

84.020

Treibstoffzölle**Droits d'entrée sur les carburants**

Siehe Seite 286 hiervoor – Voir page 286 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 7. März 1985

Décision du Conseil des Etats du 7 mars 1985

*Differenzen – Divergences***A****Treibstoffzollbeschluss****Arrêté réglant l'utilisation des droits sur les carburants****Art. 4 Ingress***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Stucky, Aliesch, Aregger, Giger, Loretan)

Festhalten

Art. 4 préambule*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Stucky, Aliesch, Aregger, Giger, Loretan)

Maintenir

Oehler, Berichterstatter: Die Kommission zur Vorberatung dieses Geschäftes hat vorgestern abend die Differenzen bereinigt und stellt Ihnen einige Anträge.

Sie haben eine Liste der verschiedenen Differenzen erhalten. Ich möchte Ihnen die Zustimmung zu den Beschlüssen des Ständerates bzw. das Festhalten an unseren Entscheidungen kurz begründen.

Beim Beschluss A, Artikel 4, haben wir eine Differenz innerhalb der Kommission, indem es eine Minderheit Stucky gibt. Ich glaube, Herr Stucky würde jetzt am besten seinen Minderheitsantrag begründen, damit ich Ihnen nachher die Haltung der überwiegenden Mehrheit der Kommission und des Bundesrates darlegen kann.

Stucky, Sprecher der Minderheit: Die Differenz, die jetzt zum Ständerat besteht, ist finanziell von grösserer Tragweite als das, was das Schweizervolk in den beiden Vorlagen Primar- schulunterricht oder Gesundheitswesen am letzten Sonntag zu entscheiden hatte.

Aus vier Gründen schlagen wir Festhalten an der Meinung des Nationalrates vor:

1. Der Bund erhält aus dem Treibstoffzoll rund 100 Millionen Franken mehr.

Darüber hinaus steht ihm die Bezugsprovision und die statistische Gebühr zur Verfügung, beides zusammen noch einmal 50 Millionen Franken, insgesamt also rund 150 Millionen Franken. Mit diesen 150 Millionen Franken sollte der Bund doch auskommen, um seine eigene Verwaltung, soweit sie mit Aufgaben im Zusammenhang mit dem Treibstoffzoll befasst ist, zu bezahlen.

2. Wenn wir anfangen, aus einer Spezialfinanzierung normale öffentliche Aufgaben zu finanzieren, haben wir bald keinen Überblick mehr über die Verwaltungsrechnung.

Wenn die Verwaltung berechtigt ist, einen Teil der Kosten aus einem Spezialkässeli zu holen, werden immer mehr Verwaltungszweige zu dieser Chance greifen. Man muss sehen, dass es heute nicht mehr nur das Bundesamt für Strassenbau ist, sondern nach der neuen Regelung auch das Forstamt, das Amt für Denkmalpflege oder das Amt für Landschaftsschutz. Alle diese Ämter könnten sich in Zukunft aus dieser Kasse bedienen.

3. Herr Bundesrat Schlumpf hat argumentiert, auch die Kantone könnten aus Treibstoffzöllen Kosten für ihre Verwaltung decken. Das ist nur sehr bedingt richtig; denn es gibt eine Vorschrift, Artikel 4 des Bundesbeschlusses über die Verwendung des Treibstoffzolls, der den Kantonen allein für die «Kosten der unmittelbaren Bauaufsicht» eine Entschädigung aus diesen Geldern zuerkennt. Diese Berechtigung der Entschädigung wird auch geprüft. Was aber der Bundesrat für seine Verwaltung vorschlägt, geht weit über das hinaus. Da heisst es nichts von «unmittelbar», sondern es sind direkte oder auch indirekte Aufgaben, die der Bundesverwaltung anfallen und die aus Treibstoffzollgeldern gedeckt werden dürfen. Es heisst ganz unbestimmt: «... für die Mitarbeit beim Vollzug dieses Erlasses» und geht somit weit über das hinaus, was den Kantonen zusteht. Es ist auch wenig glaubhaft, dass es sich nur um die 6 Millionen Franken handelt, die heute der Bund aus dieser Kasse nimmt, sondern es liegt auf der Hand, dass diese Summe jedes Jahr ein bisschen hinaufgesetzt wird und bald als zweistelliger Betrag in der Bundesverwaltung versickert.

4. Anlässlich der Abstimmung haben wir dem Stimmbürger nicht gesagt, dass Gelder für die normale Bundesverwaltung zur Verfügung gestellt werden sollten, sondern haben die Zwecke umschrieben: Sie sollten zum Teil an die Kantone gelangen, zum Teil aber für den Schutz des Waldes, für Landschafts- und Denkmalpflege verwendet werden. Jetzt will man alle diese Beiträge kürzen, weil man glaubt, die Verwaltung müsse ihren Beitrag vorneweg abziehen. Dagegen wehren wir uns. Unser Rat hat überdies mit einem sehr deutlichen Mehr so beschlossen: Er hat mit 80 zu 20 unserer Fassung zugestimmt.

Ich möchte Sie auffordern, ein zweites Mal im gleichen Sinne zu stimmen.

Begrüssung – Bienvenue

Präsident: Ich freue mich, den alt Präsidenten Herrn Muheim und seine Frau Gemahlin begrüßen zu dürfen.
(Beifall)

Oehler, Berichterstatter: Der Ständerat hat der Lösung, wie sie Ihnen von der Mehrheit der Kommission vorgeschlagen wird, in einem Stimmenverhältnis von ungefähr 2 zu 1 zugestimmt. Unseres Erachtens handelt es sich bei dieser Differenz um einen eigentlichen Nebenkriegsschauplatz. Neben der Gesamtsumme von rund 2,3 Milliarden Franken, die wir zu verteilen haben, nehmen sich die 6 Millionen Franken pro Jahr bescheiden aus. Wenn die Sache so wichtig wäre, wie Herr Stucky eben dargelegt hat, hätte der Ständerat dieser Regelung zustimmen müssen, zumal er auf diese Art und Weise die Finanzen der Kantone hätte aufbessern können. Die Mehrheit der Kommission und der Bundesrat vertreten die Meinung, dass das, was den Kantonen recht ist, auch dem Bund billig sein soll. Die Kosten, welche im Zusammenhang mit dem National- und Hauptstrassenbau sowie deren Unterhalt anfallen, sollten von beiden Partnern berappt werden. Es stimmt, was Herr Stucky dargelegt hat – etwas anderes würde man ihm selbstverständlich nicht zutrauen –: Wir haben seinem Antrag mit 80 zu 20 Stimmen zugestimmt. Aber angesichts der grossen Summen fallen diese 6 Millionen Franken nicht ins Gewicht. Auf diese Art und Weise

können wir den Bund mittels Sonderfinanzierung um einen schönen Betrag von 6 Millionen Franken entlasten. Es stimmt nicht, dass der Bund bzw. die Bundesverwaltung oder Herr Bundesrat Stich diese Kasse zum eigentlichen Selbstbedienungsladen degradieren würden. Andernfalls hätten wir ja alle Jahre wieder Gelegenheit, hier nachzuhelfen und für Ordnung zu sorgen.

