

85.316

**Postulat Rebeaud****Alternative zur Treibstoffrationierung****Alternative au rationnement des carburants***Wortlaut des Postulates vom 4. Februar 1985*

Der Bundesrat wird gebeten, spätestens bis zur Sommersession 1985 einen Bericht vorzulegen, worin er die Möglichkeit beurteilt, durch die Preispolitik den Treibstoffverbrauch in vier Jahren um die Hälfte zu senken. Der Hauptpunkt sollte eine neue Steuer auf den Treibstoffen sein, deren Ertrag für die Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs verwendet würde.

*Texte du postulat du 4 février 1985*

Le Conseil fédéral est prié de présenter un rapport, au plus tard pour la session parlementaire d'été 1985, évaluant la possibilité de diminuer de 50 pour cent en quatre ans la consommation de carburants par le biais d'une politique des prix. L'idée générale d'une telle politique serait de prélever une nouvelle taxe sur les carburants, le produit de cette taxe étant affecté à l'attractivité des transports publics.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Brélaz, Robert (2)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Dans le catalogue de mesures incluses dans le rapport du Conseil fédéral sur le dépérissement des forêts, la seule mesure capable de réduire suffisamment la pollution de l'air semble être le rationnement des carburants. C'est pourquoi les organisations nationales de protection de la nature recommandent à la Confédération d'instaurer un tel rationnement, malgré les difficultés économiques et administratives qui s'ensuivraient.

Un autre type de mesure, non contenue dans le catalogue du Conseil fédéral, permettrait cependant d'atteindre le même objectif que le rationnement, sans gonfler l'appareil administratif ni multiplier les contrôles policiers: l'orientation du choix des moyens de transports par une politique adéquate des prix et des tarifs. L'évaluation demandée au Conseil fédéral devrait indiquer à quel prix approximatifs devraient être vendus les carburants pour obtenir une réduction progressive de la consommation, de telle sorte que cette consommation se trouve réduite de moitié en 1989. C'est le but assigné par le rationnement dans la proposition des organisations de protection de la nature. Cette évaluation devrait faire appel à un modèle économétrique incluant tous les paramètres en présence, étant admis que l'augmentation du prix du carburant est constituée par une nouvelle taxe, dont le produit est intégralement consacré à l'amélioration de l'attractivité des transports publics.

Le rapport du Conseil fédéral devrait répondre notamment aux questions suivantes:

1. Quelle est l'incidence de prix dans le choix des usagers quant à leur mode de transport? En particulier: à partir de quel niveau les prix des carburants prennent-ils un caractère dissuasif pour le consommateur moyen?
2. Dans l'hypothèse où les tarifs des transports publics resteraient stables, quel devrait être le prix de l'essence pour que la moitié des automobilistes suisses choisissent les transports publics pour l'essentiel de leurs déplacements?
3. Quels seraient les investissements nécessaires pour que les entreprises de transports publics soient capables à moyen terme d'absorber dans de bonnes conditions la moitié du trafic voyageurs et marchandises actuellement assuré par les véhicules automobiles privés?
4. Dans l'hypothèse où les actuelles subventions aux transports publics seraient remplacées par une partie du produit de la taxe sur les carburants, quel devrait être le montant de

cette taxe pour obtenir l'effet souhaité? Cette évaluation devrait se faire selon les différents régimes suivants:

- a. Tous les acheteurs de carburants sans exception sont soumis à la taxe;
  - b. Les véhicules militaire et les machines agricoles sont exemptés;
  - c. Les transports publics utilisant des carburants sont exemptés;
  - d. Les automobilistes habitant des régions non desservies par des transports publics suffisants sont exemptés.
- Les exemptions b, c et d peuvent évidemment s'ajouter les unes aux autres.

5. Dans l'hypothèse où les subventions aux transports publics se maintiendraient à leur niveau actuel, quel devrait être le montant de la nouvelle taxe sur les carburants pour obtenir l'effet souhaité? Les régimes a, b, c et d mentionnés dans la question 4 sont également à évaluer.

6. Quelles sont les mesures administratives envisageables pour

- a. Eviter que les automobilistes des régions frontalières aillent systématiquement s'approvisionner à l'étranger?
- b. Accorder une certaine quantité de carburant exempt de taxe aux propriétaires des automobiles les moins polluantes (par exemple conformes aux normes californiennes).

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 10. Juni 1985**Rapport écrit du Conseil fédéral du 10 juin 1985*

Le Conseil fédéral accepte volontiers toute suggestion visant à rechercher de nouvelles sources de financement en vue de promouvoir les transports publics. L'objectif du postulat, diminuer de 50 pour cent en quatre ans la consommation de carburants par le biais d'une nouvelle taxe sur les carburants, n'est toutefois réalisable ni sur le plan économique ni sur le plan administratif. C'est pourquoi le travail et le temps nécessaires à la rédaction d'un rapport ne se justifient pas.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates**Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat.

85.495

**Motion Jaeger****Oeko-Bonus auf Treibstoffen****Consommation de carburants. Taxe d'orientation***Wortlaut der Motion vom 19. Juni 1985*

Der Bundesrat wird eingeladen, dem Parlament die Einführung eines Oeko-Bonus auf den Treibstoffen Benzin und Diesel – im Sinne eines reinen Lenkungsinstrumentes – zu beantragen.

