Sie sprach sich also auch für eine mindestens teilweise Kompensation aus. Wir kennen nun die Opposition von seiten der Kantonsregierungen und von seiten von Kantonsvertretern gegen diese Kompensationsbegehren. Zum Teil besteht eine grundsätzliche Opposition, zum Teil eine Opposition nur gegen das Gebiet, in welchem der Bundesrat die Kompensation vornehmen möchte. Unbestreitbar werden die Kantone aus der Neuverteilung der Treibstoffzölle in einem gewissen Ausmass entlastet werden. Sie erhalten zusätzliche, früher nicht erwartete Mittel, die sie zur Finanzierung ihrer eigenen Strassenausgaben einsetzen können. Eine teilweise Kompensation der Mehrleistung des Bundes durch die Kantone wäre daher aus dieser Sicht angezeigt.

Andererseits besteht nun ein Streit zwischen dem Bundesrat und den Vertretern der Kantone, wieweit diese Kompensation bereits erfolgt sei. Während der Bundesrat einerseits geltend macht, die Kompensation sei noch nicht erfolgt, erklären Vertreter von Kantonsregierungen, dass sie ihren Verpflichtungen bereits ohne eine teilweise Kompensation bei den Treibstoffzöllen nachgekommen seien. Wir halten dafür, dass allein dieser Streit es rechtfertigt, dass Bundesrat und Kantonsregierungen nochmals miteinander sprechen, dass wir diese Vorlage B also zurückweisen. Ich ersuche Sie in diesem Sinne, unseren Rückweisungsantrag zu unterstützen.

Stucky: Bei der Diskussion über die Schwerverkehrsabgabe haben die Kantone von sich aus auf einen Anteil von 70 Prozent an den Erträgen verzichtet. Ich habe damals mit dem Argument interveniert – und zwar zugunsten des Bundes –, man solle nicht die Finanzströme, deren es sowieso zu viele gibt, noch vermehren. Als ich hier vom Pult herunterging, hat mir Herr Bundesrat Ritschard gesagt, ich hätte noch nie so gut gesprochen! Damals haben die Kantone freiwillig verzichtet, im Hinblick darauf – das wurde ausdrücklich gesagt –, dass man dann solche Kompensationsübungen nicht mehr durchführen müsse. Sie wurden bestärkt in einer Besprechung der Finanzdirektoren und der Baudirektoren mit einer Delegation des Bundesrates – es waren drei Bundesräte anwesend –, wo auch der Bundesrat zugesagt hat, er werde die Kompensation nicht mehr brin-

gen. Bei der Diskussion über den Verfassungsartikel haben wir ebenfalls auf die Kompensation verzichtet.

Es soll aber nicht allein bei der Geschichte bleiben, sondern wir wollen den Blick auch auf die Gesamtbelastung richten. Wir können feststellen: Die Kantone tragen aus der Aufgabenteilung 200 Millionen, aus dem Sparanschussprogramm 120 Millionen, aus dem Fallenlassen der Stempelsteuer 320 Millionen, aus dem Alkoholzehntel 120 Millionen, und neu hinzugekommen sind noch die ausserordentlichen Ergänzungsleistungen mit 140 Millionen. Gesamthaft also 900 Millionen, die die Kantone zu leisten haben, obwohl mit dem Bund vereinbart worden ist, dass die Kantone 500 Millionen Franken übernehmen sollen. Diese Limite ist um 400 Millionen Franken überschritten. Mit anderen Worten: Man kann ganz nüchtern feststellen, dass die Kantone den Löwenanteil der Bundessparmassnahmen getragen haben. Man muss aber auch sehen – und das ist eine weitere Überlegung –, dass die Kantone ihrerseits heute schon ganz wesentliche Kosten ihres eigenen Regionalverkehrs aus Steuermitteln berappen. Sie bezahlen zudem bisher den Unterhalt der Nationalstrassen aus eigenen kantonalen Steuermitteln. Mit den Zahlungen des Bundes wird es den Kantonen möglich sein, Mittel freizumachen, die sie, jedenfalls zum Teil, auch willens sind, dem Regionalverkehr zugute kommen zu lassen durch einen weiteren Ausbau dieses Verkehrs. Deshalb möchte ich Ihnen empfehlen, auf den Bundesbeschluss nicht einzutreten.

Noch zwei Worte zum Rückweisungsantrag von Herrn Hofmann. Herr Hofmann wird mir sicher zugeben müssen, dass sich die Gewichte seit der Botschaft erheblich verändert haben. Das ganze Zahlenmaterial in der Botschaft stimmt nicht mehr, denn es sind tatsächlich höhere Kosten von den Kantonen übernommen worden, als dort gesagt wird.

Zum zweiten ist Ihnen mit Recht vom Kommissionspräsidenten gesagt worden, dass wir natürlich auch eine Besserung im Bundeshaushalt feststellen. Man muss die Situation also *ex nunc* ansehen. Wenn ich das tue, dann auch im Hinblick auf die Abstimmung im kommenden Juni. Wir haben ja ein gewisses Interesse daran, dass wir die Aufgabenteilung über die Bühne bringen, aber auch die Streichung der beiden Anteile Stempel und Alkoholzehntel. Das sollten wir nicht gefährden.

Zum Schluss mache ich Sie, Herr Hofmann, ausdrücklich darauf aufmerksam: Bei den diskutierten Mitteln handelt es sich nicht um eigentliche Bundesmittel, sondern um Zwecksteuern, bei denen der Schweizer Bürger zugestimmt hat, dass sie Bund und Kantonen zukommen sollen. Der Bund ist mit anderen Worten blosser Treuhänder für diese Mittel.