Aus diesem Grunde beantragen wir Ihnen mit einer grossen Mehrheit, dem Ständerat beizupflichten.

M. Giudici, rapporteur: La première divergence survient à l'article 4, 1^{er} alinéa, où il est question des dépenses que la Confédération peut déduire du produit des droits d'entrée avant leur utilisation pour les tâches en rapport avec le trafic routier énumérées ensuite aux lettres a à e. Le Conseil des Etats avait adopté la proposition du Conseil fédéral qui établit la déduction pour la Confédération des dépenses pour la recherche routière, ainsi que pour sa collaboration à l'exécution de cette loi, c'est-à-dire toutes les dépenses générales de l'administration nécessitées par son application. Notre conseil avait au contraire précisé et limité les dépenses qui peuvent être déduites par la Confédération pour sa collaboration à l'exécution de la loi. Seuls, les droits statistiques et la provision perçue par l'administration des douanes avaient été admis. En conséquence, la version adoptée par notre conseil exclut que les dépenses générales de l'administration puissent être déduites. Elles seraient supportées par le budget de la Confédération. Le Conseil des Etats maintient sa position dans la procédure d'élimination des divergences. Par 12 voix contre 5, notre commission vous propose de nous rallier à l'autre conseil. Vous avez entendu les arguments de M. Stucky, le Conseil fédéral lui oppose une objection qui a convaincu la majorité de votre commission. Les dépenses administratives des cantons pour l'application de cette même loi sont subventionnées par la Confédération. Il y a donc lieu de mettre sur le même pied la Confédération et les cantons.

Enfin, si l'on considère la somme en question – il s'agit de 6 millions de francs – selon le Conseil fédéral, elle est très modeste comparée aux 2 milliards que nous devons répartir. C'est pourquoi nous vous invitons à vous rallier aux décisions du Conseil des Etats.

Bundesrat Stich: Ich bitte Sie, dem Bundesrat, dem Ständerat und Ihrer Kommissionsmehrheit zuzustimmen. Was für die Kantone recht ist, dürfte in diesem Fall für den Bund billig sein.

Tatsächlich handelt es sich um etwa 6 Millionen Franken. Dieser Betrag kann – muss aber nicht – im Verlaufe der Jahre wegen der Teuerung ansteigen. Trotzdem möchte ich Herrn Stucky für seine guten Anregungen danken, muss ihm aber sagen: Obwohl ich Finanzminister bin, bin ich nicht kleptomatisch veranlagt. Es soll schon bei diesem Betrag bleiben, und er soll nicht weiter ansteigen.

Ich bitte Sie also, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	73 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	40 Stimmen

Art. 4 Bst. c Ziff. 1, 19 Abs. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Bircher, Hubacher, Jaeger, Longet, Mauch, Ruffy)

Festhalten

Art. 4 let. c ch. 1, 19 al. 1

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Bircher, Hubacher, Jaeger, Longet, Mauch, Ruffy)

Maintenir

Bircher, Sprecher der Minderheit: Sie erinnern sich vielleicht noch an die Dezembersession. Wir hatten damals eine kleinere Perle beschlossen. Gemäss unserem mehrheitlichen Beschluss können nun auch Beiträge für Rad-, Fuss- und Wanderwege gesprochen werden. Wenn wir mit unseren Beschlüssen zu den Waldschäden, zu den Landschaftsschutzmassnahmen vergleichen, können wir vielleicht sagen: Diese Artikel 26 bis 29 waren echte, grosse Perlen. Hier handelt es sich jetzt um eine kleinere, aber nicht minder wichtige Perle, die nun der Ständerat leider zum Verschwinden bringen will, und ich bitte Sie deshalb, doch noch die zwei, drei Stichworte anzuhören, welche unseren damaligen Entschluss erleichtert und ermöglicht haben.

Unser Beschluss lautete so, dass Beiträge zur Trennung des motorisierten vom nichtmotorisierten Verkehr ermöglicht werden sollen; er wurde noch erweitert um den Antrag Thévoz, dass auch Trennungsmassnahmen des motorisierten vom landwirtschaftlichen Verkehr ermöglicht werden können. Das ergab dann unsere Mehrheit. Wir hatten die Meinung vertreten, dass mit diesem Beschluss für den rein motorisierten Verkehr relativ viel getan wird, dass aber für den nichtmotorisierten Verkehr – ich erwähne nochmals ausdrücklich den Radfahrerverkehr, aber auch die Fussgänger, die sich entlang der Verkehrsachsen bewegen – relativ wenig abfällt. Sämtliche möglichen Beitragssätze sind gemäss Gesetz nur dann erlaubt, wenn es sich um eine Massnahme im Zuge eines Strassenbaus handelt. Wenn Sie einen Nationalstrassenbau oder einen Hauptstrassenbau ausführen, der einen Fuss- oder Radweg tangiert, würden Beiträge gesprochen. Wir möchten aber, dass für diesen grossen Bereich von Verkehrsteilnehmern – Radfahrer, Fussgänger, Wanderer – auch selbständige Baubeiträge gesprochen werden können.

Ich erinnere Sie auch daran – das wurde im Dezember ebenfalls ausdrücklich erwähnt –, dass wir Hunderttausende von Verkehrsbenutzern haben, die teilweise Autofahrer sind, die aber für die Fussgängerachsen oder Radwege auch dankbar sind, wenn sie sich erholen, sportlich aktiv werden oder wenn sie an einem schönen Tag den Weg zur Arbeit mit dem Velo machen wollen. Für diese Kategorie – es handelt sich wie gesagt um Hunderttausende von Verkehrsteilnehmern – sollten wir an diesen zwei Artikeln, an diesen zwei Beschlüssen bei Artikel 4 und 19 (sie sind identisch, wir können im gleichen Zuge darüber abstimmen), festhalten. Ich bitte Sie auch daran zu denken: Herr Villiger sitzt als Protagonist des Velogewerbes hier; er hat etwas diversifiziert, von der Stumpen- zur Velofabrikation. Auch er kann seine Velos nur verkaufen, wenn wir für die Zukunft ein gesichertes Radwegnetz haben. Auch deshalb sollte bei der freisinnigen Fraktion eine gewisse Sympathie herrschen, die leider in der Kommission noch nicht zum Ausdruck gekommen ist. Aber Herr Villiger war dort auch nicht vertreten.

