

ein Beschluss ausgesetzt, da namentlich die Kategorienrechnung noch nicht bereinigt war und verschiedene Fragen im Zusammenhang mit dem Verhalten ausländischer Staaten zu unserer Schwerverkehrsabgabe offen waren. Inzwischen hat sich das Problem der Retorsionsmassnahmen weitgehend entschärft. Zudem würde eine Einfuhrbeschränkung auf 50 l Dieselöl wieder einen schweizerischen Alleingang bedeuten. Die EG und Oesterreich haben diese Menge auf 200 l erhöht und eine noch höhere Limite ist im Gespräch.

Solche Treibstoffmengen erlauben es, die Schweiz zu durchqueren, ohne zu tanken. Die Treibstoffbeschränkung behindert die Abfertigung an der Grenze und ist bei den Zollbeamten und Transporteuren gleichermaßen unbeliebt. Die Petition wurde am 23. März 1985 eingereicht, als Drohungen mit Retorsionsmassnahmen ihren Höhepunkt erreichten. Heute hat sich die Situation beruhigt. Zudem entspricht die Einfuhrbeschränkung von 50 l Dieseltreibstoff nicht mehr internationalen Usancen, wie dies die Verfasser der Petition festgehalten haben.

Antrag der Verkehrskommission

Die einstimmige Verkehrskommission beantragt, von der Petition Kenntnis zu nehmen, ihr jedoch keine Folge zu geben.

Proposition de la commission des transports et du trafic

La commission des transports et du trafic propose à l'unanimité de prendre acte de la pétition, mais de ne pas lui donner suite.

Zustimmung – Adhésion

84.389

Postulat Oehler Koordinierte Verkehrspolitik. Luftfahrt Politique coordonnée des transports. Navigation aérienne

Wortlaut des Postulates vom 22. März 1984

Der Bundesrat wird eingeladen, Bericht und Antrag zu stellen, wie im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik die Infrastruktur-, Sicherheits- und Umweltschutzkosten der nicht strassengebundenen Verkehrsarten des privaten Verkehrs aus den Erträgen der fiskalischen Belastung der Treibstoffe mitfinanziert werden können.

Texte du postulat du 22 mars 1984

Le Conseil fédéral est invité à présenter un rapport dans lequel seront proposés les voies et moyens permettant de co-financer, dans le cadre de la politique coordonnée des transports, les frais d'infrastructure, de sécurité et de protection de l'environnement qu'entraînent les modes de transport non routier du trafic privé; ce financement devra être assuré par le produit de la charge fiscale prélevée sur les carburants.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

In den bisherigen Diskussionen, selbst in der Botschaft über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik vom 20. Dezember 1984, werden weitgehend nur die Verkehrsträger Schiene und Strasse angesprochen, Luft- und Schifffahrt werden nur ganz nebenbei oder gar nicht in Betracht gezogen.

Der zur Diskussion stehende Vorschlag für die Fassung des Art. 37 BV sieht vor, dass der Bund für den privaten Verkehr «den Reinertrag eines Zuschlages auf dem Treibstoffzoll

oder auf einer entsprechenden Verbrauchssteuer» einzusetzen habe.

Bisher hatten und haben die nicht strassengebundenen Verkehrsträger zu Lande, zu Wasser und in der Luft neben dem Grundzoll den Nationalstrassenzuschlag zu entrichten, was in den betroffenen Kreisen nie verstanden wurde, weil zwischen dem Treibstoffverbrauch dieser Verkehrsträger und dem Nationalstrassenbau kein sachlicher Zusammenhang besteht. Dazu kommt, dass gewissen ähnlich gelagerten Verkehrsträgern bzw. Treibstoffverbrauchern (z.B. Binnenschifffahrt, Baumaschinen etc.) der Nationalstrassenzuschlag zurückerstattet wird, somit stossende Ungleichheiten geschaffen werden.