Das Oeko-Bonus-System bezweckt – zusammen mit anderen Massnahmen – eine Reduktion der Schadstoffbelastung der Luft durch Motorfahrzeuge auf den Stand von Mitte der fünfziger Jahre. Zu diesem Zweck soll ein Zuschlag mit einem Minimum von 1 Franken/Liter auf den Treibstoffen Benzin und Diesel eingeführt werden, wobei der Reinertrag des Zuschlages als Umweltbonus vollumfänglich (und grundsätzlich pauschal pro Kopf) an die Wohnbevölkerung zurückerstattet wird.

Durch flankierende Massnahmen beim Grenzübertritt sind Umgehungen und Missbräuche des Bonus-Zuschlags-Systems zu verhindern. Ausnahmen vom Oeko-Bonus-System regelt das Gesetz.

*Texte de la motion du 19 juin 1985*

Le Conseil fédéral est chargé de proposer au Parlement d'introduire une taxe spéciale sur l'essence et l'huile diesel, qui servirait uniquement de moyen de dissuasion.

Le système de la taxe d'orientation – accompagné par d'autres mesures – vise à une réduction de la pollution de l'air par les véhicules à moteur au niveau qu'elle avait au milieu des années cinquante. A cette fin, on introduira une surtaxe sur l'essence et l'huile diesel s'élevant à 1 franc par litre au minimum, le produit net de cette surtaxe destinée à la protection de l'environnement étant remboursé dans sa totalité à la population résidente (en principe un montant forfaitaire par tête d'habitant).

Des mesures d'appoint seront prises au passage de la frontière, afin d'éviter que cette surtaxe ne soit éludée ou que des abus se produisent. La loi fixe des exceptions au système de la taxe d'orientation.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Ammann-St. Gallen, Clivaz, Dünki, Fetz, Grendelmeier, Günter, Gurtner, Herczog, Leuenberger Moritz, Longet, Maeder-Appenzell, Müller-Aargau, Müller-Bachs, Oester, Rebeaud, Robert, Seiler, Weder-Basel, Widmer, Zwygart (20)

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 11. September 1985**Rapport écrit du Conseil fédéral du 11 septembre 1985*

Der Bundesrat ist sich der Gefahren der Luftverschmutzung seit langem bewusst. Er unternimmt deshalb alle Anstrengungen und unterstützt alle Massnahmen, die geeignet sind, die Luftverunreinigungen möglichst rasch abzubauen. Das vorgeschlagene System eines Oeko-Bonus mag auf den ersten Blick bestechend erscheinen. Es sind jedoch folgende hauptsächlichste Aspekte zu beachten:

1. Der Oeko-Bonus ist eine Lenkungsabgabe und als solche aufgrund von Artikel 24septies BV verfassungsrechtlich nicht völlig auszuschliessen. Trotzdem scheint dem Bundesrat eine solche Massnahme wegen der damit verbundenen Vermögensumverteilung zu Lasten einer breiten Bevölkerungsgruppe staatspolitisch bedenklich.
2. Es ist ungewiss, ob mit einem Zuschlag von 1 Franken je Liter Treibstoff der damit verfolgte Zweck auch tatsächlich verwirklicht werden könnte oder wie hoch der Zuschlag sein müsste, um dieses Ziel zu erreichen.
3. Um die Schadstoffbelastung der Luft durch Motorfahrzeuge auf den Stand von Mitte der fünfziger Jahre zu reduzieren, müsste – neben den bereits beschlossenen und den in Aussicht genommenen Massnahmen – der heutige Treibstoffverbrauch um gut die Hälfte gesenkt werden. Ferner würden bei einem Treibstoffzuschlag von 1 Franken oder mehr je Liter die Benzintankungen durch die Ausländer in der Schweiz ausbleiben. Beides hätte einen Zollaussfall von rund 1,4 Milliarden Franken zur Folge (davon gestützt auf Artikel 36ter BV 1,1 Milliarden zweckgebunden, die restlichen 0,3 Milliarden für die Bundeskasse). Dieser Ausfall müsste selbstverständlich gleichzeitig durch andere Einnahmen ausgeglichen werden.
4. Nach Auffassung des Bundesrates müssten die Motorfahrzeuge für den Zwangsverkehr, wie zum Beispiel diejenigen der öffentlichen Verwaltungen (Polizei, Feuerwehr, Sanität usw.), des öffentlichen Verkehrs (Busbetriebe, PTT, SBB und Konzessionäre) sowie des Berufsverkehrs (z. B. Taxi, Ärzte, Handelsreisende usw.), vom Oeko-Bonus-System ausgenommen, d. h. der bei der Einfuhrverzollung erhobene Zuschlag müsste für den nachweislich für solche Fahrzeuge verwendeten Treibstoff an die betreffenden Halter rückerstattet werden. Ausnahmeregelungen wären vermutlich aber auch nötig für die ausländischen Touristen und für die inländischen juristischen Personen, weil diese nicht in den Genuss des Umwelt-Bonusses kämen (laut dem Wortlaut der Motion soll er an die Wohnbevölkerung rückerstattet werden). Ferner wäre es ungerecht, wenn die Halter von umweltschonenderen, aber teureren Katalysatorfahrzeugen auch noch den nämlichen Zuschlag zu bezahlen hätten oder