Günter: Eigentlich wollte ich erst bei Artikel 19 meinen Antrag betreffend Velo- und Fussgängerwege stellen, da ich mir vorstellte, dass man in die bisherige Fassung von Artikel 4 auch die Fahrrad-, die Schüler-, die Fussgänger- und die landwirtschaftlichen Wege hineininterpretieren könnte. Aber nachdem die Diskussion eröffnet ist, möchte ich Sie doch sehr bitten, jetzt für die schwachen Verkehrsteilnehmer etwas zu tun. Ich möchte ausdrücklich erwähnen, dass mir das Gesetz, wie es jetzt beschlossen wird, gefällt. Diese Vorlage ist eine gute Vorlage. Was ihr noch fehlt, ist das Tüpfchen auf dem i. Wir haben dieses Tüpfchen im Rat schon einmal gesetzt, und ich möchte Sie bitten, doch dabei zu bleiben. Ich bin überzeugt, dass der Ständerat uns dann auch folgen wird.

Wie Herr Bircher schon erwähnte, betrifft unsere Entscheidung sehr viele Verkehrsteilnehmer, und zwar die schwachen. Nachdem wir für die starken relativ viel getan haben,

wäre es sinnvoll, auch für die schwächeren Verkehrsteilnehmer etwas zu tun. Es wird sich finanziell sicher in einem äusserst bescheidenen Rahmen bewegen; aber der Kosten-Nutzen-Effekt des hier eingesetzten Geldes wird hoch sein! Ich möchte Sie also bitten, das Tüpfchen auf dem i zu belassen, indem wir an unserem Beschluss festhalten. Der Ständerat wird das sicher verstehen und uns helfen, das Gesetz perfekt zu machen.

Oehler, Berichterstatter: Es geht hier um eine alte Geschichte. Die vereinigte Velolobby und Perlenfischer Bircher fischen etwas im trüben Verfassungsrecht. Als Organisator der Radweltmeisterschaft 1983 habe ich immerhin den Ruf, nicht velofeindlich zu sein. Dies erlaubt mir, Sie an die Verfassungsgesetzgebung aus dem Jahre 1982 zu erinnern: Wir dürfen dem Antrag Bircher nicht zustimmen, und zwar aus dem einfachen Grund, weil wir am 22. Juni 1982 im Zusammenhang mit der Verfassungsgesetzgebung – also mit dem Erlass des übergeordneten Gesetzes – einen gleichen Antrag von Herrn Bircher abgelehnt haben. Damals haben wir den Darlegungen Bundesrat Ritschards mit 73 zu 48 Stimmen beigeppflichtet. Dieser Beschluss ist für uns nach wie vor verbindlich; er ist vom Volk abgesegnet.

Bundesrat Ritschard sagte: «Aber hier, in diesem Verfassungsartikel in genereller Form die Verpflichtung aufzunehmen, dass der Bund in Zukunft Rad- und Wanderwege zu subventionieren hat, geht mir zu weit. Der Bund soll mithelfen, Nationalstrassen zu bauen. Er soll meinerwegen auch mithelfen, Hauptstrassen zu bauen, das wird ja gemacht. Aber dass der Bund nun ein Büro aufmachen muss, welches den Bau von Rad- und Fussgängerwegen überprüft und dann subventioniert, das geht zu weit, das sollten wir wirklich nicht tun!»

Ich kann nur betonen, dass das, was wir in der Verfassung beschlossen haben, für uns auch im nachgeordneten Gesetz gilt, das wir jetzt beraten.

Ich möchte Sie an die Diskussion, die wir im Zusammenhang mit dem erstmaligen Antrag von Herrn Bircher hatten, erinnern, nämlich, dass erstens Fuss- und Wanderwege im Zusammenhang mit National- und Hauptstrassenbauten in die Subventionierung eingeschlossen werden, dass es aber zweitens doch nicht unsere Aufgabe sein kann, über Benzinrappen die 50 oder 60 Kilometer Wanderwege in Flims oder sonst irgendwo in der Schweiz vom Schnee zu befreien bzw. die Schneeräumung mitzufinanzieren. Aus diesem Grunde jagt Herr Bircher meines Erachtens einem Phantom nach, wenn er meint, der Ständerat werde nachher seiner Verfassungsverletzung beipflichten. Das ist nicht das Pünktchen auf dem i, Herr Günter, sondern wir machen uns hier einer fahrlässigen Gesetzgebung schuldig. Nur wegen der Fuss- und Wanderwege, deren Finanzierung wir anderswie regeln müssen, dürfen wir uns dieser Verfassungsverletzung doch nicht schuldig machen.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Mehrheit der Kommission und auch des Ständerates sowie des Bundesrates zuzustimmen.

M. Giudici: Dans le cadre du financement des mesures d'ordre technique, il est prévu à l'article 4, lettre c, chiffre 1, du texte de notre conseil que des contributions fédérales puissent être octroyées non seulement pour des mesures tendant à séparer les transports publics du trafic privé, comme le prévoit le Conseil fédéral et comme l'a adopté le Conseil des Etats, mais aussi pour celles visant à séparer le trafic motorisé du trafic non motorisé et agricole. Ce complément et cet élargissement du domaine des subventions a été rejeté par le Conseil des Etats, qui veut en rester au texte du Conseil fédéral. Par 10 voix contre 6, notre commission vous propose d'adhérer à la décision du Conseil des Etats et de biffer la phrase «ainsi que le trafic motorisé du trafic non motorisé et agricole». Le complément que vous aviez introduit permet de subventionner des pistes pour cyclomoteurs ou cycles et des chemins pour piétons, même si ceux-ci ne sont pas en rapport avec la construction des routes nationales ou principales. Dans ce dernier cas en effet, les frais y relatifs sont déjà compris dans ceux du projet qui sont

subventionnés. Vous vous rappelez certainement la discussion en première lecture. Nous n'allons pas la reprendre depuis le début, je voudrais simplement rappeler les deux arguments principaux à l'appui de la décision du Conseil des Etats et finalement de la proposition du Conseil fédéral: tout d'abord, la surcharge administrative qu'entraînerait l'intervention de la Confédération dans le domaine des pistes et des sentiers. Il faudrait examiner des projets d'intérêt local, etc. Chaque sentier devrait en principe être subventionné. M. Schlumpf nous l'a dit et nous a donné des exemples de son canton.