Aus sachlichen Gründen und im Interesse der rechtsgleichen Behandlung aller Verkehrsträger muss darauf Bedacht genommen werden, dass die Erträge aus dem Zuschlag auf dem Treibstoffzoll oder auf einer entsprechenden Verbrauchssteuer, welche von den nichtstrassengebundenen Verkehrsträgern zu Lande, zu Wasser und in der Luft erbracht werden, für die Finanzierung von Infrastrukturaufgaben, Sicherheits- und Umweltschutzmassnahmen dieser Verkehrsarten eingesetzt werden.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 3. Juni 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 3 juin 1985

Nach Artikel 36ter der Bundesverfassung wird die Hälfte des Reinertrags des Treibstoffzolls und der gesamte Ertrag eines Zollzuschlages «für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr» verwendet. Bei der Beratung dieser neuen Verfassungsbestimmungen wurde ein Antrag, die Zweckbindung sei auf die Bedürfnisse der Flughäfen auszuweiten, vom Nationalrat am 22. Juni 1982 klar abgelehnt. Auch bei den Verhandlungen des auf dieser Verfassungsgrundlage basierenden Treibstoffzollgesetzes hat der Nationalrat an der letzten Frühjahrsession einen Antrag, der zweckgebundene Anteil vom Flugbenzin sei für Umweltschutzmassnahmen auf Flugplätzen zu verwenden, wiederum deutlich verworfen.

Der Bundesrat anerkennt die wertvollen Leistungen der Leichtaviatik für die Militär- und Berufsfliegerei. Der Bund subventioniert deshalb auf anderem Weg gezielt die fliegerische Nachwuchsförderung mit Beiträgen an den fliegerischen Vorschulunterricht, die Schweizerische Luftverkehrsschule, die fliegerische Weiterbildung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt und die Militärpilotenausbildung. Er unterstützte bis anhin auch den Ausbau von Leichtflugzentren, und er kann diese Unterstützung bis Ende 1990 in Form von Darlehen bis zur Höhe von 20 Prozent der Kosten des Ausbaus weiterhin gewähren.

Bei dieser Sachlage ist der Bundesrat der Auffassung, der vom Postulanten gewünschte Bericht erübrige sich.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

Oehler: Ich habe das Postulat am 22. März 1984 eingereicht. Mittlerweile sind in der koordinierten Verkehrspolitik grosse Schritte und Veränderungen vorgenommen worden. Aus dem Postulatstext bzw. aus meinen Vorschlägen ist mehr oder weniger alles berücksichtigt worden. Es fehlt nur die Zusage, dass der Bundesrat finanzpolitisch die Umweltschutzforderungen mit Blick auf den Flugverkehr, die Regionalflugplätze, die Unterstützung der Vorbereitung der Jungpiloten berücksichtigt und sich diese Angelegenheit mit Blick auf die neuen Veränderungen nochmals zu Gemüte führt. Auch hierfür sollen die entsprechenden Mittel nach Möglichkeit bereitgestellt werden.

Ich bitte Herrn Bundesrat Schlumpf angesichts der Veränderungen, seine Stellungnahme abzugeben. In diesem Sinne ist dann keine Abstimmung mehr nötig, zumal das meiste mittlerweile erfüllt ist.

Bundesrat **Schlumpf**: Aus den Gründen, die Ihnen aus der schriftlichen Antwort bekannt sind, können wir das Postulat nicht annehmen. Aber es ist festzustellen – Herr Oehler hat das zu Recht auch gesagt –, dass sehr viel von dem, was er postuliert, zwar nicht aus zweckgebundenen Mitteln, aber über den allgemeinen Bundeshaushalt bereits gemacht wird und auch weiterhin gemacht werden soll. Wir subventionieren insbesondere im Bereich der fliegerischen Ausbildung die Nachwuchsförderung, dann die Schweizerische Luftverkehrsschule, die Militärpilotenausbildung usw. und natürlich auch das Flugplatzwesen ganz generell. Da leisten wir viel über den Bundeshaushalt, und wir werden diesen Anliegen, die Herr Oehler vertritt, auch in Zukunft alle Beachtung schenken.

Präsident: Herr Oehler ist mit dieser Erklärung des Bundesrates einverstanden und damit auch mit der Ablehnung des Postulates. – Sie haben so beschlossen.

Abgeschrieben – Classé

*Schluss der Sitzung um 19.10 Uhr
La séance est levée à 19 h 10*

Postulat Oehler Koordinierte Verkehrspolitik. Luftfahrt

Postulat Oehler Politique coordonnée des transports. Navigation aérienne

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.389
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.03.1986 - 15:00
Date	
Data	
Seite	102-103
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 148

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.