M. Eggly-Genève: Ce Parlement puis le peuple et les cantons ont renoncé à inscrire dans la constitution le principe de la compensation. Fallait-il rattraper, au niveau de la loi, cette idée de la compensation? Le Conseil des Etats n'est pas entré en matière, la majorité de votre commission non plus. Finalement, les propositions de renvoi, tant celle de M. Hofmann que celle de la minorité de la commission emmenée par Mme Vannay sont en quelque sorte des moyens habiles d'essayer de faire ressurgir cette idée. Or, véritablement depuis que nous avons discuté de l'article constitutionnel, tout montre que cette idée de compensation n'est pas justifiée. Les flux financiers, si on les analyse, vont enfin de compte largement vers la Confédération. Il y a encore maintenant cette fameuse taxe sur les poids lourds, il y a la vignette et si l'on fait le bilan des charges de la Confédération et des cantons, on voit que bien souvent on enlève des droits aux cantons mais qu'on ne les allège pas suffisamment de leurs charges. En ce qui concerne maintenant le droit de timbre et les droits sur l'alcool, nous allons encore probablement vers une ratification de cette suppression. Certains ont parlé d'un «kidnapping» ou, en tout cas, du caractère définitif d'une mesure qui aurait dû rester transitoire. Donc, s'il doit y avoir compensation, j'aurais tendance à dire que celle-ci a déjà eu lieu et qu'il n'y a pas de raison d'y penser encore maintenant. Je crois que ce serait mal compris par les cantons, mal compris par le

peuple qu'aujourd'hui nous revenions là-dessus. Finalement, je pense que nous devons trancher. Ou bien nous entrons en matière ou bien, comme je vous le demande, nous n'entrons pas en matière. Mais ces propositions de renvoi sont des propositions qui ne sont ni lard ni cochon et qu'il ne faut pas accepter.

Oehler, Berichterstatter: Ich habe Ihnen in meinen ersten Ausführungen den Antrag von Frau Vannay und die Ausführungen von Herrn Hofmann zu widerlegen versucht. Ich glaube, dass eine Zustimmung zum Rückweisungsantrag von Frau Vannay oder zum Antrag von Herrn Hofmann lediglich bedeutet, dass wir jemandem Freude machen. Meiner Ansicht nach sollten wir aber statt Schrecken ohne Ende Schrecken mit Ende machen und nicht einfach Herrn Bundesrat Stich durch Zustimmung zu diesen Anträgen bei guter Laune halten. Wir sollten uns entscheiden: Kompensation ja oder nein. Herr Eggly hat Ihnen dargelegt, dass es überhaupt nichts zu kompensieren gibt. Von Herrn Stucky haben wir gehört, dass der Bund treuhänderisch Mittel verwalte und diese während eines ganzen Jahres unrechtmässig an Zinsen lege. Wir sollten uns heute entscheiden und nicht diese ganze Angelegenheit hinausschieben, weil sie ja doch irgendwann definitiv entschieden werden muss. Die Kommission beantragt Ihnen im Sinne des Entscheides des Ständerates, nicht einzutreten. Damit ist die Frage der Kompensation vom Tisch gewischt.

M. Giudici, rapporteur: Je m'exprime sur les deux propositions Vannay et Hofmann. La majorité de votre commission vous engage à écarter la proposition de renvoi de Mme Vannay. Cette dernière est inutile, dans sa première partie, et inacceptable dans sa seconde partie. Mme Vannay n'accepte pas une compensation qui peut mettre en danger le trafic régional et les transports publics. Elle rejoint dans cette idée la majorité. Sa proposition va même au-delà, car elle se prononce sur le fond, écartant dès maintenant l'idée même d'une compensation dans cette matière. Après ce refus catégorique, la minorité suggère toutefois au Conseil fédéral de proposer une compensation qui incite les cantons à freiner la construction routière au profit de prestations plus favorables aux transports publics. De toute évidence, il s'agit ici d'une question de conception générale des transports, d'un choix qui dépasse nettement le problème de la compensation financière et qui doit être décidé lors de l'examen de la conception globale des transports. Favoriser les transports publics et pénaliser le trafic routier n'est pas seulement un choix influencé par la situation financière, mais je dirai que c'est un choix de société.

Enfin la proposition de la minorité complique la procédure. Le Conseil des Etats a décidé de ne pas entrer en matière sur l'arrêté B. Si vous acceptiez le renvoi proposé par Mme Vannay, il y aurait divergence sur cet arrêté. Le Conseil des Etats ayant pris sa décision à une majorité absolument claire, il ne reviendra certainement pas sur sa position.

La proposition de renvoi de M. Hofmann se caractérise par le fait qu'elle établit à nouveau un lien entre la nouvelle répartition du produit des droits sur les carburants et le principe de compensation. Ce lien a été rejeté par votre commission, il n'y a pas de rapport matériel entre les deux. L'idée même d'une compensation, en rapport avec les droits sur les carburants, avait été rejetée lors de la révision constitutionnelle de l'article 36ter. C'est donc une erreur de l'introduire dans ce débat. Le mot même de compensation est malheureux. Le bilan des rapports entre la Confédération et les cantons a été évoqué dans le débat d'entrée en matière. Les données financières sont controversées. MM. Flavio Cotti et Martignoni et aujourd'hui M. Stucky l'ont relevé dans leurs interventions. Les cantons prétendent que les 500 millions exigés par la Confédération sont déjà assurés par les décisions prises ou en voie de l'être, c'est-à-dire le programme complémentaire, la répartition des tâches, 1^{er} et 2^e paquets, la quote-part du produit des droits de timbre et du bénéfice de la Régie des alcools, les prestations complémentaires AVS. Le tableau 1 à la page 53 du message est

donc dépassé. Je voudrais signaler une recette importante qui manque dans ce bilan; les 100 millions environ que la caisse fédérale touche en plus du fait que la moitié du droit de base est perçu sans affectation en rapport avec le trafic routier. (Cette part n'était que de 40 pour cent avant la révision constitutionnelle.) Il n'y a donc pas matière à compenser.