nur den Pauschalbonus rückerstattet erhielten. Schliesslich müssten Massnahmen getroffen werden, um die Umgehung des Zuschlages durch Tankungen im Ausland und um Missbräuche des Systems zu verhindern. Die Erarbeitung gerechter Lösungen und deren Anwendung wären äusserst schwierig. Zudem hätte all dies einen übermässigen Verwaltungsaufwand beim Bund zur Folge.

Allein aufgrund dieser Erwägungen und wegen der ungewissen Erfolgsaussicht des vorgeschlagenen Systems kommt der Bundesrat zum Schluss, das Oeko-Bonus-System sei politisch kaum realisierbar, rechtlich schwierig und administrativ nicht zu bewältigen. Von weiteren Überlegungen, zum Beispiel über den Teuerungseffekt, die vielseitigen volkswirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen usw., kann daher abgesehen werden.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates**Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

*Antrag Maeder-Appenzell*

Überweisung als Postulat

*Proposition Maeder-Appenzell*

Adopter la motion sous forme de postulat

*Postulat Rebeaud*

**M. Rebeaud:** L'idée à l'origine de ma demande de joindre la proposition de M. Jaeger à la mienne, tient au fait que toutes deux suggèrent au Conseil fédéral d'étudier la possibilité d'influencer la consommation de carburant en Suisse par une politique des prix. Il s'agit là d'un prolongement de notre débat sur le dépérissement des forêts et, autant que je sache, depuis ce débat, le dépérissement ne s'est pas ralenti. M. Bonny nous disait tout à l'heure qu'il avait vu une belle forêt, en parfait état, dans la campagne bernoise. On en trouve de semblables dans la campagne genevoise et même vaudoise; en fait, il s'agit de forêts de plaine, où le dépérissement n'est pas visible. En revanche, il suffit de monter à 800 mètres et plus, dans le Jura et dans les Alpes ou sur quelques collines du Plateau pour s'apercevoir de l'aggravation du dépérissement.

Comme nous le savons officiellement par les chiffres de l'Office fédéral des forêts, les mesures annoncées récemment par le Conseil fédéral ne suffiront pas à ramener jusqu'à l'an 2000 le taux de pollution, notamment en oxyde d'azote, au niveau souhaitable, c'est-à-dire à celui des années cinquante.

Parmi les hypothèses pessimistes émises par l'Office fédéral de la protection de l'environnement et l'Office fédéral des forêts, il s'en trouve une conduisant à conclure que le dépérissement des forêts réclame comme mesure d'urgence le rationnement des carburants; cette hypothèse figure dans les documents officiels, je n'y reviendrai donc pas.

La motion que j'ai déposée à cette époque contenait l'idée qu'«il faut étudier la possibilité d'éviter cette mesure extrême car elle aurait des conséquences très désagréables». Je ne pense pas que le rationnement soit impossible à appliquer tel quel. Au cas où le peuple suisse ressentirait l'urgence d'une situation quasiment désespérée concernant les forêts, il serait bien forcé d'accepter des mesures extrêmement désagréables. Dans cette hypothèse, l'idée était simplement d'étudier la question de savoir si une politique des prix, c'est-à-dire une surtaxe temporaire sur les carburants, ne réussirait pas à influencer suffisamment leur consommation pour rendre inutile tout rationnement.

Je suis évidemment déçu de la réponse du Conseil fédéral, qui déclare que «cette proposition de diminuer de 50 pour cent la consommation de carburant par le biais d'une nouvelle taxe sur les carburants n'est réalisable ni sur le plan économique ni sur le plan administratif». Je vois mal comment le Conseil fédéral ou l'administrateur, ou encore l'em-

ployé qui a rédigé cette réponse un peu brève, peut être sûr de son fait! Celui qui ne connaît pas un mot d'une langue étrangère ne va pas prétendre qu'il ne vaut pas la peine de le chercher dans le dictionnaire puisque l'on ignore ce qu'il signifie! En l'occurrence, le fond de la réponse, c'est un peu une fin de non recevoir. Si je comprends fort bien que l'administration soit surchargée, je trouve malgré tout la réponse un peu légère. Je continue donc à souhaiter que le Conseil fédéral se dote le plus rapidement possible d'armes et de connaissances lui permettant d'éviter une échéance qui verrait le rationnement des carburants s'imposer de lui-même.

Personne ne le souhaite, mais alors il faudrait au moins que, dès aujourd'hui, puisque c'est une hypothèse plausible et officiellement considérée comme telle, l'on se donne les moyens d'éviter d'en arriver à cette situation extrême qui engendrerait toutes sortes de difficultés administratives, politiques, des contrôles à la frontière, etc.

