

Vierte Sitzung – Quatrième séance

Donnerstag, 21. September 1989, Vormittag
Jedi 21 septembre 1989, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: M. Reymond

88.061

**Besoldung und berufliche Vorsorge
 der Mitglieder des Bundesrates,
 des Bundesgerichts und des Bundeskanzlers**
**Rétribution et prévoyance professionnelle
 des membres du Conseil fédéral
 et du Tribunal fédéral**
ainsi que du Chancelier de la Confédération

Siehe Seite 351 hiavor – Voir page 351 ci-devant
 Beschluss des Nationalrates vom 18. September 1989
 Décision du Conseil national du 18 septembre 1989

Differenzen – Divergences

Art. 3 Abs. 3, 4 Abs. 2, 5 Abs. 1, 10 Abs. 2bis
Antrag der Kommission
 Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 3 al. 3, 4 al. 2, 5 al. 1, 10 al. 2bis
Proposition de la commission
 Adhérer à la décision du Conseil national

Piller, Berichterstatter: Wir haben bei diesem Geschäft noch vier Differenzen, dies, obwohl der Nationalrat die Vorlage bereits zweimal behandelt hat und unser Rat sich nun das dritte Mal damit beschäftigt.

Zum einen will der Nationalrat, dass die Finanzdelegation ihre Zustimmung geben muss, wenn einer aus gesundheitlichen Gründen vorzeitig ausscheidenden Magistratsperson das volle Ruhegehalt ausbezahlt werden soll. Zum andern soll neben dem Erwerbseinkommen auch das Ersatzeinkommen berücksichtigt werden. Uebersteigen diese zusammen mit dem Ruhegehalt die Jahresbesoldung einer amtierenden Magistratsperson, soll das Ruhegehalt um den Mehrbetrag gekürzt werden. Unser Rat und der Bundesrat wollten nur das Erwerbseinkommen berücksichtigen.

Der Nationalrat hat seine Beschlüsse mit massiven Mehrheiten gefasst, im Verhältnis 1 zu 3. In Anbetracht dieser Tatsache bittet Sie unsere einstimmige Kommission, in allen Differenzen dem Nationalrat zu folgen.

Gleichzeitig möchte ich im Namen der Kommission dem Bedauern Ausdruck geben, dass die Beratung dieser an sich kaum Probleme bietenden Vorlage im Nationalrat zu stark unter dem Einfluss der Ereignisse vom Herbst 1988 stand. Insbesondere findet die Kommission, dass die Finanzdelegation als Instrument des Parlamentes nicht mit Kompetenzen ausgestattet werden soll, die klar der Exekutive zustehen. Es ist zudem sehr fraglich, wie in einem hoffentlich selten auftretenden Fall die Finanzdelegation urteilen will. Dies kann ja nur aufgrund eines Arzzeugnisses geschehen, und das muss man sich einmal vorstellen!

Wir meinen, dass wir diesem Spiel ein Ende setzen sollten. Wir sollten nicht mehr kleinlich feilschen, sondern diese Differenzen bereinigen. Ich bitte Sie im Namen der einstimmigen Kom-

mission, alle vier Differenzen zu erledigen und dem Nationalrat zu folgen.

Angenommen – Adopté

88.058

Finanzhaushaltgesetz
Loi sur les finances de la Confédération

Siehe Seite 347 hiavor – Voir page 347 ci-devant
 Beschluss des Nationalrates vom 22. Juni 1989
 Décision du Conseil national du 22 juin 1989

Differenzen – Divergences

Art. 38bis (neu) – Art. 38bis (nouveau)
Antrag der Kommission
 Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates
Proposition de la commission
 Adhérer à la décision du Conseil national

Motion der Finanzkommission
Investitionen der SBB. Mitwirkung des Parlaments
Motion de la commission des finances
Investissements des CFF: compétences du Parlement

Wortlaut der Motion vom 19. September 1989

Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten eine Aenderung des SBB-Gesetzes vorzulegen. Diese sollte eine vermehrte Mitwirkung des Parlamentes bei den Grundsatzentscheiden über die Investitionspolitik sichern,

- beim jährlichen Investitionsbudget,
- beim mittelfristigen Investitionsplan und
- allenfalls über Verpflichtungskredite bei grossen Infrastrukturvorhaben.