La non-entrée en matière que votre commission vous propose est donc parfaitement claire. Le Conseil fédéral a toujours la possibilité de présenter des messages concernant l'assainissement des finances de la Confédération si la situation ultérieure des rapports financiers entre Confédération et cantons l'exige, des projets ayant une base financière autonome où il ne sera pas question de compensation. Nous sommes en présence donc d'une opération financière qui n'est pas justifiée par les effets de la réglementation de l'utilisation des droits sur les carburants que vous venez de décider. Je vous invite donc à rejeter les propositions de Mme Vannay et de M. Hofmann.

Bundesrat Stich: Man sagt gelegentlich, es sei nichts schwerer zu ertragen als eine Reihe guter Tage. Heute habe ich den Eindruck, dass es sogar schwierig zu ertragen ist, wenn nur eventuell ein paar gute Tage in Aussicht stehen.

Ich spiele damit auf die Budgetvorgabe für das nächste Jahr an, von der Sie ja wissen, dass sie einen Überschuss von 300 Millionen Franken ergeben soll. Es ist richtig gesagt worden, dass hier eine Kompensation von 200 Millionen Franken inbegriffen ist. Ebenfalls inbegriffen ist selbstverständlich das Inkrafttreten der Aufgabenteilung I auf den 1. Januar 1986. Wenn diese Übung nicht stattfindet, erhöht sich das Defizit um 200 Millionen Franken.

Wir haben Ihnen bereits mit dem Legislaturfinanzplan dargelegt, dass es mit den Massnahmen, die der Bundesrat Ihnen dort vorgelegt hat, möglich sein wird, den Haushalt – vorübergehend wenigstens – auszugleichen. In der Zwischenzeit haben Sie immerhin einiges getan. Ich denke hier an die Wohnbauförderung, die Sie beim Bund belassen haben. Ich denke an die Stipendien, die am nächsten Wochenende zur Abstimmung kommen und wo es auch wieder um etwa 75 Millionen Franken geht. Ich denke an das Anschlussprogramm, wo Sie ebenfalls 50 Millionen Franken zugunsten der Kantone eingespart haben. Ich denke auch daran, dass die Kommission, die die Warenumsatzsteuer auf Energie behandelt hat, Ihnen in der Sommersession Antrag auf Nichteintreten stellen wird.

Auf der anderen Seite haben wir im Anschluss an dieses Geschäft heute oder morgen die Anpassung des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer an das BVG. Diese Anpassung kostet den Bund 260 bzw. – wenn Sie der Kommission folgen – 270 Millionen Franken. Ich erinnere Sie daran, dass gleichzeitig gefordert wird, man möge bei der Warenumsatzsteuer die *taxe occulte* ausgleichen. Das bedeutet Einnahmehausfälle von 1,1 Milliarden Franken. Ich erinnere an die Begehren aus Bankkreisen, dass man bei der Stempelabgabe Erleichterungen schaffen soll. Ich erinnere Sie aber auch daran, dass wir verschiedene Begehren haben, die Besteuerung der Ehepaare im Vergleich zum Konkubinat zu reduzieren. Wenn wir so etwas tun wollen und wir nicht einfach die unteren Einkommen stärker belasten und die oberen Einkommen entlasten wollen, bedeutet das weitere Einnahmehausfälle von 300 Millionen bis 1,5 Milliarden. So gross sind die Spielräume.

Sie sehen aus diesen wenigen Beispielen, dass es tatsächlich eine Anstrengung braucht, wenn man den Bundeshaushalt sanieren will. Es ist nicht so, Herr Kommissionspräsident, dass der Bundesrat durch die Hintertür oder durch einen Kraftakt zu Geld kommen möchte. Ich erinnere Sie an das berühmte Bundesbüchlein von 1983. Dort hat man dem Schweizervolk zuerst erklärt, dass die Nationalstrassenvorschüsse zurückbezahlt worden seien, dass jetzt etwa 400 bis 500 Millionen Franken frei seien, dass man an sich den Treibstoffzoll reduzieren könne und dass es zweckmässig sei, eine neue Lösung zu finden. Dort hat man dann auch nichts zweckentfremdet, sondern man hat den für Strassen-

zwecke gebundenen Teil des Treibstoffgrundzolles von 60 Prozent auf 50 Prozent zurückgeführt, wie wir das vor 1958 auch gehabt haben. In diesem Bundesbüchlein heisst es dann weiter: «Aus dem Zollezuschlag leistet der Bund in Zukunft für rund 400 Millionen Franken neue und zusätzliche Beiträge für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen, an die Strassenlasten der Kantone, für Umweltschutzmassnahmen an Strassen und für weitere Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Von den Kantonen wird erwartet, dass sie dem Bund eine gleichwertige Gegenleistung erbringen.» Das hat man dem Schweizervolk damals geschrieben.