Le deuxième argument tient à l'interprétation historique de la norme constitutionnelle. M. le président de la commission a démontré tout à l'heure qu'il résulte clairement du *Bulletin officiel* que le Parlement avait refusé l'introduction d'une lettre g à l'article 36ter, qui prévoyait précisément des contributions aux chemins pédestres et aux pistes cyclables. C'était d'ailleurs une proposition de M. Bircher qui a répété aujourd'hui avec la même éloquence des arguments identiques. Il y a donc un silence qualifié de la constitution que le législateur ne peut combler. L'on irait au-delà du mandat constitutionnel. Je vous invite donc à vous rallier au Conseil des Etats. Votre décision vaut évidemment aussi pour l'article 19, 1^{er} alinéa, qui règle dans le détail les subventions visant à séparer les trafics.

Bundesrat Stich: Ich kann im wesentlichen nur bestätigen, was die beiden Herren Kommissionsreferenten bereits dargelegt haben. Der Antrag ist bei der Beratung des Verfassungsartikels in der Kommission abgelehnt worden, auch hier im Nationalrat. Selbstverständlich kann man heute nicht den Verfassungsartikel so weit auslegen und das via Gesetz verwirklichen, was man dort ausdrücklich abgelehnt hat. Das wäre einfach verfassungswidrig. Deshalb bitte ich Sie, hier doch dem Bundesrat zuzustimmen und den Antrag von Herrn Bircher abzulehnen. Ganz abgesehen davon, dass es vermutlich für die echten Wanderwege besser ist, wenn der Bund sie nicht finanzieren muss; sie werden dann vermutlich nicht asphaltiert und betoniert.

Präsident: Sie haben zu entscheiden. Wir stimmen zugleich über die Differenz bei Artikel 19 ab.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	84 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	51 Stimmen

Art. 4 Bst. c Ziff. 3, 24

Antrag der Kommission

Festhalten

Art. 4 let. c ch. 3, 24

Proposition de la commission

Maintenir

Oehler, Berichterstatter: Hier geht es um die Subventionierung bei der Schaffung von Parkplätzen bei Bahnhöfen.

Wir schlagen Ihnen einmütig, mit 17 zu 0 Stimmen, vor, an unserem ursprünglichen Beschluss, der damals von Herrn Loretan eingereicht worden ist, festzuhalten, mit der Erklärung, dass wir darunter die Subventionierung von Anlagen bei öffentlichen Verkehrsmitteln, eingeschlossen auch Busbahnhöfe, verstanden haben wollen. Mit Blick auf die Verordnungsgebung des Bundesrates und an die Adresse all jener, welche sich an diesem Brunnen laben wollen, wollen wir dagegen nicht subventionieren: Parkanlagen und Parkplätze bei Seilbahnen oder ähnlichen Transportmitteln, welche letztlich auch öffentlichen Charakter haben, weil das nicht unsere Aufgabe sein kann. Wir wollen diese Erklärung im Protokoll festgehalten wissen, damit nicht später zu einem anderen Zeitpunkt unter dem Titel «bei Bahnhöfen von öffentlichen Verkehrsmitteln» der Bundesrat unter Druck gesetzt wird, falls jene möglichen poten-

tiellen Subventionsempfänger sich auf diesen Artikel abstützen wollten.

Aus dem dargelegten Grund beantragen wir Ihnen, an unserem Antrag festzuhalten.

M. Giudici, rapporteur: Une autre divergence est apparue à l'article 4, lettre c, chiffre 3. Il s'agit ici du sens à donner au mot «gare» dont l'aménagement est subventionné par la Confédération. Notre Conseil avait décidé, par une assez nette majorité de 112 voix contre 7, de suivre la proposition de M. Loretan et de comprendre dans la notion de «gare» non seulement les gares ferroviaires mais toute gare desservant les transports publics, comme les stations de bus ou de tram. L'objectif est de favoriser le passage du transport privé au transport public lorsqu'un choix est possible. La constitutionnalité de notre solution n'est pas contestée. Votre commission vous invite à l'unanimité à la confirmer. Cette interprétation permettrait-elle de subventionner aussi des places de parc près des téléphériques? Par exemple: Le Corvatsch ou la Diavolezza? Ce sont les cas extrêmes évoqués dans les deux conseils pour s'opposer au texte en contestation.

Votre commission et même M. Loretan ne l'entend pas ainsi. Cela résulte clairement du *Bulletin officiel*. Il est donc exclu que la *ratio legis* permette cette extension dont personne ne veut. Il est bon de le préciser ici comme volonté explicite du législateur pour une interprétation future. Si vous en décidez ainsi, la même notion sera confirmée à l'article 24.

Bundesrat Stich: Ich bitte Sie, hier dem Ständerat zuzustimmen. Die Erklärung der beiden Herren Kommissionsreferenten entsprechen durchaus auch der Meinung des Bundesrates. Man sollte nicht ein Gesetz schaffen, womit der Bund am Ende verpflichtet werden könnte, Parkplätze beispielsweise bei Talstationen von Seilbahnen zu finanzieren. Das kann nicht Aufgabe des Bundes sein. Es gibt dann aber bei Gelegenheit vielleicht noch andere Möglichkeiten, wenn wir es so fassen. Sollen wir unter diesem Titel beispielsweise auch die Parkplätze bei Flugplätzen finanzieren? Das wäre eine andere Frage. Uns scheint, hier sei die Lösung des Bundesrates und des Ständerates zweckmässig. Aus diesem Grund bitte ich Sie, hier dem Bundesrat und dem Ständerat zuzustimmen, auch wenn die Kommission gerne auch noch an etwas festhalten möchte.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	99 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	13 Stimmen

Art. 4 Bst. d Ziff. 2

Antrag der Kommission

Festhalten

Art. 4 let. d ch. 2

Proposition de la commission

Maintenir

Oehler, Berichterstatter: Hier handelt es sich um einen Antrag, den Herr Etique im Zusammenhang mit der Transjurane eingereicht hat. Letztlich bestehen zwischen uns, dem Bundesrat und dem Ständerat keine Differenzen. Unsere Kommission hat mit 17 zu 0 Stimmen beschlossen, an unserer Fassung festzuhalten. Wir haben uns im Zusammenhang mit dem Antrag von Herrn Etique über die Finanzierung der Transjurane, die bereits für den Verkehr geöffnet ist, aber nicht als Nationalstrasse klassifiziert wurde, unterhalten. Wir meinen nun, dass man einen ähnlichen Rechtsanspruch im Gesetz festschreiben könnte, der nicht nur für den Kanton Jura gilt, sondern auch für andere Kantone, ohne Nationalstrassen, beispielsweise die beiden Appenzell.

Herr Bundesrat Schlumpf hat uns dargelegt, dass sich mit oder ohne diesen Satz nichts an der Subventionspraxis ändern wird. Wir glauben aber, dass uns eine klare Rege-

lung, vor allem auch in der französischen Fassung, in Zukunft mehr Rechtssicherheit gibt. Aus diesem Grunde beantragen wir Ihnen einstimmig, an unserer Fassung festzuhalten.