La proposition de M. Jaeger – sous la forme d'une motion – va dans le même sens mais le système est différent. Personnellement, je propose que l'on trouve de l'argent au moyen d'une nouvelle surtaxe sur l'essence et qu'on l'affecte au secteur des transports publics. M. Jaeger, pour sa part, suggère que l'on prélève cet argent auprès de certains automobilistes pour en rendre une partie à d'autres, de manière à ce que ceux dont la consommation de carburant est importante versent de l'argent à ceux qui en consomment peu. L'idée fondamentale est la même dans les deux propositions. Les deux systèmes posent évidemment des problèmes, ils comportent tous deux des imperfections. Cependant, je trouve inacceptable que le Conseil fédéral se borne à répondre: «Nous n'étudions pas la question parce qu'elle est inapplicable.» Aucune mesure n'est inapplicable a priori. Je crois que, dans ce domaine, aucune mesure, aucune idée ne mérite d'être rejetée d'emblée parce qu'elle semble compliquée ou parce qu'elle sort du cadre des références habituel de l'administration.

#### *Motion Jaeger*

**Jaeger:** Wir haben noch Anfang dieses Jahres in der Sondersession zur Walddebatte hier in unserem Kreis übereinstimmend festgestellt, dass eine Reduktion der Schadstoffemissionen, insbesondere eine Reduktion der Stickoxidemissionen, auf die Werte der fünfziger Jahre notwendig wäre, um die Probleme unserer Wälder lösen zu können. Sie haben gestern bzw. heute in der Presse die bundesrätlichen Beschlüsse in diesem Zusammenhang lesen können. Ich habe ein gewisses Verständnis dafür, dass der Bundesrat im Moment nicht den Mut hat, eine Temporeduktion durchzuführen angesichts der Tatsache, dass diese Massnahme eben doch nicht das bringt, was zur Lösung des Problems nötig wäre. Andererseits müssen wir wissen, dass gerade das Festhalten an Tempo 120 vorderhand eine Situation belässt, die auf die Dauer schlicht und einfach untragbar ist. Wir haben den Pressemitteilungen auch entnehmen können, dass man jetzt im Sinne hat, die US-Abgasnormen 1983 auf Oktober 1987 wirksam werden zu lassen. Aber wir müssen doch ganz klar sehen, dass es noch zwei Jahre dauert, bis diese Massnahmen voll wirken, und sie wirken nur voll bei den Neufahrzeugen. Das Ziel, das wir uns gesetzt haben, nämlich die Rückführung der Emissionstonnage auf die Werte der fünfziger Jahre, lässt sich mit diesen Massnahmen schlicht und einfach nicht realisieren.

Wir haben gestern vom Forstwirtschaftlichen Informationsdienst wieder eine Information erhalten, die uns zu denken geben muss, nämlich Angaben über die Ozonwerte. Die Ozonimmissionen sind ja Kinder des Stickoxids. Die Ozonwerte haben die Emissionsgrenzen, die vom Bundesamt für Umweltschutz als noch tragbar betrachtet werden, bei weitem überschritten. Was sich zurzeit in unseren Wäldern abspielt, wissen wir alle. Wenn ich in diesem Zusammenhang nun versuche, eine zusätzliche Idee einzubringen, so möchte ich durchaus zugeben, dass daran noch einiges zu

kritisieren ist und dass sie noch konkretisiert und differenziert werden müsste. Aber ich finde es falsch, wenn man eine solche Idee einfach in Bausch und Bogen zerreisst und ablehnt. Ich finde es auch falsch, wenn beispielsweise über das System des Öko-Bonus derart falsch informiert wird, wie das zum Teil geschehen ist. Wir müssen uns doch im klaren sein, dass es um eine Umverteilungsmassnahme geht.

Herr Bundesrat, mir ist schleierhaft, weshalb Sie in der Antwort auf meine Motion von einer Vermögensumverteilung sprechen. Mit einer Vermögensumverteilung hat das überhaupt nichts zu tun, sondern hier geht es darum, dass derjenige, der seinen Privatwagen sparsam benützt, einen niedrigen Benzinpreis zu entrichten hat, also sozusagen belohnt wird, und derjenige, der viel fährt, wird dann eben mehr belastet. Das ist ja nichts anderes als die Ausnützung eines marktwirtschaftlichen Mechanismus. Die Idee des Öko-Bonus ist ein marktwirtschaftlich konzipierter Vorschlag. Ich bin der Auffassung, dass wir nicht sagen können, wir müssen diese Schadstoffe reduzieren, und gleichzeitig aber, wenn Ideen auf den Tisch des Hauses kommen, mit deren Realisierung man dieses Ziel erreichen könnte, erklären: das wollen wir nicht, und einzig und allein auf den Katalysator setzen, obwohl wir wissen, dass wir auf diesem Weg das Problem – zumindest nicht innert nützlicher Frist – lösen können.