Wir sind heute weit davon entfernt, das zu verwirklichen. Wir sind sehr bescheiden geworden, indem wir statt 400 Millionen nur noch 200 Millionen Franken Kompensation erwarten. Aber umgekehrt scheint uns, dass gerade hier diese Kompensation angemessen ist. Gerade im heutigen Zeitpunkt, wo man sehr viel von der Förderung des öffentlichen Verkehrs spricht, darf man doch davon ausgehen, dass die Kantone einen zusätzlichen Beitrag an den Regionalverkehr leisten. Bekanntlich zahlen wir rund 600 Millionen jährlich Abgeltung an die SBB, und da wäre eine Beteiligung der Kantone von 200 Millionen Franken sicher nicht übertrieben. Man muss hier auch an die Zukunft denken: Man spricht sehr viel von Umweltabonnements, man erwartet, dass man die Preise senkt; das Ergebnis wird ein höheres Defizit sein, und hier stellt sich dann auch wieder die Frage: Wer soll das bezahlen? Ist es tatsächlich der Bund, der hier einspringen soll, oder wäre es nicht richtig, wenn die Kantone zusätzliche Mittel aufbringen würden, um eben auch die Luft in ihren Agglomerationen zu verbessern. Es ist sicher nicht ein Raubzug auf die Kantone, und es ist sicher nicht so, dass die Kantone bei aller Anerkennung der Leistungen, die sie erbracht haben, die Hauptlast der bisherigen Sanierungsbestrebungen zu tragen gehabt haben, sondern in vielen Fällen hat man die Kosten auf den Konsumenten überwältigt. Ich nenne hier die Brotsubvention, die Subvention für Milch bzw. Käse mit der Abschöpfung an der Grenze, aber vor allem denke ich an die Begrenzung der Subventionen an die Krankenkassen. Hier haben wir ebenfalls wesentliche Belastungen auf den einzelnen Mitbürger und nicht auf die Kantone verschoben. Deshalb scheint uns, dass der Vorschlag des Bundesrates nach wie vor aktuell ist. Er ist auch notwendig, wenn wir zu einer Sanierung der Bundesfinanzen kommen wollen. Aus diesen Überlegungen bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Wenn Sie sie an den Bundesrat zurückweisen, so habe ich nichts dagegen, weil sich die Kommission nicht im Detail geäußert hat. Ich habe immer die Bereitschaft des Bundesrates erklärt, über die Ausgestaltung der Abgeltung zu diskutieren; wenn man bessere Lösungen findet, kann man sie sehr wohl einbringen. Aber ich bitte Sie, zuerst den ersten Schritt zu tun und Eintreten zu beschliessen.

Präsident: Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen Nichteintreten. Die Minderheit der Kommission und der Bundesrat beantragen Eintreten.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (Nichteintreten)	73 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (Eintreten)	78 Stimmen

Abstimmung – Vote

Für den Rückweisungsantrag Vannay	63 Stimmen
Für den Rückweisungsantrag Hofmann	94 Stimmen

Präsident: Damit ist diese Vorlage an den Bundesrat zurückgewiesen. Ihre Beratung entfällt, da ein Antrag auf sofortige Behandlung nicht gestellt ist. Das gleiche gilt auch für den Bundesbeschluss D.

Bundesbeschluss A, Art. 42**Arrêté fédéral A, art. 42**

Siehe Seite 272 hiervoor – Voir page 272 ci-devant

Hubacher, Sprecher der Minderheit: Die Minderheit hat den ursprünglichen Antrag des Bundesrates wiederum angenommen, nämlich kein Gesetz (ein Gesetz ist unbefristet), sondern einen Bundesbeschluss zu beschliessen, der längstens zehn Jahre dauern sollte. Begründung: Die ganze Materie ist relativ fließend. Wir selber haben in der Kommission innerhalb von wenigen Monaten in einem wichtigen Teil (Verursacherprinzip des motorisierten Strassenverkehrs) einen Denkprozess mitgemacht und haben frühere Beschlüsse umgekehrt. Die Minderheit ist der Meinung, in dieser Situation (auch im Hinblick darauf, dass vielleicht der eigentliche Verfassungsartikel schneller revisionsbedürftig sein könnte, als wir das heute annehmen) wäre ein Bundesbeschluss, der befristet werden kann, angemessener als ein Gesetz. Das entspricht dem ursprünglichen Antrag des Bundesrates.

Wir bitten Sie, der Minderheit zuzustimmen.

Herczog: Ich stelle zu Artikel 42 Absatz 2 noch einen Zusatzantrag zum Antrag der Minderheit, und zwar ebenfalls zur Befristungsfrage. Im Vorschlag des Bundesrates steht: «längstens aber zehn Jahre». Ich schlage Ihnen vor, dass man diese Befristung nicht auf zehn Jahre festsetzt, sondern auf sechs Jahre, und zwar aus folgendem Grund: Die Frage der Befristung in diesem Gesetz ist ja einzig und allein gekoppelt mit der Frage, wie weit die Nationalstrassengelder auslaufen und wie dann eine Neuüberprüfung der Verteilung der Treibstoffzölle zu erfolgen hätte. Wir können es uns nicht leisten, so Mitte der neunziger Jahre (oder sogar erst später) oder, wenn die Befristung nicht durchkommt, gar nie die Millionen- und Milliardenbeträge aus den Treibstoffzöllen nicht mehr in der Hand zu haben und nicht mehr zu kontrollieren. Die Frage der Befristung ist also sowohl eine fiskal- wie eine verkehrspolitische Notwendigkeit. So, wie wir heute die Termine sehen, wann wir fertig sind mit den Nationalstrassen, finanziell, planerisch und bautechnisch, ist es richtig, diese Befristung auf sechs Jahre zu beschränken.

Ich bitte Sie, diesem Zusatzantrag zuzustimmen.

Oehler, Berichterstatter: Die Mehrheit der Kommission schlägt Ihnen vor, Artikel 42 in der Fassung des Ständerates zu übernehmen. Das Gesetz soll einerseits dem fakultativen Referendum unterstellt werden (das muss es ja, weil es ein formelles Gesetz ist). Andererseits soll es auf den 1. Januar 1985 – ich betone: 1985, also rückwirkend – in Kraft gesetzt und nicht befristet werden. Wir stützen uns da auf das übliche Verfahren in der Gesetzgebung ab. Bei einem formellen Gesetz dürfen wir im Gegensatz zu einem allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss keine Befristung vornehmen. Damit wollen wir Rechtssicherheit schaffen. Bei einer Befristung würden Unsicherheiten entstehen. Wir haben ja jederzeit die Möglichkeit, das Gesetz über einen Beschluss beider Räte zu ändern. Wenn wir das Gesetz aber befristen, wird automatisch die gesamte Gesetzgebungsmaschinerie in Betrieb gesetzt. Wir lehnen es auch ab, einen Bezug zum Kompensationsbeschluss herzustellen. Was wir bezüglich Kompensationsbeschluss beschlossen haben, ist ein reines Zufallsmehr. Einige Ratsmitglieder, die nur rasch aus den Vorzimmern gekommen sind, wussten vielleicht gar nicht, worüber wir abstimmten. So ist nun ein Zufallstreffer von Herrn Bundesrat Stich zustande gekommen. Ich möchte ihm hierzu gratulieren.