M. Giudici, rapporteur: L'article 4, lettre d, chiffre 2, précise que des contributions sont allouées aux cantons dotés de routes alpêtres et à ceux qui sont dépourvus de routes nationales. C'est le cas des deux demi-cantons d'Appenzell qui ne sont pas desservis par le réseau des routes nationales. Votre conseil a complété le texte par un amendement Etique, accepté sans opposition. Il précise par les mots «ouverte au trafic» que peuvent aussi bénéficier des ces subventions les cantons où une route nationale est prévue dans le réseau mais n'a pas été encore construite et ouverte au trafic. C'est le cas précisément de la Transjurane.

Pour le Conseil fédéral et le Conseil des Etats, la situation juridique est claire sans qu'il soit nécessaire de formuler une réserve explite dans le loi. Notre commission toutefois vous invite à maintenir le texte du Conseil national selon le principe *quand abundat non nolet*.

Nos amis du Jura avaient en effet quelque raison d'être inquiets parce que le tableau 3 à la page 80 du message indiquant la répartition en 1985 et en 1986 ne mentionne pas le Jura au nombre des bénéficiaires de ces subventions. C'est en fonction de ces considérations que nous vous invitons donc à maintenir le texte du Conseil national.

Angenommen – Adopté

2. Abschnitt (Titel), Art. 11 Abs. 1 und 4, 12 Titel, 18

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Section 2 (Titre), Art. 11 al. 1 et 4, 12 titre, 18

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Oehler, Berichterstatter: Die nächsten Differenzen können wir in einem Aufwisch machen. Es handelt sich lediglich um sprachliche Veränderungen. Wir schwenken auf die Fassung des Ständerates ein und sprechen von Unterhalts- statt Erhaltungskosten. Dies betrifft die Differenzen im Titel zum zweiten Abschnitt, in Artikel 11 Absatz 1 und 4 und in Artikel 12 und 18.

Wenn Sie gestatten, Herr Präsident, würde ich gleich weiterfahren. Bei Artikel 19 Absatz 1 haben wir uns schon entschieden. Bei Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer 1 haben wird dem Ständerat zugestimmt.

Angenommen – Adopté

Art. 20 Abs. 1

Antrag der Kommission

Festhalten

Art. 20 al. 1

Proposition de la commission

Maintenir

Oehler, Berichterstatter: Eine neue Differenz, über welche wir uns unterhalten müssen, gibt es in Artikel 20 Absatz 1. Wir haben beschlossen, dass die Beiträge des Bundes an die Aufhebung von Niveauübergängen 40 bis 80 Prozent betragen sollen. Der Ständerat möchte lediglich 30 bis 70 Prozent ausbezahlen.

Im Ständerat wurde dargelegt – leider hat niemand widersprochen –, dass man so Subventionen von 100 und mehr Prozent erhalten könne. Das wäre natürlich völliger Unfug. Würde das Finanzdepartement solche Bezahungen machen, müsste man es strikt zur Rechenschaft ziehen. Ich glaube kaum, dass so grobe Fehler gemacht werden.

Wir sind für eine optimale Subventionierung bei der Aufhebung von Niveauübergängen. Immer wieder gibt es tödliche Unfälle, die man mit einer Aufhebung oder Sanierung von Niveauübergängen vermeiden könnte.

Deshalb stellen wir Ihnen den entsprechenden Antrag, denn wir können nicht genug tun, um solche Gefahren aus der Welt zu schaffen. Wenn dann einmal einer Randregion eine Subvention von 100 Prozent ausbezahlt wird, in Gottes Namen. Wir subventionieren lieber 100 Prozent und heben einen Niveauübergang auf, als dass wir 90 oder 95 Prozent Subventionen bezahlen, einen Niveauübergang belassen und so Gefahr laufen, einen tödlichen Unfall zu riskieren. Deswegen, und nur deswegen, beantragen wir Ihnen, an unserer Fassung festzuhalten.

M. Giudici, rapporteur: La divergence apparue au titre de la section 2 est une question de terminologie. Nous devons choisir entre le terme «frais de conservation» proposé par le Conseil fédéral et adopté par notre conseil, et la notion de «frais d'entretien» que le Conseil des Etats a préférée. Il n'est pas utile d'engager un long débat sur ce problème. Par 13 voix contre 3 nous vous suggérons de vous rallier au Conseil des Etats. Votre décision impliquera également les articles 11, alinéas 1^{er} et 4, 12 titre et 18.

A l'article 20, 1^{er} alinéa, en revanche, il y a une différence de principe. Cet article fixe les taux de contribution aux frais de suppression et d'organisation des passages à niveau ainsi qu'à ceux de construction d'embranchements ferroviaires privés et d'autres mesures visant à séparer les transports publics du trafic privé. Le Conseil des Etats, suivant ici le Conseil fédéral, a adopté des taux variant entre 30 et 70 pour cent. Par 80 voix contre 24, c'est-à-dire par une majorité assez nette, notre conseil avait accepté une proposition de M. Flubacher fixant les taux de subvention de 40 à 80 pour cent. L'alinéa 3 du même article permet, dans des cas de rigueur, une subvention supplémentaire de 10 pour cent. Le Conseil fédéral et le Conseil des Etats font valoir que ces contributions pourraient techniquement dépasser le 100 pour cent; cela résulte de calculs assez compliqués à propos des subventions déterminées sur les comptes totaux et non sur ceux à la charge du propriétaire de la route. Par 10 voix contre 8, votre commission vous propose d'en rester à la décision de notre Chambre, et par conséquent, de prévoir des subventions de 40 à 80 pour cent.

Bundesrat Stich: Ich beantrage Ihnen, dem Bundesrat und dem Ständerat zuzustimmen. Dass der Bund keine Kuh ist, die im Himmel gefüttert und auf Erden gemolken werden kann, ist zwar ein alter Spruch – leider glauben ihn trotzdem noch nicht alle. Man kann zwar argumentieren, ein Menschenleben sei 100 Prozent der Kosten wert. Umgekehrt muss man doch auch sagen, dass die Beteiligten unter Umständen einfachere Lösungen wählen, wenn sie etwas mehr an die Kosten beitragen müssen. Gerade zur Beseitigung von Niveauübergängen muss man in der Regel Land und Liegenschaften kaufen und vielleicht Liegenschaften abrechen. Wenn hier der Bund alles zahlt, ist das nicht ganz unbedenklich.

Aus diesen Überlegungen bitte ich Sie, hier dem Bundesrat und dem Ständerat zuzustimmen.