Texte de la motion du 19 septembre 1989

Le Conseil fédéral est invité à soumettre une modification de la loi sur les CFF aux Chambres fédérales. Celle-ci devrait garantir une participation accrue du Parlement dans les décisions de principe relatives à la politique des investissements, à savoir:

- le budget annuel des investissements;
- le plan des investissements à moyen terme et
- le cas échéant, les crédits d'engagement concernant de grands projets d'infrastructure.

M. Ducret, rapporteur: La commission s'est réunie cette semaine et vous propose une solution qui devrait aussi être acceptée par le Conseil national.

Lors des travaux sur l'établissement de ce nouveau modèle de compte, M. Lauber nous a fait remarquer que se posait le problème d'un certain contrôle par la Confédération sur les investissements des CFF. Nous avons d'ailleurs un tel contrôle sur les investissements des PTT. Cette différence de traitement de nos deux grandes régies a attiré l'attention de M. Lauber qui nous a présenté une proposition consistant à ajouter un article 38bis (nouveau) demandant que, dorénavant, l'Assemblée fédérale ait l'obligation d'approuver le montant de la participation des Chemins de fer fédéraux à la couverture des coûts d'infrastructure et accorde les crédits d'engagement.

Introduire dans la loi sur les finances un tel article est quelque peu contraire à la bonne gestion d'une loi de ce type. En revanche, il est évident que la question des investissements des CFF pose actuellement problème. En effet, nous avons convenu, lorsque nous avons donné le nouveau mandat aux CFF,

de faire pour eux, par le biais de la caisse fédérale, les gros investissements. Charge alors aux CFF de lui payer chaque année les intérêts des sommes investies et les amortissements. Les choses se sont passées correctement en 1988. Il en sera probablement de même en 1989, puisque les résultats des CFF semblent meilleurs que prévu, pour le premier semestre en tout cas. Cependant, pour les années 1990 à 1993, les CFF ont simplement inscrit zéro franc et zéro centime pour rembourser à la Confédération les investissements et pour prendre en charge une partie des intérêts. La situation est donc bien différente. Aujourd'hui, notre grande régie n'a plus la responsabilité de la prise en charge des coûts de ses investissements et, en revanche, le Conseil fédéral et les Chambres fédérales ont la totalité de la responsabilité de cet endettement. Or, les sommes sont considérables puisque, pour ces prochaines années, nous allons partir de 900 millions par année pour arriver à 1,5 milliard en 1994. Nous prendrons évidemment ces sommes dans la caisse fédérale et elles ne seront pas couvertes par des versements des CFF, leur la charge totale revenant maintenant aux contribuables par le canal de la Confédération.

Les propositions de M. Lauber conduisent par conséquent à moins de liberté pour les CFF. Mais la liberté se paie et les CFF, justement, ne la paient pas. Ils se remettent entre nos mains pour leur infrastructure, se contentant d'équilibrer leur compte de fonctionnement. Or, il faut être réaliste. Contrairement à ce que tout ce que disent les défenseurs des transports publics pour les faire accepter, il n'y a pas d'utilisation des transports publics par la population s'il n'y a pas subventions. Les choses doivent être claires et l'on ferait mieux de les préciser lorsqu'on édicte des lois plutôt que de faire aux CFF l'avantage de l'avance du capital dans l'idée qu'ils rembourseront. Cette éventualité est impossible: les Chemins de fer fédéraux ne rembourseront pas, ils ne peuvent pas prendre en charge le financement de ces énormes investissements, sans parler de ceux qui vont suivre, ne serait-ce qu'avec la nouvelle transversale ferroviaire.

Là où nous devons prendre garde, et c'est pour cela que la proposition de M. Lauber est intéressante, c'est que nous devons déclarer jusqu'où nous voulons aller dans la prise en charge par les pouvoirs publics des dépenses d'infrastructure et probablement une fois des dépenses de fonctionnement des Chemins de fer fédéraux.