Nun noch zu diesem Antrag von Herrn Hubacher: Die Kommissionmehrheit beantragt Ihnen, diesen Minderheitsantrag abzulehnen. Sie will, wie ich Ihnen dargelegt habe, keine zusätzliche Rechtsunsicherheit schaffen.

M. Giudici, rapporteur: Votre commission vous propose de vous rallier au Conseil des Etats et d'adopter la réglementation

sur l'utilisation des droits sur les carburants sous forme de loi. La minorité et M. Herczog envisagent d'en limiter les effets jusqu'à l'entrée en vigueur de la législation d'exécution des dispositions constitutionnelles d'une politique coordonnée des transports, mais pendant six ans au plus. Cette limitation n'est pas possible. Une loi ne peut pas avoir une durée limitée dans le temps fixée dès son entrée en vigueur. Si vous acceptez la forme de la loi, avec le Conseil des Etats et le Conseil fédéral qui se rallie à cette décision, vous devez rejeter la proposition de minorité qui avait été écartée par 15 voix contre 6.

Bundesrat Stich: Der Bundesrat ist an sich der Auffassung, dass an einem befristeten Bundesbeschluss festgehalten werden sollte. Man sollte jetzt nicht ein Gesetz machen, sondern hier nur bis zum Inkrafttreten einer Grundlage für die koordinierte Verkehrspolitik legiferieren. Der Minderheitsantrag ist demnach die richtige Lösung. Eine Befristung auf sechs Jahre wäre wohl zu wenig, wenn man an die Zeit denkt, die die Verwaltung und die parlamentarische Beratung benötigen. Ich verweise auf die Energie-Wust: Die Vorlage stammt aus dem Jahre 1980 und wird jetzt behandelt. Eine Befristung betrachtet der Bundesrat aber als richtig. Der Beschluss sollte also längstens zehn Jahre oder aber bis zum Inkrafttreten der koordinierten Verkehrspolitik gelten. Wenn Sie keine Befristung wollen, müssen sie eben ein Gesetz machen.

Abstimmung – Vote**Eventuell – A titre préliminaire**

Für den Antrag der Minderheit	116 Stimmen
Für den Antrag Herczog	9 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	78 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	73 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für die Annahme des Beschlusssentwurfes	125 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

C**Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 1982 an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen****Arrêté fédéral fixant les principes du mandat 1982 des Chemins de fer fédéraux (contrat d'entreprise) et l'indemnisation de leurs prestations de service public****Antrag der Kommission****Mehrheit**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Vannay, Bircher, Bundi, Hubacher, Jaeger, Longet, Mauch)
Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, nach Anhören der Kantone
– die Opportunität der Kompensation,
– die Bereiche, wo diese verlangt werden könnte, erneut zu überprüfen.

Die Kompensation dürfte in keinem Falle den Regionalverkehr und den öffentlichen Verkehr gefährden. Sie müsste im Gegenteil die Kantone bevorzugen, die mehr für den öffentlichen Verkehr ausgeben und sie anreizen, den Strassenbau zu bremsen, dies zugunsten besserer Leistungen an den öffentlichen Verkehr.

Proposition de la commission**Majorité**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Vannay, Bircher, Bundi, Hubacher, Jaeger, Longet, Mauch)
Renvoi au Conseil fédéral avec le mandat de réexaminer, les cantons consultés et entendu

- l'opportunité de la compensation
- les secteurs dans lesquels pourrait s'opérer la compensation.

La compensation ne devrait en aucun cas mettre en danger le trafic régional et les transports publics. Au contraire elle devrait favoriser les cantons qui dépensent plus pour les transports publics et les inciter à freiner la construction routière au profit de prestations plus favorables aux transports publics.

Zurückgewiesen – Renvoyé

(Entscheid siehe bei Vorlage B – Décision voir à l'arrêté B)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

D
**Bundesbeschluss über die Differenzierung
des Treibstoffzolls**
**Arrêté fédéral concernant la différenciation des droits
de douane sur les carburants**
Antrag der Kommission**D**

Bundesbeschluss über die Differenzierung des Treibstoffzolls
vom ...

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf die Artikel 24septies, 28 und 29 der Bundesverfassung, beschliesst:

Art. 1 Zweck

Dieser Beschluss bezweckt die Förderung des Absatzes von unverbleitem Benzin und dadurch der Katalysatortechnik bei Fahrzeugen.

Art. 2 Zollbegünstigung für unverbleites Benzin

¹ Für unverbleites und unverändert als Treibstoff bestimmtes Benzin ist der Treibstoffzoll um 6 Rappen je Liter niedriger als für verbleites Benzin; der Ertrag hat gesamthaft dem Treibstoffzoll mit einem Ansatz von Fr. 26.50 je 100 Kilo brutto zu entsprechen.

² Der Bundesrat setzt die Zollansätze gemäss Absatz 1 fest und passt sie periodisch an.