Eisenring: Es ist zwar nicht üblich, sich nach dem Bundesrat noch zu äussern. Aber so geht das nun mit dieser Politik der Subventionierung tatsächlich nicht weiter! Es ist ganz selbstverständlich, dass in einer Kommission, in der die Interessenvertreter zusammensitzen, möglichst hohe Subventionsätze durchgeboxt werden sollen. Das ist ein «Subventionsungeheuer», dem wir hier zustimmen sollen. Ich möchte einmal wissen, was am Schluss noch für die Strassen übrig bleibt! Es geht doch um Strassenprobleme! Wenn Sie so weitermachen, dann subventionieren Sie schliesslich noch die nicht mehr bestehenden Beichtstühle der katholischen Kirche! (*Heiterkeit*)

Ich bitte Sie nun, sich einmal auf die Grundlagen zu besinnen, die in unserem Staate Geltung haben. Wir gehen von

der Subsidiarität aus, und was die Kantone übernehmen können, haben sie zu übernehmen. Das würde heissen, dass sie mindestens 50 Prozent bezahlen müssten. Die meisten Kantone sind dazu in der Lage. Nun wollen Sie generell – je nach Finanzlage – sogar bis auf 80 Prozent gehen. Wir sprechen gleichzeitig von der sogenannten Aufgabenteilung. Was hat das mit Aufgabenteilung zu tun?

Ich bitte Sie, Vernunft walten zu lassen und diesem «Subventionsungeheuer» nicht zuzustimmen, d. h. dem Ständerat Folge zu geben.

Flubacher: Es handelt sich nicht um ein Subventionsungeheuer, sondern um die Sicherheit des Automobilisten, und dafür können wir nämlich auch noch etwas Benzinzollgeld verwenden. Es ist bekanntlich nicht leicht, Niveausanierungen, Unter- und Überführungen, zu finanzieren bzw. bei Abstimmungen durchzubringen, weil die Gemeinden bei diesen Projekten zu stark belastet werden. Es nützt nämlich nichts, wenn man sagt, die Kantone können 50 Prozent bezahlen. Ich frage mich, wieso müssen die Kantone 50 Prozent bezahlen, wenn genügend Geld aus Benzinzoll vorhanden ist. Ich bin nicht der Meinung, dass man Benzinzollgelder zweckentfremden soll; aber für die Sanierung von Niveauübergängen, wo schon so mancher das Leben gelassen hat, sollten wir endlich die nötigen Mittel aufbringen.

Oehler, Berichterstatter: Wenn Herr Eisenring sagt, wir sollten auch noch die nicht mehr vorhandenen Beichtstühle der katholischen Kirche über das Strassenzollgesetz subventionieren, muss ich davon ausgehen, dass er sie persönlich nicht mehr braucht, weil er zu Selbstkosten einen solchen Beichtstuhl unterhält.

Herr Flubacher hat das Richtige gesagt, und ich schliesse mich mit Blick auf die Regionen, welche eine Vielzahl von unbewachten, gefährlichen Bahnübergängen haben, seinen Ausführungen an. Wenn Herr Bundesrat Stich die Meinung vertritt, dass man im Himmel die Kuh füttert und sie bei ihm melkt, dann muss ich Ihnen sagen: Diese Kuh, welche wir jetzt melken, wird auf der Strasse vom Automobilisten gefüttert und von allen gemolken. Zu diesen Melkern, die hier an den fetten Eutern zugreifen, zähle ich auch die Fussgänger und die Automobilisten, welche die unbewachten Bahnübergänge benutzen. Ich möchte Herrn Bundesrat Stich und auch Herrn Kollege Eisenring einmal einladen, meine Region, die voll ist von unbewachten Bahnübergängen, zu besuchen! Alljährlich haben wir mindestens einen tödlichen Unfall auf derartigen Bahnübergängen. Aus diesem Grunde fühlen wir uns moralisch verpflichtet, hier für Abhilfe zu sorgen, und zwar mit all unseren politisch zur Verfügung stehenden Mitteln. Ich bin sicher, dass wir diese Subventionen nicht missbrauchen, sondern dass wir sie, wie Herr Kollege Flubacher es dargelegt hat, im Sinne der Fussgänger und der Automobilisten einsetzen, so dass wir eine grosse Gefahrenquelle aus der Welt schaffen, die Unschuldigen das Leben kosten kann. Das – Herr Kollege Eisenring – können Sie dann in Ihrem Beichtstuhl nicht mehr dem Pfarrer sagen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

72 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates

48 Stimmen

Art. 26, 27 Abs. 2ter, 29, 37

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 26, 27 al. 2^{ter}, 29, 37

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Oehler, Berichterstatter: Bei diesen Differenzen handelt es sich um die Schicksalsartikel 26 und 27, wo wir in unserer ursprünglichen Fassung den Begriff der Schutzwälder eingeführt haben. Der Ständerat möchte nun sogar weiterge-

hen und den Begriff «Schutzwald» gegen «Wald» eintauschen, weil unter dem Begriff «Wald» alles enthalten ist. Wir beantragen Ihnen, hier dem Ständerat zuzustimmen.
Art. 37 betrifft lediglich eine redaktionelle Anpassung, weil in der Fahne etwas verlorengegangen ist.

M. Giudici, rapporteur: Le Conseil des Etats a adhéré aux articles 26, 27, 28 et 29 que vous avez adoptés le premier jour de cette session dans la version de la commission.

On peut se féliciter que le Conseil national ait enfin et exceptionnellement eu la primauté législative. Le Conseil des Etats a toutefois décidé de biffer l'expression «forêts protectrices» à l'article 26. Selon le Conseil des Etats, le rétablissement des forêts protectrices ou non serait donc financé. 95 pour cent des forêts étant des forêts protectrices, cette différence n'a pas d'importance pratique. Votre commission vous invite donc à adhérer à la décision du Conseil des Etats. Si vous en décidez ainsi, la modification sera également valable pour l'article 27, alinéa 2^{or}.

L'article 29 fixe le mode de calcul des contributions de la Confédération aux frais des mesures visant à conserver, préserver ou restaurer des paysages dignes de protection, des sites construits et des monuments historiques. Ces contributions sont déterminées conformément aux taux prévus par les lois spéciales concernées. La divergence concerne la clause de rigueur introduite par notre conseil selon laquelle le Conseil fédéral peut augmenter ces taux à raison de 10 pour cent au plus des frais imputables. Le Conseil des Etats refuse ce supplément. A noter que les lois spéciales indiquées prévoient également des taux de rigueur. La formulation de notre conseil implique une double application de cette clause de rigueur. La commission vous invite donc, en ce qui concerne l'article 29, à vous rallier au Conseil des Etats.

La divergence relative à l'article 37 est mineure; il s'agit d'un problème rédactionnel qui a déjà été réglé.