Natürlich hat unser Vorschlag seine sozialen Tücken. Ich habe das auch gesehen. Ich sehe beispielsweise die Schwierigkeiten der Leute in Randregionen, die – auch beruflich – auf das private Motorfahrzeug angewiesen sind. Aber ich bin überzeugt, dass beim Rückerstattungsmodus gewisse Differenzierungen angebracht werden können, die auch solche soziale Härten und Ungerechtigkeiten ausschalten würden. Aber wie gesagt, es geht jetzt nicht darum, ein System zu präsentieren, das bis in die letzten Details bereits ausgefeilt ist. Es ging mir darum, ein Konzept einzubringen, das in anderen Staaten, zum Beispiel in den USA, ich denke aber auch an unser Nachbarland, beispielsweise an Baden-Württemberg, in anderen Bereichen des Umweltschutzes mit Erfolg praktiziert wird, beispielsweise im Bereich des Gewässerschutzes. Ich bin überzeugt, Herr Bundesrat, über solche Dinge müssen wir nachdenken und dürfen nicht einfach sagen: Das kommt nicht in Frage, das ist alles noch zu wenig ausgegoren. Wir müssen neue Wege finden. Wir können nicht einfach auf den alten Geleisen weiterfahren. Wenn wir das tun, nehmen wir eine ganz grosse Verantwortung auf uns.

Zum Schluss möchte ich noch auf etwas hinweisen. Natürlich braucht es Alternativen. Wer beispielsweise auf das Automobil angewiesen ist und keine Alternativen hat, wird durch ein solches System vielleicht im ersten Moment etwas zu stark belastet. Wir sehen das, und ich bin auch durchaus bereit, diesen Vorschlag in dem Sinne abzuschwächen, dass wir zunächst einmal die nötigen Alternativen etwa im Bereich des öffentlichen Verkehrs bereitstellen lassen. Ich gebe zu, dass Systeme, wie ich sie hier vorschlage, parallel und in Abstimmung mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu realisieren sind. Ich bin auch mit dem Antrag von Herrn Maeder einverstanden, dass wir den Vorstoss als Postulat überweisen. Aber ich bin der Auffassung, unsere Idee sei zu prüfen, und zwar nicht nur im Bereich des privaten Motorfahrzeugverkehrs, sondern im ganzen Bereich des Umweltschutzes. Denn wenn wir wirklich nach dem Verursacherprinzip marktwirtschaftliche Lösungen im Bereich des Umweltschutzes applizieren wollen, können wir solche Vorschläge nicht einfach vom Tische wischen. Ich beantrage Ihnen – auch im Namen unserer Fraktion – dieser Motion zuzustimmen oder sie zumindest als Postulat zu überweisen.

**Maeder-Appenzell:** Ich habe den Worten meines Kollegen Franz Jaeger wenig beizufügen. Ich möchte Sie auch dringend bitten, diese Motion, die doch wichtige neue Gedanken zur Lösung unserer dringendsten Umweltprobleme bringt, in der Form des Postulates zu überweisen.

**Aliesch:** Wir diskutieren hier über die konkrete Idee, den Benzinpreis um mindestens einen Franken zu erhöhen mit dem angeblichen Ziel, die Luftbelastung zu senken.

Als Vertreter eines Bergkantons bin ich für alle Umweltschutzmassnahmen, welche wirkungsvoll und vom politischen und ökonomischen Standpunkt aus auch vertretbar sind. Umweltschäden können, obwohl deren Ursachen vermutlich ausserhalb der Berggebiete zu suchen sind, besonders in den Berggebieten rasch einmal zu einer existenzbedrohenden Gefährdung führen. Deshalb befürworte ich auch eine wirksame Herabsetzung der Umweltbeeinträchtigung durch den Strassenverkehr.

Nun haben wir in diesem Rate – Herr Jaeger hat die Waldsession angesprochen – und allem Anschein nach ebenso in der Bevölkerung Übereinstimmung darüber erreicht, dass das Schwergewicht der Massnahmen auf die Einschränkung an den Quellen zu legen ist. Dies bedeutet in erster Linie strengere Abgasnormen und obligatorische Abgaskontrollen, wie dies gestern vom Bundesrat beschlossen bzw. bestätigt worden ist. Der Vorschlag zur Einführung eines Öko-Bonus auf Treibstoffen ist nun jedoch bereits im Ansatzpunkt falsch, ungerecht und unsozial und würde besonders die Berggebiete schwer treffen, ohne ihnen auf dem Gebiete des Umweltschutzes wirkungsvoll zu helfen. Wir haben es hier mit einem eigentlichen Rückfall in eine Umweltschutzpolitik mit der Holzhammermethode, verbunden mit bürokratischen Gewaltakten, zu tun. Das Öko-Bonus-System ist mit derart vielen Defekten behaftet und zudem auch Ausdruck einer undifferenzierten Verketzerung des Privatverkehrs, dass ich Ihnen beantrage, den Vorstoss nicht nur in der Form der Motion, sondern auch als Postulat abzulehnen.