Art. 3 Änderung bisherigen Rechts

Das Bundesgesetz vom 19. Juni 1959 über den schweizerischen Zolltarif (Zolltarifgesetz) wird wie folgt geändert: Tarifnummer 2710.10 des schweizerischen Generalzolltarifs (Teil B, Einfuhrzolltarif)

Tarif-Nr.	Bezeichnung der Ware
	--- Benzin sowie seine Fraktionen (Petroläther, Gasolin usw.)
2710.08	---- unverbleit und unverändert als Treibstoff bestimmt
2710.10	---- anderes

Art. 4 Schlussbestimmungen

¹ Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich; er untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

³ Er hebt ihn auf, wenn dies zur Gewährleistung des mit der Differenzierung der Zollbelastung verfolgten Zweckes nicht mehr erforderlich ist.

Proposition de la commission**D**
**Arrêté fédéral concernant la différenciation des droits de
douane sur les carburants**

du ...

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu les articles 24septies, 28 et 29 de la Constitution; arrête:

Art. 1 But

Cet arrêté a pour but d'encourager la vente d'essence (= benzine selon le tarif des douanes) non additionnée de plomb et par là, la technique du catalyseur pour véhicules.

Art. 2 Allègement douanier pour l'essence non additionnée de plomb

¹ Pour l'essence non additionnée de plomb destinée à être utilisée telle quelle comme carburant, le droit de douane sur les carburants est inférieur de 6 centimes par litre à celui de l'essence qui en est additionnée; le produit doit correspondre globalement à celui d'un droit de douane sur les carburants de 26 fr. 50 par 100 kilos brut.

² Le Conseil fédéral fixe les taux du droit selon alinéa 1^{er} et les adapte périodiquement.

Art. 3 Modification du droit actuel

La loi fédérale du 19 juin 1959 sur le tarif des douanes suisses (loi sur le tarif des douanes) est modifiée comme il suit:

Numéro de tarif 2710.10 du tarif d'usage des douanes suisses (partie B, tarif d'importation)

N° de tarif	Désignation de la marchandise
	--- benzine et ses fractions (éther de pétrole, gasoline, etc.)
2710.08	---- non additionnée de plomb et destinée à être utilisée telle quelle comme carburant
2710.10	---- autre

Art. 4 Dispositions finales

¹ Le présent arrêté, qui est de portée générale, est sujet au référendum facultatif.

² Le Conseil fédéral fixe l'entrée en vigueur.

³ Il l'abroge lorsqu'il ne sera plus nécessaire pour atteindre le but visé par la différenciation de la charge douanière.

Oehler, Berichterstatter: In der Dezembersession haben wir Ihnen das System dieses Bundesbeschlusses D dargelegt. Mit diesem Beschluss will die Kommission einen Anreiz für die Verwendung von bleifreiem Benzin geben, und zwar mit Blick auf die Umweltschädigung, welche durch die Verwendung von bleihaltigem Normal- und bleihaltigem Superbenzin geschaffen wird. Da zurzeit nur gerade bleifreies Normalbenzin produziert und folglich verwendet werden kann, beschränken wir uns in unserem Antrag auf die Sonderbehandlung für die Zollbegünstigung von unverbleitem Benzin.

Es ist unsere Absicht, dass letztlich unser Beschluss für die öffentliche Hand kostenneutral sein soll. Das bedeutet, dass wir auf der einen Seite das bleifreie Benzin verbilligen und

auf der anderen Seite allfällige Einnahmehausfälle über die Erhöhung der Preise der Zolzuschläge von bleihaltigem Superbenzin egalisieren möchten.

Herr Bundesrat Stich hat uns einen Vorschlag unterbreitet, wonach wir diese Angelegenheit nicht in den Beschlüssen A, B, C behandeln sollten, vor allem auch nicht im Beschluss A, wie es einmal unsere Absicht war, sondern dass wir hierfür einen besonderen Bundesbeschluss über die Differenzierung des Treibstoffzolls schaffen sollten.

Der Beschluss ist gemäss Artikel 4 zeitlich befristet, weil ja irgendwann die Vergünstigung aufhören muss, nämlich dann, wenn die Mehrheit der Automobilisten bleifrei fährt oder die grosse Quantität des verwendeten Benzins bleifrei ist. Dann werden die Einnahmehausfälle zu gross sein, um über die Preiserhöhungen des Treibstoffzolls auf bleihaltigem Superbenzin egalisiert werden zu können. Dazu kommt, dass die Technik möglicherweise bereits im nächsten Jahr in der Lage ist, bleifreies Superbenzin herzustellen, was den Bundesrat sehr wahrscheinlich veranlassen würde, diesen Beschluss ausser Kraft zu setzen.

Sie sehen die verschiedenen Anträge. Die Mehrheit schlägt Ihnen vor, dass unverbleites Benzin 6 Rappen billiger sein soll. Die Minderheit schlägt Ihnen 8 Rappen vor. Es gibt auch noch einen Antrag von Herrn Oehen auf 10 Rappen, so dass wir ausmitten können, wo die Wahrheit liegt.

Die Kommission ist der festen Überzeugung, dass wir auf diese Art und Weise einen unentgeltlichen Schutz für unsere Umwelt schaffen können. Aus diesem Grunde bitten wir Sie, vorerst einzutreten und der Mehrheit zuzustimmen.

M. Giudici, rapporteur: Le principe d'une différenciation entre l'essence avec plomb et l'essence sans plomb a été accepté à l'unanimité par notre commission. Les arguments en faveur de cette différence ont déjà été exposés lors du débat d'entrée en matière pendant la session d'hiver. Il n'y aura probablement discussion dans ce plénum que sur l'ampleur de cette différence. La majorité de la commission vous propose une différence de 6 centimes, la minorité va au-delà. La majorité estime qu'une différence de 6 centimes est raisonnable, elle suscite un intérêt à l'usage de l'essence sans plomb sans avoir les effets négatifs qu'une différence trop marquée pourrait comporter.

Je vous invite par conséquent à entrer en matière sur l'arrêté D et je m'exprimerai sur les propositions de minorité après avoir entendue MM. Jaeger, Herczog et Oehen.

