

de base destinée à la construction des routes de telle manière que les routes qui sont d'importance pour le maintien et le renforcement des structures régionales entrent également dans la catégorie des routes principales.

**Oehler, Berichterstatter:** Der Ständerat hat eine Motion überwiesen, die bezweckt, die Strassenkategorie der Hauptstrassen im Interesse unserer Regionalpolitik zu ändern. Gemäss Artikel 13 Absatz 3 Buchstabe c von Beschluss A ist der Bundesrat nun in der Lage, zu Hauptstrassen auch jene Strassenstücke zu erklären, die im Alpengebiet und im Jura liegen und die der Erhaltung oder Stärkung der wirtschaftlichen Strukturen von Randgebieten dienen. Die Kommission glaubt, dass mit diesem Beschluss die Motion des Ständerates mehr als nur erfüllt ist. Sie kann daher abgeschrieben werden. – Es wäre aber interessant von Herrn Bundesrat Schlumpf zu erfahren, wie er mit Blick auf all jene Kantone die Angelegenheit sieht, die auch in den Randgebieten liegen, aber nicht unbedingt unter die Kategorie der Alpenkantone fallen.

**M. Giudici, rapporteur:** Votre commission vous demande de classer cette motion du Conseil des Etats car la loi que vous venez d'approuver, en particulier l'article 13, 3<sup>e</sup> alinéa, lettre c satisfait aux exigences qu'elle comporte, s'agissant des Alpes et du Jura. Dans ces régions périphériques, les routes qui présentent un intérêt pour le renforcement des structures économiques pourront être déclarées routes principales.

Ainsi les objectifs qui étaient poursuivis par la motion du Conseil des Etats ont été repris dans la loi que vous venez d'accepter. Pour ces raisons, la commission vous invite à classer la motion.

**Bundesrat Schlumpf:** Der Bundesrat ist – wie die Herren Kommissionsreferenten – der Meinung, dass die Motion mit diesem Artikel 13 Absatz 3 erfüllt ist. Zur Frage von Nationalrat Oehler: Ausserhalb des Alpengebietes und des Juras ist mit den Kriterien, die in Absatz 4 von Artikel 13 aufgeführt sind, eine volle Versorgung mit Strassen gewährleistet. Dort wird nach den Bedürfnissen, den Besiedlungsverhältnissen, auch den wirtschaftlichen Gegebenheiten ein Hauptstrassennetz erstellt. In den Alpengebieten und im Jura wäre das nur mit der Umschreibung nach Absatz 4 noch nicht gewährleistet. Dort können eben auch Strassen zur Stärkung oder zur Erhaltung wirtschaftlicher Strukturen notwendig werden. Das war nicht die Absicht der Motion Gadiant, und dieser kommt der Bundesrat und die Kommission mit Artikel 13 Absatz 3 Buchstabe c nach. Die Motion kann als erfüllt abgeschrieben werden.

*Abgeschrieben – Classé*

84.903

### **Motion Oehler**

#### **Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen. Vorschüsse an die Kantone**

#### **Exploitation et entretien des routes nationales. Avances aux cantons**

#### *Wortlaut der Motion vom 12. Dezember 1984*

Die parlamentarische Beratung des Bundesbeschlusses über die Verwendung der für Aufgaben im Strassenwesen bestimmten Treibstoffzölle (Botschaft 84.020) hat sich verzögert. Der Beschluss kann bestenfalls in der zweiten Hälfte 1985 rechtskräftig werden.

Gemäss Artikel 36bis Absatz 4 BV haben die Kantone einen Anspruch auf Benzinzollgelder für die Kosten des Betriebes und des Unterhaltes der Nationalstrassen, und zwar ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Verfassungsartikels (1. Mai 1985). In der Zwischenzeit sind die nicht verteilten Treibstoffzölle zweckgebunden der bestehenden Rückstellung zugewiesen worden, die Ende 1984 den Betrag von etwa 1,3 Milliarden Franken erreichen wird.

Der Bundesrat wird deshalb beauftragt, unter diesen Umständen den Kantonen aus den Mitteln dieser Treibstoffzollrückstellung Vorschüsse auszurichten in der mutmasslichen Höhe ihrer Ansprüche für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen.

#### *Texte de la motion du 12 décembre 1984*

L'examen parlementaire de l'arrêté fédéral concernant l'utilisation des droits d'entrée perçus sur les carburants et affectés à des tâches en rapport avec le trafic routier (message 84.020) a pris du retard. Dans le meilleur des cas, l'arrêté ne pourra entrer en vigueur que dans la seconde moitié de 1985.

Selon l'article 36<sup>bis</sup>, 4<sup>e</sup> alinéa, cst, les cantons peuvent prétendre à une part des droits d'entrée sur l'essence pour couvrir les frais découlant de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales, et ce depuis la date d'entrée en vigueur de cet article constitutionnel (1<sup>er</sup> mai 1983). Depuis cette date, les droits d'entrée sur les carburants qui n'ont pas été distribués ont été versés à la réserve constituée spécialement à cet effet et qui atteindra, à la fin de 1984, le montant de 1,3 milliard de francs environ.