Angenommen – Adopté

D

Bundesbeschluss über die Differenzierung des Treibstoffzollens

Arrêté fédéral concernant la différenciation des droits de douane sur les carburants

Art. 2 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 2 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Oehler, Berichterstatter: Ich gestatte mir, auf Beschluss D zu kommen bzw. auf die Angelegenheit wegen des bleifreien Benzins. Herr Jaeger sieht hier seinen ursprünglichen Antrag vom Ständerat aufgenommen und weitergetragen; Herr Bundesrat Stich möchte aber – wie er uns eben dargelegt hat – diese 8 Rappen bekämpfen und auf 6 Rappen bleiben.

Wir haben gewissermassen zwischen Bundesrat und Bundesrat zu entscheiden: Der Bundesrat, der grippehalber im Bett liegt, hat uns in der Kommission dargelegt, der Bundesrat stimme zu; der anwesende Bundesrat lehnt es aber ab. Ich muss davon ausgehen, dass hier im Bundesrat eine eklatante Meinungsverschiedenheit herrscht, über die wir jetzt hier *grosso modo* befinden dürfen.

Im ursprünglichen Entscheid hatten wir zwischen dem Antrag Oehen/Jaeger und dann dem Ergebnis Jaeger/Mehrheit der Kommission zu entscheiden, wir sind dann auf 6 Rappen eingeschwenkt. Der Ständerat hat mit einer eindrucklichen Mehrheit die Verbilligung von bleifreiem Benzin

auf 8 Rappen festgesetzt, mit dem Hinweis, dass die Differenz zwischen bleifreiem Normalbenzin und bleihaltigem Normalbenzin immer 8 Rappen sein müsse und allfällige Einnahmehausfälle über die Erhöhung der Zuschläge auf bleihaltigem Superbenzin zu egalisieren seien. Mit anderen Worten haben wir es hier mit einer sofort greifenden Umweltschutzmassnahme zu tun, welche den Bund und die Öffentlichkeit nichts kostet. Ich glaube, dass es paradox ist, wenn wir hier die Politik der kleinen Schritte einschlagen. Deshalb müssten wir mindestens 8 Rappen beschliessen. Ich persönlich finde es nun paradox, wenn wir trotz der Kostenneutralität in dieser Angelegenheit auf Antrag eines Bundesrates auf 6 Rappen zurückgehen. Ich finde es sogar noch paradoxer, wenn wir voraussichtlich in den nächsten 18 Monaten einige hundert Millionen Tonnen bleihaltiges Normalbenzin in der Schweiz verbrauchen müssen, obwohl wir diese bei grosszügiger Auslegung des Gesetzes ins Ausland abgeben könnten und damit die Massnahme nicht sofort greifen lassen.

Die Kommission hat im Anschluss an den Beschluss des Ständerates mit eindrucklichem Mehr beschliessen, Ihnen den Antrag zu stellen, auf 8 Rappen zu gehen, in der Annahme, dass wir hier umgehend kostengünstig eine umweltschutzfreundliche Massnahme treffen können. Ich bitte Sie, auch diesen Entscheid im Sinne der Kommission zu fällen.

M. Giudici, rapporteur: Dans l'arrêté D, à l'article 2, 1^{er} alinéa, le Conseil des Etats a fixé à 8 centimes la différence entre les droits de douane perçus pour l'essence additionnée de plomb et exempté de plomb. Notre conseil en était resté à 6 centimes. Il y a donc divergence. Il n'est toutefois pas nécessaire de reprendre le débat qui s'est déroulé la semaine passée à ce sujet. vous connaissez les arguments pour et contre. Le Conseil des Etats a surtout considéré la nécessité d'inciter les usagers de la route à rouler dans des voitures munies de catalyseurs. Il a, en revanche, minimisé les effets négatifs, évoqués par M. Stich notamment, que risquerait d'entraîner une trop grande différence de prix entre les essences, soit une augmentation de la consommation générale et de la circulation routière et le fait que 30 pour cent des voitures peuvent aujourd'hui, bien que dépourvues de catalyseurs, circuler avec de l'essence sans plomb. Il n'y a pas lieu de s'étendre sur ces divergences car il s'agit d'un arrêté de durée limitée. Le Conseil des Etats en a décidé ainsi à la confortable majorité de 22 voix contre 15. Par 13 voix contre 7, votre commission vous invite à vous rallier à sa décision.

Bundesrat Stich: Es kommt vor, dass der Finanzminister nicht immer die gleiche Meinung hat wie andere Mitglieder des Bundesrates. Aber in diesem Fall hat der Bundesrat nur 6 Rappen beschliessen und nie 8 Rappen. Es wäre aber vielleicht nett, wenn Sie in Zukunft auch mich, und meine Verwaltung zu den Kommissionssitzungen einladen würden, bei denen Vorlagen behandelt werden, für die ich zuständig bin. Das wäre sehr, sehr nett. (*Heiterkeit*)
Nun zur Sache: Im Moment scheint etwas, von dem man sagt, es sei gut für den Umweltschutz, auch schon gerade beschliessen.

Zum Bleizusatz muss ich Ihnen einfach sagen, dass seit dem 1. Januar 1985 kein verbleites Normalbenzin mehr eingeführt wird. Nach dem 30. Juni 1986 darf kein verbleites Normalbenzin mehr verkauft werden. Man kann jetzt schon relativ rasch auf bleifreies Normalbenzin umstellen.

Wenn man die Differenz zu gross macht, dann erreicht man für den Umweltschutz sicher nichts, sondern allerhöchstens, dass die Leute, die mit bleifreiem Benzin Auto fahren können und wollen, das auch verbilligt tun können, allerdings natürlich zu Lasten derjenigen, die noch auf Superbenzin angewiesen sind. Die Verbilligung des bleifreien Benzins gegenüber dem verbleiten Benzin hat vor allem den Hintergrund, dass man falsches Betanken verhindern will, damit also nicht jemand einfach das billigere

Benzin nimmt und dann verbleites bekommt. Diesen Zweck erreicht man.

Ob aber jemand wegen dieser Differenz von 2 Rappen dann tatsächlich etwas für den Umweltschutz tut und einen Wagen mit einem Katalysator anschafft, ist eine ganz andere Frage. Ich habe Ihnen die Rechnung ja auch schon aufgestellt: Wenn jemand 10 000 Kilometer pro Jahr fährt und 10 Liter pro 100 Kilometer verbraucht, dann gewinnt er wegen dieser Differenz 20 Franken im Jahr, und deshalb wird also ganz sicher niemand einen Katalysatorwagen kaufen, wenn er nicht davon überzeugt ist, dass er etwas für die Umwelt tun muss. Auf der anderen Seite aber: Wenn wir hier eine zu starke Verbilligung vornehmen, dann erreichen wir, dass zwar mit bleifreiem Benzin, dafür aber vermutlich um so mehr gefahren wird. Deshalb wollen wir bei 6 Rappen bleiben.