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf der Kommission

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet de la commission

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf der Kommission

Minderheit

(Jaeger, Bircher, Bundi, Longet, Mauch, Vannay)

Abs. 1

... um 8 Rappen je Liter ...

Antrag Oehen

Abs. 1

... Treibstoffzoll um 10 Rappen je Liter ...

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet de la commission

Minorité

(Jaeger, Bircher, Bundi, Longet, Mauch, Vannay)

Al. 1

... inférieur à 8 centimes par litre...

Proposition Oehen

Al. 1

..., le droit de douane sur les carburants est inférieur de 10 centimes par litre...

Abs. 1 – Al. 1

Jaeger, Sprecher der Minderheit: Die Situation beim Bundesbeschluss D über die fiskalische Verbilligung des unverbleiten Benzins ist ähnlich wie diejenige bei der Beratung der Artikel 26 bis 29: Allgemeine Zustimmung. Verblieben sind höchstens noch einzelne Differenzen in bezug auf die Höhe der Verbilligung, mehr nicht. Ich möchte aber doch nochmals an das anknüpfen, was schon Herr Kollega Bircher heute nachmittag gesagt hat: Am Anfang hat das alles ganz anders ausgesehen. Als wir in der Kommission diesen Antrag zum ersten Male einbrachten, war die grosse Mehrheit der Kommission noch gar nicht begeistert, ja eher ablehnend, und ich komme nicht umhin, nochmals dem Kommissionspräsidenten ein Kränzchen zu winden. Wäre er nicht derjenige gewesen, der immer wieder insistiert hätte, die Beratungen zu dieser Idee trotz aller Widerstände – auch von Seiten des Bundesrates – nicht aufzugeben, wäre sie möglicherweise unter den Tisch gefallen, und das wäre nach meiner Auffassung geradezu grotesk gewesen.

Das war noch zu sagen, nachdem wir jetzt doch alle der Idee eines recht bescheidenen Anreizes der fiskalischen Verbilligung des unverbleiten Benzins beipflichten. Was wollen wir denn eigentlich damit? Wir wollen damit die Möglichkeit des Gebrauchs von Katalysatorautos fördern, wir wollen damit ganz generell die Abgase reduzieren.

Nun ergibt sich natürlich die Frage: Soll derjenige, der abgasarme Autos benutzt, belohnt werden? Darüber sind wir uns heute einig. Es ist auch eine marktwirtschaftliche Idee, die dahintersteht. Wir sind uns darüber mit dem Bundesrat einig, wenn er die Ertragsneutralität verlangt. Ich könnte mir vorstellen, dass es zu einem gewissen Zeitpunkt durchaus sinnvoll wäre, jene, die die Abgasnormen nicht erfüllen, sogar zu bestrafen, vielleicht mit einem höheren Belastungssatz. Man müsste sich das einmal überlegen. Wir haben bei uns im Kanton St. Gallen bei der steuerlichen Begünstigung der Katalysatorautos eine solche Regelung gefunden, und die scheint mir sehr sinnvoll zu sein.

Wie gross soll nun diese Verbilligung ausfallen? Darüber haben in der Kommission die unterschiedlichsten Auffassungen geherrscht. Der Bundesrat ist anfänglich von einer Verbilligung von 4 Rappen ausgegangen. Das schien uns sofort viel zu wenig, und die Kommission hat sich dann mehrheitlich der Auffassung angeschlossen, dass der Bundesrat hier doch etwas «falsch gewickelt» gewesen sei, indem er die Auffassung vertreten hat, mit 4 Rappen würde man diesen Anreiz bereits erreichen. Das wird aber kaum möglich sein. Es ist sogar mit diesen 6 Rappen wahrscheinlich noch nicht möglich. Denn damit verbilligen wir ab Säule das Endprodukt nur um 2 Rappen gegenüber dem Normalbenzin und um etwa 6 Rappen gegenüber dem Superbenzin.

Sie dürfen aber nicht vergessen, dass derjenige, der sich dann an die Abgasnormen hält und das bleifreie Benzin tankt und tanken muss, andere Nachteile in Kauf nimmt. Er nimmt zum Beispiel den Nachteil in Kauf, dass er nicht überall ins Ausland reisen kann. Er nimmt auch den Nachteil in Kauf, dass er sich wahrscheinlich am Anfang noch nicht auf ein gut ausgebautes Verteilnetz abstützen kann usw. Ich

bin also überzeugt, dass diese 6 Rappen, wie sie jetzt von der Kommissionmehrheit vorgeschlagen und vom Bundesrat unterstützt werden, nicht ausreichen.

Herr Kollega Günter hat im Namen unserer Fraktion schon vor einiger Zeit eine Verbilligung um 10 Rappen verlangt. Ich habe zwar eingesehen, dass diese 10 Rappen jetzt wahrscheinlich nicht drinliegen, aber ich bin überzeugt, dass die 8 Rappen das Minimum darstellen, um die Nachteile gegenüber dem verbleiten Benzin aufzuwiegen.

Wenn schon alle das Hohelied des Katalysators singen, des Sankt Katalysators, möchte ich doch noch einige kritische Bemerkungen anfügen, obwohl ich ursprünglich der Antragsteller für den Fiskalanreiz war, um zu zeigen, dass das, was wir hier beschliessen, nicht alles bedenkenlos ist.