C'est pourquoi le Conseil fédéral est chargé d'utiliser une partie de cette réserve pour verser aux cantons des avances correspondant aux montants auxquels on peut estimer qu'ils ont droit pour l'exploitation et l'entretien des routes nationales.

**Oehler, Berichterstatter:** Ich habe diese Motion in eigenem Namen eingereicht. Die Kommission hat damit nichts zu tun. Aufgrund der Beratungen in der Kommission bin ich aber zum Schluss gekommen, dass unser Parlament gezwungen ist, hier zu handeln, weil der Bundesrat Ende des letzten Jahres eine derartige Vorgehensweise noch abzulehnen schien. Wir alle wissen, dass tagtäglich, abgeliefert von den Automobilisten jahraus und -ein, Samstag und Sonntag, ungefähr 6 Millionen Franken in die Bundeskasse tröpfeln. Auf diese Art und Weise sind bis Ende 1984 rund 1,3 Milliarden Franken aufgelaufen, die letztlich eigentlich den Kantonen zukämen – das aufgrund des Verfassungsartikels, der auch Grundlage unserer Verhandlungen in diesem Rat gewesen ist. Wir wissen, dass das Gesetz, das wir eben beschlossen haben, frühestens Mitte dieses Jahres in Kraft treten kann, derweil sich der Bund am Milliardensegen, der den Kantonen gehört, erfreuen kann. Ich bin der Meinung, dass wir den Bund zwingen müssen, dieses Geld den Kantonen zu überweisen. Ich schlage deshalb in meiner Motion vor, dass der Bundesrat unter diesen Umständen beauftragt wird, den Kantonen aus den Mitteln der Treibstoffzollrückstellung Vorschüsse ungefähr in der mutmasslichen Höhe ihrer Ansprüche auszurichten. Die Kantone können diese Vorschüsse für einen ihnen geeignet scheinenden Zweck verwenden.

Eine gleiche Motion ist im Ständerat eingereicht worden. Gemäss Traktandenliste soll sie ebenfalls diese Woche zur Behandlung und Abstimmung kommen. Ich gehe in der Annahme kaum fehl, dass auch der Ständerat hier grünes Licht geben wird. Aus diesem Grunde ersuche ich den Bundesrat, dass er nach Überweisung dieser Motionen den Kantonen die ihnen zustehenden Gelder noch in diesem, spätestens im nächsten Monat zufließen lässt. Die Kantone haben diese Millionenbeträge in ihr Budget und ihren Aufgabekatalog aufgenommen.

Ich ersuche sie, diese Motion in diesem Sinne und mit dieser zeitlichen Verpflichtung dem Bundesrat zu überweisen. Wir machen das nicht zuletzt auch in unserem Interesse als kantonale Steuerzahler.

**Bundesrat Schlumpf:** Da wird unnötigerweise Pulver verschossen. Der Bundesrat hat Ihnen schon mit seiner Botschaft von 13. März 1984 beantragt, diese Ausrichtungen ab 1. Januar 1985 vorzunehmen. So steht es im Antrag des Bundesrats, Artikel 42. Dieser Beschluss über die Treibstoffzollverwendung und damit die Ausrichtungen an die Kantone sollten am 1. Januar 1985 in Kraft treten. Es braucht keinen Befehl. Die Sache wurde nur fragwürdig, weil die Behandlung dieser Botschaft hier recht lange gedauert hat. Im Ständerat wurde sie zwar schon im letzten Juni verabschiedet; danach dauerte es aber etwas lange. Deshalb haben wir in der Beantwortung der Motion erklärt, wir seien bereit, die Motion anzunehmen. Dem steht nichts im Wege, und der Bund verliert auch nichts, denn diese 1,3 Milliarden Franken nützen in der Tresorerie des Bundes nichts. Er kann darüber nicht verfügen. Die Beträge stehen zur Verfügung für Auszahlungen an die Kantone. Man kann zugestehen, dass der Bund vielleicht einen kleinen Zinsgewinn macht, aber das ist in dieser Grössenordnung nicht von Belang. Wir waren und sind der Meinung, dass diese Ausrichtungen erfolgen sollen, und wir sind zu Vorschussleistungen bereit. Sie sind nicht bedenklich, auch nicht im Hinblick auf das Referendum, weil die Kantone die Vorschussleistungen im Falle einer Ablehnung dieser neuen Vorlage sicher zurückzahlen. Anderenfalls hätten wir die Möglichkeit, zu verrechnen, weil wir ja den Kantonen immer noch mehr Geld liefern, als wir von ihnen erhalten. Rechtliche Bedenken stehen solchen Vorschüssen nicht im Wege.