Ensuite de cette proposition, nous nous sommes trouvés à plusieurs reprises en opposition avec le Conseil national. Lorsque nous avons renvoyé à ce conseil l'article 38bis (nouveau) présenté par M. Lauber, le 15 juin 1989, le Conseil national l'a biffé. Ensuite, au cours d'une séance du Conseil des Etats, le 21 juin 1989, nous avons maintenu cet article et l'avons renvoyé au Conseil national qui, le 22 juin, encore une fois, l'a biffé. Mais, entre le 21 et 22 juin, la Commission des finances du Conseil des Etats a fait une proposition sur une idée de M. Zimmerli qui a tenté d'arranger les choses. Le Conseil national a chaque fois voté par une assez large majorité la suppression de l'article 38bis tandis que nous le maintenons. La proposition présentée était la suivante: au lieu de modifier cette loi sur le modèle comptable de la Confédération, votons une motion. Nous avons eu une proposition de motion de M. Zimmerli qui rencontrait un certain accord de la part de M. Lauber et qui demandait que le Conseil fédéral soumette aux Chambres fédérales, dans le cadre d'un projet portant modification de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux, des propositions visant à renforcer la participation du Parlement à l'octroi des crédits d'engagement pour les infrastructures. Cet état de fait remontant au mois de juin, nous avons pu transmettre cette proposition au Conseil fédéral et celui-ci, plus précisément le Département des transports, des communications et de l'énergie, nous renvoyait un autre texte de motion que M. Stich, conseiller fédéral, a présenté à votre commission il y a quelques jours. Cette motion était un peu différente et stipulait: «Le Conseil fédéral est invité à soumettre une modification de la loi sur les CFF aux Chambres fédérales dans le cadre du mandat de prestations 1995». Pour le reste, nous étions d'accord sur le fait que cette motion devait permettre au Parlement de se prononcer sur le budget annuel des investissements,

sur le plan des investissements à moyen terme et, le cas échéant, sur les crédits d'engagement concernant les grands projets d'infrastructure. Je pense au projet de la traversée des Alpes.

Votre commission vous a alors présenté la proposition suivante: sans aucune proposition adverse, nous acceptons de biffer l'article 38bis. M. Lauber nous dira tout à l'heure s'il accepte cette solution. Mais, par 12 voix et avec une abstention, la commission vous soumet le projet de motion qui est une modification de notre première proposition, mais aussi une modification de la proposition du Conseil fédéral sur le point essentiel: 1995. En l'occurrence, la commission vous conseille de ne pas attendre 1995 pour modifier cette situation. L'accord est plus ou moins réalisé à ce sujet entre M. Stich et les membres de la commission. Le texte est le suivant: «Le Conseil fédéral est invité à soumettre une modification de la loi sur les CFF aux Chambres fédérales. Celles-ci devraient garantir une participation accrue du Parlement dans ses décisions de principe relatives à la politique des investissements, à savoir le budget annuel des investissements, le plan des investissements à moyen terme et, le cas échéant, les crédits d'engagement concernant les grands projets d'infrastructure». C'est la proposition que nous vous faisons. Si vous l'acceptez, cette motion sera bien entendu renvoyée au Conseil national qui décidera de l'accepter ou pas, mais il n'y aura plus de divergences sur le nouveau modèle de compte des finances fédérales. C'était le but que nous recherchions afin de ne pas retarder encore d'une année la mise en vigueur de ce projet.

Lauber: Wie der Kommissionspräsident sehr richtig und sehr ausführlich dargelegt hat, wollte der Bundesrat im Rahmen der Beratung des Finanzhaushaltgesetzes nicht nur einmal, sondern zweimal und recht deutlich die Verpflichtungskredite der SBB an Infrastrukturinvestitionen in die Zuständigkeit der Bundesversammlung stellen. Der Nationalrat war anderer Meinung. Ich möchte heute auf die Argumente, die wir damals für diese Unterstellung angeführt haben, nicht zurückkommen, sie sind bekannt und aktenkundig. Ich möchte heute vor allem Herrn Kollega Zimmerli und der Finanzkommission danken, dass sie das Problem der Mitsprache des Parlamentes bei Infrastrukturinvestitionen sehr seriös angepackt haben und dass diese Bemühungen in einer Motion Niederschlag gefunden haben.