Wenn ich schon das Wort habe, dann vielleicht auch gerade noch zur Bestimmung des Ständerates. Er möchte ja das Treibstoffzollgesetz und diesen Beschluss über das verbilligte Bleibenzin miteinander verbinden. Wenn Sie wirklich wollen, dass man diese Massnahmen für verbilligtes, nicht-verbleites Benzin durchführen kann, dann sollten Sie dort keine Verbindung schaffen. Sonst riskieren Sie für den Fall, dass das Referendum ergriffen wird, dass diese Massnahme, bis zum Verkaufsverbot für verbleites Normalbenzin, überhaupt nie in Kraft tritt. Deshalb sollten Sie bei 6 Rappen bleiben und auch beim letzten Antrag dem Bundesrat zustimmen. Es wäre letztlich – auch nach unseren Erfahrungen – im Interesse der Wirtschaft, damit sie entsprechend disponieren kann.

Jaeger: Ich habe sonst keine Mühe, der Logik unseres Finanzministers zu folgen, denn sie ist in der Regel sehr bestechend; aber heute lässt mich das Gefühl nicht los, dass er sich einfach etwas in Widersprüche verstrickt hat. Wenn er sagt, bleifreies Benzin habe mit Umweltschutz nichts zu tun und diese 8 Rappen könnten unter Umständen das Umsteigen auf den Katalysator noch nicht auslösen, dann wäre ja die logische Konsequenz die, dass man die Differenzierung noch höher ansetzen müsste, und das will er ja gerade nicht. Mir scheint, die ganze Argumentation sticht auch nicht: sollte jemand diese Bestimmung umgehen wollen und beispielsweise ohne Katalysator bleifreies Benzin benutzen, dann schadet das ja dem Umweltschutz nicht. Die Kommission will das Umsteigen auf Katalysatorautos, auf abgasarme Autos auch, mit Hilfe der Verbilligung des bleifreien Benzins. Das soll möglichst rasch vor sich gehen. Dieses Ziel können wir nur erreichen, wenn wir die Preisdifferenz deutlich machen, auch als psychologisches Argument. Der Anreiz muss deutlich angesetzt werden. Das hat ja der Ständerat in seiner Diskussion zum Ausdruck gebracht, und in der Kommission waren wir uns ebenfalls einig. Wir waren uns nicht einig über die Flexibilität, aber auch das haben ja die Kommissionspräsidenten heute klargestellt. Ich möchte Sie deshalb bitten, sich in diesem Punkt dem Ständerat anzuschliessen; er hat sich ja in diesem Punkt sehr fortschrittlich gezeigt. Es wäre eigentlich schade, wenn wir gerade hier hinter dem Ständerat zurückbleiben würden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	91 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	36 Stimmen

Art. 4 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 4 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Oehler, Berichterstatter: Ich möchte mich zuerst bei Herrn Bundesrat Stich entschuldigen, dass er offenbar nicht zur Sitzung der Kommission eingeladen wurde. Ich gebe den

«Fisch» (im militärischen Jargon) an die Parlamentsdienste weiter. Ich ging davon aus, diese Dienste seien so gross, dass nicht Kommissionspräsidenten Bundesräte und ihre Apparate einladen müssten. Aber immerhin glaube ich, diese Abstimmung sei jetzt dennoch richtig herausgekommen.

Bei Artikel 4 Absatz 2 haben Sie, wie eben von Herrn Bundesrat Stich gehört, die Verkopplung, die wir Ihnen anzunehmen vorschlagen, indem wir die Angelegenheiten bleifreies Benzin, zolltarifarisches Sonderbehandlung und Treibstoffzollgesetz miteinander verbinden. Der Ständerat hat das aus referendumpolitischen Gründen gemacht, damit man nicht das eine tut und das andere lässt. Mit Blick auf die früheren Diskussionen im Dezember möchte man damit einem Referendum den Wind aus den Segeln nehmen. Aber Sie wissen ja alle, dass wir dank unserer Arbeit in diesem Rat das Referendum jetzt mehr oder weniger aus der Welt schaffen konnten. Aus diesem Grunde sollten wir hier keine Differenz schaffen. In der politischen Wirklichkeit hat das höchstwahrscheinlich dann keine Bedeutung mehr. Aber es ist immerhin ein Fingerzeig, dass nicht bestimmte Kreise doch noch auf eine eigenartige Idee kommen.

M. Giudici, rapporteur: A l'article 4, 2^e, le Conseil des Etats a subordonné l'entrée en vigueur de l'arrêté D à la condition que la loi fédérale concernant l'utilisation des droits d'entrée soit également en vigueur. Il y a là une préoccupation de politique référendaire évidente, même si l'on peut espérer qu'il n'y aura pas de référendum. Votre commission vous invite donc, sans opposition, à accepter le texte du Conseil des Etats afin de ne pas créer une nouvelle divergence.

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

83.320

Interpellation Hari

Kostenbeiträge an Viehhalter im Berggebiet Débiteurs de bétail des régions de montagne. Contributions aux frais

Wortlaut der Interpellation vom 2. Februar 1983

Gemäss Artikel 4 Absatz 2 Alinea 3 der Verordnung betreffend Kostenbeiträge an Viehhalter im Berggebiet wurde bisher ein Betrieb nicht als beitragsberechtigt anerkannt, wenn ein Sohn das von ihm bewirtschaftete Land von seinem Vater gepachtet hatte – auch dann nicht, wenn der angestammte, vom Vater bewirtschaftete und der an seinen Sohn verpachtete Betrieb absolut getrennt waren. Diese Bestimmung führte öfters zu unverständlichen Härtefällen. Ich frage den Bundesrat an, ob er nicht auch der Meinung ist, dass diese Bedingung fallengelassen werden sollte.

Texte de l'interpellation du 2 février 1983

Dans l'application de l'article 4, 2^e alinéa, 3^e tiret de l'ordonnance réglant les contributions aux frais des détenteurs de bétail des régions de montagne, on a estimé jusqu'ici qu'une exploitation n'a pas droit à des subsides lorsqu'elle est tenue par un fils qui loue à ferme le terrain qu'il exploite est qu'il a obtenu de son père, même lorsque l'entreprise agricole exploitée par le père et celle louée par le fils sont complètement séparées. Cette disposition a souvent donné lieu à des situations pénibles et injustifiées.

Le Conseil fédéral ne pense-t-il pas lui aussi que cette disposition devrait être abandonnée?

Hari: Es handelt sich hier um eine verhältnismässig einfache Sache. Gemäss Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung ist festge-

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	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.020
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.03.1985 - 15:00
Date	
Data	
Seite	487-493
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 209

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.