Der Schatz der Natur ist uns in der Tat nur anvertraut und nicht zum beliebigen Verbrauch ausgeliefert. Dies ist eine Einsicht, die bei uns allgemein in der Politik und in der Bevölkerung Platz gegriffen hat. Ökonomie und Ökologie dürfen aber nicht auf Kollisionskurs gehen, denn ein Umweltschutz ohne Rücksicht auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, auf Wettbewerb und Arbeitsplätze würde seine eigenen Voraussetzungen zerstören. Gerade diese Voraussetzungen sind beim Öko-Bonus-System nicht erfüllt. Bereits der Ansatzpunkt ist falsch. Wenn die Luftbelastung herabgesetzt werden soll, kann man nicht einfach auf den Treibstoffverbrauch abstellen. Jeder, der nur im entferntesten eine Ahnung vom Abgasproblem hat, weiss ganz genau, dass die Schadstoffmenge nicht proportional zum Treibstoffverbrauch ist. Ein Katalysatorauto stösst bis zu 99 Prozent weniger Schadstoffe aus als ein alter Wagen mit gleichem Benzinverbrauch. Einige als äusserst sparsam bekannte Kleinwagen stehen beispielsweise in der Schadstoffbilanz relativ ungünstig da. Mit dem verlangten extremen Benzinaufschlag würde man das Umsteigen auf die als besonders sauber zu bezeichnenden Katalysatorautos uninteressant machen.

Besonders bestraft würden durch das System des Öko-Bonus jene Leute, die ihr Auto notwendigerweise benutzen müssen. Dies trifft besonders für die Bewohner der Rand- und Berggebiete mit schlecht ausgebautem öffentlichem Verkehr zu, aber auch etwa für Pendler, die ausserhalb der Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs zur Arbeit müssen. Geradezu als organisiertem Diebstahl möchte ich den Öko-Bonus beim Tourismus bezeichnen. Leidtragende dieser Entwicklung wären einmal mehr die Randregionen, welche auf den Fremdenverkehr angewiesen sind. Diese Randgebiete hätten deshalb in erster Linie unter der mit der extremen Treibstoffpreiserhöhung verbundenen Transportkostenverteuerung zu leiden. Selbst nach Berechnungen der SBB sind nämlich nur höchstens 10 Prozent des Strassengüterverkehrs auf die Schiene umlegbar, in den Berggebieten vermutlich noch viel weniger. Eine Transportkostenverteilung und damit auch Inflationseffekte müssten unter anderem auch deshalb auftreten, weil das Transportgewerbe nach der Idee der Motion wohl den Treibstoffzollzuschlag zu entrichten hätte, von einer Rückvergütung jedoch ausgeschlossen bleiben soll.

Mit der Idee des Öko-Bonus will man angeblich die Luftverschmutzung reduzieren. In Tat und Wahrheit wird allerdings lediglich jenen, die unseren Wohlstand schaffen, nämlich der Wirtschaft, den Berufstätigen und den Touristen das Geld aus der Tasche gezogen und nach dem Giesskannenprinzip umverteilt. Geschwächt würden alle eingeleiteten Bestrebungen, mit der raschen Einführung der Katalysortechnik die Umweltbelastung durch den privaten Strassenverkehr zu reduzieren.

Die Ungerechtigkeiten des Öko-Bonus-Systems liessen sich auch mit der jetzt von Herrn Jaeger postulierten flexiblen Anwendung nicht aus der Welt schaffen. Die Folge wären vielmehr neue Ungerechtigkeiten, Missbrauch, Umgehungen und ein riesiger zusätzlicher Verwaltungsaufwand. Unsere Umweltprobleme lassen sich aber nicht mit solchen ungerechten Strafaktionen, sondern nur mit Kreativität, sauberen technischen Lösungen, mit Verantwortungsgefühl und innerhalb einer funktions- und leistungsfähigen Wirtschaft lösen.

Ich bitte Sie deshalb, den Vorstoss sowohl in der Form der Motion wie des Postulates abzulehnen.

**Günter:** Herr Aliesch, wir sind schon einmal aneinandergesessen, als Sie in Graubünden für den Umweltschutz mehr Strassen bauen wollten. Sie haben damals gesagt, Strassen bauen wäre nötig für den Schutz des Waldes. Sie kommen ja tatsächlich aus einem Kanton, der an den Folgen des Waldsterbens noch stark tragen wird, und zwar in einem Ausmass, welches das, was wir jetzt hier diskutieren, wesentlich übersteigen wird. Ich kann Ihnen nur sagen: Wenn wir uns Ideen wie den Öko-Bonus ausdenken, geschieht das auch nicht aus Freude daran. Es wäre uns nämlich viel lieber, wenn jeder Schweizer machen könnte, was er will. Leider aber bestehen einfach solche Tatsachen, dass wir irgendetwas tun sollten, wenn wir grösseres Unglück, das auf uns zukommt, verhindern wollen.