Der Inhalt der Motion der Finanzkommission deckt sich auf alle Fälle in der Ziel- und Stossrichtung weitgehend mit meinen Ideen. Allerdings wäre es einfacher, für alle Investitionen des Bundes, zum Beispiel militärische Bauten, Investitionen der PTT und eben Infrastrukturinvestitionen der SBB, das gleiche Instrument anzuwenden, nämlich den Verpflichtungskredit. Nachdem das Parlament ja ohnehin den Voranschlag und den Voranschlag der Investitionsrechnung der SBB formell mit einem entsprechenden Bundesbeschluss genehmigt haben, wäre es doch problemlos, mit dem Bundesbeschluss auch den Gesamtbetrag der neuen Verpflichtungen zu genehmigen.

Persönlich hege ich natürlich einige Befürchtungen, dass die SBB ihren Kleinkrieg gegen das Parlament oder gegen einzelne Parlamentarier weiterführen und dieses Vorhaben, so wie es nun die Finanzkommission vorschlägt, mit allen möglichen Studien und Expertisen verzögern werden.

Im Hinblick auf die Probleme bei den Zusatzkosten für «Bahn 2000» und auch bei der Realisierung der Neat wird eine sehr gute Zusammenarbeit zwischen SBB und Parlament wichtig sein, und zwar auf allen Gebieten, nicht nur, soweit es den SBB etwas nützt. Ich hoffe, dass sich diese Zusammenarbeit verbessert. Das ist auch der Sinn unserer Bemühungen. Mit diesen Bemerkungen erkläre ich mich mit dem Antrag und der Motion der Finanzkommission einverstanden.

Art. 38bis (neu) – Art. 38bis (nouveau)

Angenommen – Adopté

Motion der Finanzkommission – Motion de la Commission des finances

Ueberwiesen – Transmis

An den Nationalrat – Au Conseil national

84.020

Treibstoffzölle

Droits d'entrée sur les carburants

Siehe Jahrgang 1985, Seite 246 – Voir année 1985, page 246

Beschluss des Nationalrates vom 23. Juni 1989

Décision du Conseil national du 23 juin 1989

Herr **Reymond** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Zusammen mit dem Treibstoffzollgesetz, das von den eidgenössischen Räten am 22. März 1985 verabschiedet wurde, beantragte der Bundesrat mit der Botschaft vom 13. März 1984 (BBl 1984 I, 986) folgende zwei Bundesbeschlüsse:

1. Bundesbeschluss über die Beteiligung der Kantone an der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der SBB im regionalen Personenverkehr
 2. Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 1982 an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen
- Der Ständerat beschloss am 21. Juni 1984, auf diese zwei Entwürfe nicht einzutreten.

Der Nationalrat beschloss hingegen am 4. März 1985 «Rückweisung an den Bundesrat, mit dem Auftrag, zusammen mit den Kantonen eine teilweise Kompensation der Mehrleistungen des Bundes aus der Neuverteilung der Treibstoffzölle erneut zu prüfen und den eidgenössischen Räten in absehbarer Zeit wiederum Antrag zu stellen». Der Ständerat nahm am 7. März 1985 vom Beschluss des Nationalrates Kenntnis.

Mit Schreiben vom 17. Mai 1985 teilte der Bundesrat den Präsidenten des National- und Ständerates mit, dass er auf eine Kompensationsvorlage verzichte, und empfahl, die Vorlage abzuschreiben. Damit die beiden Vorlagen von der Geschäftsliste gestrichen werden können, braucht es einen Beschluss der Räte. Der Nationalrat beschloss am 23. Juni 1989, dem Antrag des Bundesrates zu entsprechen.

Das Büro Ihres Rates beantragt Ihnen ebenfalls, die Vorlage abzuschreiben und damit am damaligen Beschluss vom 21. Juni 1984 festzuhalten.

M. **Reymond** présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Le Conseil fédéral a présenté, avec son message du 13 mars 1984 (FF 1984 I, 993) concernant la loi sur l'utilisation des droits sur les carburants, adoptée par les Chambres le 22 mars 1985, les deux projets d'arrêtés suivants:

1. arrêté sur la participation des cantons et l'indemnisation des prestations de service public fournies par les CFF dans le transport régional des voyageurs
2. arrêté fixant les principes du mandat 1982 des Chemins de fer fédéraux et l'indemnisation de leurs prestations de service public

Le Conseil des Etats a décidé le 21 juin 1984 de ne pas entrer en matière sur ces deux arrêtés.