Denken wir zum ersten daran, dass der Katalysator nur unter ganz bestimmten Bedingungen die ihm zugeschriebene Abgasverminderung erzielen kann, und zwar nur bei gewissen Geschwindigkeiten. Wenn Sie also die Frage der Tempolimits betrachten, so steht sie eben in einem sehr engen Zusammenhang auch gerade mit der optimalen Wirkung des Katalysators. Durchaus sind hier noch technologische Verbesserungen möglich, aber wir müssen uns im klaren sein: Es geht um eine technische Lösung, und eine technische Lösung läuft immer Gefahr, dass neue Probleme damit geschaffen werden. Denken wir nur an allfällige Rückstände. Ich möchte keine Gespenster an die Wand malen, aber es ist doch möglich, dass hier wiederum Reststoffe entstehen, die ihrerseits wieder eine gewisse Gefahr mit sich bringen. Aber auch die Störanfälligkeit der Katalysatortechnik darf nicht übersehen werden. Gerade hohe Geschwindigkeiten beschleunigen den Alterungsprozess der Katalysatoren, und wenn diese einmal zerstört sind, können die Abgasgrenzwerte relativ früh wieder überschritten werden. Dann seien wir uns doch bewusst: Auch mit dem Katalysatorauto lösen wir die Probleme unseres Waldes nicht, denn eine umfassende Wirkung dieses Vorschlages wird erst in etwa zehn bis zwölf Jahren möglich sein. Wir kommen also um andere Massnahmen nicht herum, die sofort greifen, denn unsere Wälder haben diese Zeit ganz einfach nicht mehr zur Verfügung. Wir müssen also diese Massnahme nur als eine langfristige verstehen. Vor allem habe ich Angst, dass, wenn wir hier diesen Beschluss fassen und wenn dann die Katalysatorautos kommen, wir uns damit vielleicht ein gutes Gewissen verschaffen wollen und das K-Auto zum Alibi werden lassen, und das wäre nach meiner Auffassung ganz schlecht. Das wäre sehr bedenklich, denn wir müssen uns bewusst sein, dass wir vor einer Situation stehen, die sofortige Abhilfe verlangt. Wir können nicht warten, wir haben keine zehn Jahre mehr zur Verfügung. Wenn wir diese Beschlüsse fassen, so ist das zwar ein richtiger Schritt in die richtige Richtung, aber er reicht bei weitem nicht aus und darf auf keinen Fall dazu führen, dass wir uns damit ein Ruhekitzen für unser schlechtes Umweltgewissen schaffen.

Oehen: Obschon Herr Kollege Jaeger glaubt, 10 Rappen würden heute nicht drinliegen, möchte ich doch meiner ganz klaren Hoffnung Ausdruck geben, dass der Umdenkprozess, der in unserem Rate sichtbar eingesetzt hat, seit unserer Sondersession weitergegangen ist und dass Sie meinen Überlegungen, die ich Ihnen im folgenden kurz entwickeln werde, folgen können.

Der Grundsatz der Kommission, nämlich durch eine Differenzierung des Preises bei Kostenneutralität für den Bund die Einführung der Katalysatortechnik zu fördern, ist so oder anders richtig. Auch wenn Sie sehen, dass mit diesem Problem natürlich das Waldsterben noch nicht gelöst ist, so ist die Absenkung des Ausstosses an giftigen Abgasen in unserer Umwelt unter allen Bedingungen und unter allen Gesichtspunkten zu begrüssen. Dazu kommt die Tatsache – und wir müssen sie je länger, je klarer zur Kenntnis nehmen –, dass die seinerzeitige Einführung des Bleis als Zusatzmittel zum Benzin trotz der Warnungen prominenter Wissenschaftler ein grundlegender, ein nicht wieder gutzumachender Fehler war. Sie und ich, wir alle können gar nicht abschätzen, wieviel Schaden durch den Bleizusatz der

Volksgesundheit in den vergangenen Jahrzehnten zugefügt wurde. Wenn Sie das sehen, so ist es allein schon deshalb richtig, die Katalysatortechnik zu fördern bzw. die Einführung bleifreien Benzins zu forcieren.

Wenn ich Ihnen mit einem höheren Antrag komme, mit 10 Rappen statt mit 6 oder 8 Rappen, dann nicht deshalb, weil ich überprüfen will, ob Sie das Einmaleins von 2 können – das können Sie sicher alle –, sondern einfach deshalb, weil ich glaube, dass wir die Dramatik unserer Umweltbelastung, mitverursacht durch den Verkehr, gar nicht schwer genug, bedeutungsvoll genug, werten können. Ein Beitrag zur Verringerung dieser Belastung ist absolut dringlich. Nun ist es ja ganz klar, dass der Vorschlag unserer Kommission grundsätzlich systemgerecht und unterstützungswürdig ist. Wir wissen aber auch, dass jede Förderung, die sich klar auf das Portemonnaie des Bürgers auswirkt, mehr Wirkung hat als eine solche, die fast nur einen psychologischen Effekt hat. Alle jene, die sich entschliessen, den Katalysator einbauen zu lassen oder einen Neuwagen mit Katalysator zu kaufen, werden auch heute trotz der Förderung in verschiedenen Kantonen Opfer bringen. Es ist richtig, wenn all jene, die zögern, die nicht vorwärtskommen, durch einen höheren Benzinpreis eindringlich gemahnt werden, den Schritt ebenfalls zu vollziehen. Dies kann doch gewiss nur geschehen, wenn deutliche Preisdifferenzen vorhanden sind. Je höher der Preis für das Bleibenzin, um so klarer kann der Ertragsausgleich sichergestellt werden. Der Umstellungsprozess auf die katalysatorausgerüsteten Autos kann viel effektiver gefördert werden, wenn sie mit billigerem Treibstoff fahren. Ich bitte Sie, aufgrund dieser Überlegungen einen mutigen Schritt zu tun, und es nicht bloss bei einem kleinen Zeichen bewenden zu lassen.

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 19.20 Uhr
La séance est levée à 19 h 20*

Treibstoffzölle

Droits d'entrée sur les carburants

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.020
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.03.1985 - 14:30
Date	
Data	
Seite	257-285
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 174

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.