Wir überlegen uns: Wie können wir mit möglichst wenig Aufwand den Schaden klein halten, den wir kommen sehen? Es gibt einfach Leute, die sehen die Katastrophen kommen, und es gibt offenbar andere, die sehen den Schaden erst, wenn er passiert ist. Die Eindämmung eines Schadens im Beginn ist aber viel einfacher und billiger als die Eindämmung oder Reparatur eines Schadens, der schon geschehen ist. Aus diesem Grunde suchen wir dringend nach Lösungen, und nicht etwa, weil wir Freude hätten, das Auto zu verteufeln oder kleine Bürger zu plagen. Die Lösung, die mit dem Öko-Bonus vorgeschlagen wird, ist tatsächlich eine neue Idee. Sie ist auch neu, indem wir anfangen, diejenigen zu belohnen, die sich richtig verhalten, und nicht immer nur Polizeivorschriften aufstellen. In diesem Sinne ist es nämlich ein sehr liberaler Vorschlag, ein dynamischer Vorschlag und eben nicht eine Polizeivorschrift. Die meisten Umweltmassnahmen, die wir bis jetzt beschlossen haben, werden erst in einigen Jahren zu wirken anfangen, und das sind auch nur Polizeimassnahmen, und das immer unter dem grossen Motto: «Mehr Freiheit für die Bürger». Hier wäre ein Vorschlag, der wirtschaftsgerecht ist. Herr Jaeger hat ihn jetzt noch abgeschwächt, indem er einsieht, dass man den öffentlichen Verkehr vorher fördern sollte. Was wollen Sie mehr? Mit Worten haben wir hier drinnen jetzt den Wald genügend gerettet. Aber Massnahmen, die greifen, haben wir leider wenige beschlossen. Sie haben ja die neuen Beschlüsse des Bundesrates gehört. Schön und gut. Aber auch sie werden erst in zwei Jahren zu wirken anfangen. Nicht etwa wirken, sondern zu wirken anfangen!

Es ist sehr einfach, bei jeder neuen Idee immer gleich zu sagen, warum man gerade diese nicht durchführen sollte. Jetzt möchte ich aber aus den gleichen Reihen einmal einen konkreten Vorschlag hören, der rasch wirkt, und nicht immer nur, was an den anderen Vorschlägen schlecht ist. «Nichtstun» wird uns aber langfristig am meisten kosten – auch am meisten Freiheiten, nicht nur Geld. Persönlich würde ich die Motion als Motion unterstützen. Aber wenn Herr Jaeger damit einverstanden ist, dann eben als Postulat.

Aber als Postulat sollte die Regierung es wirklich entgegennehmen. Ich kann Herrn Bundesrat Stich mitgeben, dass seine österreichischen Kollegen in der Regierung – Österreich ist ja auch ein Touristenland – den Vorstoss als unverbindliches Postulat entgegengenommen haben. Zumindest zu so viel sollten wir uns heute aufraffen.

Bundesrat **Stich**: Wenn ich mich recht erinnere an die Walddebatte, haben Sie dort vom Bundesrat verlangt, dass er Ihnen einen Bericht bis Ende dieses Jahres erstattet, in dem aufgezeigt werden soll, wie man auf die Schadstoffbelastung von 1950 zurückkommen kann. Sie werden es mir nicht übelnehmen, wenn ich Sie bitte, auf den Bericht zu warten. Der Bundesrat wird Ihnen dannzumal sicher auch die entsprechenden Massnahmen vorschlagen.

Die beiden nun vorgeschlagenen Massnahmen sind leider nicht zu erfüllen. Sie müssen sich da nicht allein auf die Antwort des Bundesrates abstützen, sondern ich bitte Sie, die Vorstösse genau zu lesen. Bei Herrn Rebeaud heisst es: «Der Bundesrat wird gebeten, bis spätestens zur Sommersession 1985 einen Bericht vorzulegen.» Dieser Zug ist abgefahren. Die Sommersession ist vorbei. Dann sollten wir die Möglichkeit beurteilen, durch die Preispolitik den Treibstoffverbrauch in vier Jahren um die Hälfte zu senken. Da müssten wir doch wahrscheinlich die einzelnen Automobilisten anfragen, wie sie sich gegenüber einem Preiszuschlag von 50 Rappen, von 1 Franken, von 2 Franken, von 3 Franken verhalten, damit wir wüssten, was wir zu tun hätten. Es ist nicht möglich, eine solche Aussage zu machen. Wir kennen im Finanzdepartement das Verhalten des einzelnen Automobilisten nicht, und wir kennen insbesondere auch nicht die Preiselastizität. Das ist auch der Grund, weshalb wir Ihnen empfehlen, das Postulat abzulehnen, denn Sie verlangen ja vom Bundesrat und von der Verwaltung mit Recht, dass man effizient arbeitet. Aber effizient arbeiten heisst auch, dass man Prioritäten setzt und nicht Dinge tut, bei denen zum vornherein nichts herauszuschauen kann, weil keine schlüssige Antwort möglich ist, auch wenn wir uns zwei oder drei Monate damit beschäftigen. Wenn wir auch Experten einsetzen, eine schlüssige Antwort auf Ihre Fragen, Herr Rebeaud, könnten wir Ihnen trotzdem nicht geben. Deshalb lehnen wir das Postulat ab.