Le Conseil national a décidé le 4 mars 1985 de les renvoyer au Conseil fédéral avec mandat de «réétudier, de concert avec les cantons, une compensation partielle des prestations supplémentaires de la Confédération, consécutives à la nouvelle répartition du produit des droits sur les carburants» et de «présenter dès que possible une nouvelle proposition aux

Chambres». Le Conseil des Etats a pris acte le 7 mars 1985 de la décision du Conseil national.

Par lettre du 17 mai 1985, le Conseil fédéral a informé les présidents des deux Chambres qu'il renonçait à présenter un projet de compensation et qu'il recommandait de classer le projet. Une décision des Chambres est nécessaire au retrait de ces objets de la liste des affaires à traiter. Le Conseil national a décidé le 23 juin 1989 de donner suite à la proposition du Conseil fédéral.

Le Bureau du conseil des Etats vous propose également de classer l'affaire et de confirmer la décision du 21 juin 1984.

Abgeschrieben – Classé

88.207

Standesinitiative des Kantons Zürich Fahrleistungsabhängige Motorfahrzeugsteuer

Initiative du canton de Zurich Taxe kilométrique sur les véhicules automobiles

Wortlaut der Standesinitiative vom 28. September 1988

Eine kantonsrätliche Kommission hat dem Kantonsrat des Kantons Zürich den selbständigen Antrag auf Einreichung einer Standesinitiative betreffend eine fahrleistungsabhängige Abgabe auf den Gebrauch von Motorfahrzeugen (Oekobonus) unterbreitet. Der Kantonsrat hat den Antrag am 22. August 1988 mit 89 zu 71 Stimmen gutgeheissen. Gestützt auf Artikel 35 der Staatsverfassung des Kantons Zürich hat der Regierungsrat am 28. September 1988 die Standesinitiative mit folgendem Wortlaut eingereicht:

Der Bund wird eingeladen, aus Besorgnis um die stark belastete Umwelt eine fahrleistungsabhängige Abgabe auf den Gebrauch von Motorfahrzeugen zu erheben. Der Ertrag dieser Lenkungsabgabe wird pro Kopf an die Wohnbevölkerung der Schweiz zurückverteilt (Oekobonus).

Texte de l'initiative du canton du 28 septembre 1988

Une commission parlementaire a adressé au Grand Conseil une proposition qui tend au dépôt d'une initiative cantonale visant à l'introduction d'une taxe kilométrique sur les véhicules automobiles en fonction de leur degré d'utilisation (bonus écologique). Le Grand Conseil a approuvé cette proposition le 22 août 1988 par 89 voix contre 71. Se fondant sur l'article 35 de la Constitution du canton de Zurich, le Conseil d'Etat a déposé l'initiative le 28 septembre 1989 ayant la teneur suivante:

Vu le degré élevé de pollution de l'environnement, la Confédération est invitée à percevoir une taxe kilométrique sur les véhicules automobiles. Les recettes tirées de cette taxe d'utilisation seront rétrocédées, par tête d'habitant, à la population résidente de la Suisse (bonus écologique).

Herr **Piller** unterbreitet im Namen der Kommission für Gesundheit und Umwelt den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Die Standesinitiative wurde wie folgt begründet:

«Die Luftbelastung mit Schadstoffen durch die Verbrennung fossiler Brenn- und Treibstoffe ist ein ernsthaftes Problem. Die Schadstoffemissionen haben seit den fünfziger Jahren insgesamt stark zugenommen. Der Motorfahrzeugverkehr ist an der Produktion dieser Schadstoffe wesentlich beteiligt. Die seit dem 1. März 1986 in Kraft stehende Luftreinhalteverordnung (LRV) schreibt die Qualitätsanforderungen an die Luft durch die Festsetzung von verschiedenen messbaren Immissionsgrenzwerten. Die bisher vom Bund beschlossenen oder in

Finanzhaushaltgesetz

Loi sur les finances de la Confédération

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.058
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.09.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	457-459
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 957

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.