**Präsident:** Der Bundesrat ist bereit, die Motion Oehler entgegenzunehmen. Wird sie aus der Mitte des Rates bekämpft? – Das ist nicht der Fall. Sie ist überwiesen.

*Überwiesen – Transmis*

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

83.504

### **Interpellation (Biderbost)-Columberg Treibstoffzollerträge. Verwendung Droits sur les carburants. Affectation**

*Wortlaut der Interpellation vom 22. Juni 1983*

In der Abstimmung vom 27. Februar 1983 wurde die Erhebung der Treibstoffzölle im bisherigen Umfang sichergestellt und zugleich der Verwendungszweck erweitert sowie die Zuteilung der Gelder flexibler gestaltet. Die Zweckerweiterung beschlägt Bereiche von grösster Bedeutung für das ganze Land, nicht zuletzt für das Berggebiet, für die Kantone wie auch gewisse Belange des Umweltschutzes, deren Verwirklichung dringend ist. Bisher wurde legislatorisch nur die weitere Erhebung der Zölle nach vollständiger Rückzahlung der Vorschüsse für den Nationalstrassenbau abgesichert. Das Geld steht damit zur Verfügung bzw. wird von den Treibstoffverbrauchern laufend einbezahlt, doch fehlen die Anchlusserrlasse bezüglich der Verwendung der Erträge. Massnahmen wie die Sanierung von Niveauübergängen (Lawinen und Erdrutsche) oder der Transport begleiteter Motorfahrzeuge durch Eisenbahntunnels sind dringend erforderlich und ausserdem vollständig unbestritten. Sie sollten möglichst sofort wirksam werden, was zumindest für Leistungen, welche direkt an den einzelnen gerichtet sind, nicht durch spätere Zahlungen aufgeholt werden kann.

Ich frage daher den Bundesrat an:

1. Wie gedenkt der Bundesrat die im neuen Verfassungsartikel vorgesehenen Verwendungszwecke zu erreichen?

2. Welches ist die Gewichtung der verschiedenen Verwendungszwecke?

3. Kann eine schrittweise Inkraftsetzung erfolgen, welche der Dringlichkeit sowie dem Umstand Rechnung trägt, dass eine Massnahme sowohl vor wie nach der Abstimmung unbestritten geblieben ist?

4. Wie sieht der Zeitplan der Inkraftsetzung aus?

*Texte de l'interpellation du 22 juin 1983*

La votation du 27 février 1983 a permis de garantir la perception des droits sur les carburants au niveau actuel, d'élargir leur affectation et d'assouplir le système de répartition des fonds recueillis. Cet élargissement a une très grande importance pour tout le pays, notamment pour les régions de montagne, les cantons et certains secteurs de la protection de l'environnement dont le programme doit être réalisé d'urgence. Actuellement, la législation garantit seulement que ces droits de douane pourront continuer à être perçus après le remboursement intégral des avances en faveur de la construction des routes nationales. Ainsi, les fonds sont disponibles, puisque régulièrement versés par les consommateurs de carburant, alors que les actes législatifs concernant l'affectation des recettes font défaut. Il faut prendre d'urgence des mesures telles que l'amélioration des passages à niveau, la protection des routes contre les forces naturelles (avalanches ou glissements de terrain) ou le transport de véhicules à moteur accompagnés dans les tunnels ferroviaires, ce que d'ailleurs personne ne conteste. Ces mesures devraient autant que possible entrer en vigueur immédiatement, du moins pour les prestations en faveur de particuliers qui ne pourraient être versées ultérieurement.

Je pose au Conseil fédéral les questions suivantes:

1. Comment pense-t-il atteindre les objectifs prévus dans le nouvel article constitutionnel?

2. Quelle est la pondération des montants affectés à ces objectifs?

3. Peut-on envisager une entrée en vigueur par étapes, compte tenu du degré d'urgence et du fait que la mesure à prendre n'a été contestée ni avant ni après la votation?

4. Sur quelle période l'entrée en vigueur des diverses mesures s'échelonne-t-elle?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Columberg, Dirren, (Hugenberg, Spiess) (4)

**Columberg:** Die Interpellation datiert vom 22. Juni 1983, sie ist also bald zwei Jahre alt. Wegen der notorischen Überlastung des Parlamentes konnte sie noch nicht behandelt werden. Inzwischen hat sie jedoch an Aktualität verloren. Die in der Interpellation gestellten Fragen sind mit dem von uns jetzt gefassten Beschlüssen beantwortet. Das Ergebnis ist befriedigend, somit kann ich mich auch als befriedigt erklären.

**Präsident:** Der Interpellant erklärt sich befriedigt.

## **Motion Oehler Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen. Vorschüsse an die Kantone**

## **Motion Oehler Exploitation et entretien des routes nationales. Avances aux cantons**

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	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.903
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	289-290
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 177

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.