Die Motion Jaeger lehnen wir ebenfalls ab. Wir betrachten eine solche Massnahme nicht als eine Art der Steuerung durch marktwirtschaftliche Mittel. Wenn sie das wäre, dann wären wir ohne weiteres mit einer Prüfung einverstanden. Ich wäre sogar einverstanden gewesen, das Postulat entgegenzunehmen, wenn wir nicht am Schluss noch das Geld verteilen müssten. Ich habe soeben eine Interpellation in bezug auf die Vignette beantwortet. Der Herr Interpellant ist zwar nicht mehr hier, aber er hat sich aufgeregt, weil das so kompliziert sei. Aber das ist noch sehr einfach im Verhältnis zu dem, was Sie wünschen in bezug auf Öko-Bonus, den wir ja auch noch gerecht zurückerstatten müssten. Man muss sich auch vorstellen, was in Grenzgebieten passieren würde, wenn wir einen solchen Zuschlag haben. Dann würden vermutlich die Schweizer nicht mehr in der Schweiz tanken, sondern im nahen Ausland. Nach unserer Rechnung, wenn Sie also nur diesen einen Franken erheben, werden wir allein durch die Verlagerung des Tankens ins Ausland 1,4 Milliarden Franken weniger an Treibstoffzöllen und Zöllzuschlägen einnehmen als bisher. Sie können sagen, das spiele an sich keine Rolle, für den Bund mache das höchstens 300 Millionen Franken aus, das wäre nicht so tragisch, und es würden einfach weniger Strassen gebaut. Aber die Strassen werden eben vermutlich nachher doch gebaut werden müssen. Sie werden vielleicht nicht neue bauen, aber Sie werden alte unterhalten und erneuern müssen, und dafür braucht es zweifellos auch Geld.

Diese Motion kann man unseres Erachtens in dieser Form nicht annehmen. Man kann sie auch nicht als Postulat annehmen, denn, was Sie hier von uns verlangen, ist die Einführung einer neuen und grossen Bürokratie, und das möchten wir nicht; davon haben wir genug.

#### Postulat Rebeaud

##### Abstimmung – Vote

Für Überweisung des Postulates	34 Stimmen
Dagegen	74 Stimmen

#### Motion Jaeger

**Präsident**: Herr Jaeger ist einverstanden mit der Überweisung seiner Motion als Postulat gemäss Antrag Maeder. Der Bundesrat lehnt auch das Postulat ab.

##### Abstimmung – Vote

Für Überweisung des Postulates	31 Stimmen
Dagegen	67 Stimmen

84.400

#### Motion Früh

##### Wahrung der Schweizer Souveränität

##### Sauvegarde de la souveraineté helvétique

#### Wortlaut der Motion vom 23. März 1984

In Sorge um die Würde, die Unabhängigkeit und den Wohlstand der Schweiz, ihrer Institutionen und Einwohner sowie um das Vertrauen ihrer Freunde und Auftraggeber in aller Welt,

zum Zwecke der unverzüglichen Beendigung der anhaltenden Missachtung und Verletzung der Souveränität und des Rechts der Schweiz durch fremde Instanzen, und mit dem Ziel, den mit dem schweizerischen Recht traditionell verbundenen Schutz gegen jedwelche Übergriffe ausländischer Behörden wiederherzustellen, aufrechtzuerhalten und durchzusetzen sowie zu erreichen, dass Informationen und Güter, welche unter Verletzung von Schweizer Recht erfasst worden sind, von allen ausländischen Bestimmungen ausgenommen, und die Betroffenen voll entschädigt werden,

ist der Bundesrat eingeladen, alle geeigneten Massnahmen, inklusive Retorsionsmassnahmen, zu ergreifen, um alles zu unterlassen, was diesen Zielen abträglich sein könnte, wobei sich besonders folgende Schritte aufdrängen:

1. Es sind die Verhandlungen über allfällige Änderungen des schweizerisch-französischen Abkommens zur Vermeidung der Doppelbesteuerung vom 9. September 1966 sowie geeignete Konzessionen solange zu suspendieren, als die französischen Behörden und auch ihre Zoll- und Fiskalbeamten nicht zu freundschaftlichen Gepflogenheiten unter Ausschluss inquisitorischer Methoden zurückgekehrt sein werden, und davon unabhängig ist die Wehrsteuer in souveräner Anwendung von Artikel 17 Absatz 1 dieses Abkommens auch von den französischen Grenzgängern in jenen Kantonen an der Quelle einzubehalten, welche bis anhin dem Grenzgängerabkommen vom 18. Oktober 1935 nicht beigetreten sind.

2. Es sind die Verhandlungen über allfällige Änderungen schweizerisch-amerikanischer Abkommen sowie geeignete Konzessionen solange zu suspendieren, als amerikanische Instanzen sich nicht an bestehende Vereinbarungen und Gepflogenheiten halten, und dadurch Interessen der Schweiz, insbesondere schweizerischer Personen, geschädigt werden.

3. Es sind die Artikel 41bis Absatz 1d und 46 Absatz 2 der Bundesverfassung zum Schutze der Schweizer Souveränität und zugunsten der einzelnen Steuerzahler strikte zu befolgen, und zwar als verbindlicher, auch für den zwischenstaatlichen Bereich gültiger Auftrag zur Beibehaltung des

## **Motion Jaeger Oeko-Bonus auf Treibstoffen**

## **Motion Jaeger Consommation de carburants. Taxe d'orientation**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.495
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.09.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1362-1366
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 685

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.