

Ein Beitrag aus dem Stilllegungsfonds für Kernanlagen ist nicht möglich. Die Verordnung des Bundesrates vom 5. Dezember 1983 über den Stilllegungsfonds legt in Artikel 2 Absatz 2 fest:

«Ausgenommen sind Kernreaktoren, die zur Zeit des Inkrafttretens dieser Verordnung stillgelegt, aber noch nicht abgebrochen sind, auch wenn sich in ihnen noch radioaktive Stoffe befinden.»

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

Il y a 30 ans, diverses entreprises fondèrent la Société nationale pour l'encouragement de la technique atomique industrielle (SNA). Cette société dirigea et finança, avec l'aide financière de la Confédération, la construction de la centrale nucléaire expérimentale de Lucens, dans le canton de Vaud. Les premiers essais furent interrompus le 21 janvier 1969 par un grave incident. L'exploitation de la centrale dut être stoppée immédiatement et l'on procéda entre 1969 et 1972, à la mise en sécurité des installations.

Les travaux et les opérations de désaffectation définitifs en vue du déclassement de la centrale expérimentale de Lucens s'étendront sur environ 5 ans et nécessiteront un investissement d'environ 16 millions de francs. La SNA n'est pas en mesure de supporter seule le coût de l'opération.

Dès l'origine du projet, la Confédération a participé pour moitié au financement de la centrale. Par conséquent, une contribution fédérale de 5 millions de francs doit également être dévolue à la désaffectation.

Il n'est pas possible que ce montant soit prélevé sur le fonds pour la désaffectation d'installations nucléaires. L'ordonnance du Conseil fédéral du 5 décembre 1983 concernant ce fonds prévoit à l'article 2 alinéa 2:

«Sont exclus les réacteurs nucléaires désaffectés mais non encore démantelés à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, même s'il y reste des substances radioactives.»

#### *Antrag der Kommission*

Die Kommission beantragt ohne Gegenstimme bei 3 Enthaltungen, einzutreten und dem Bundesbeschluss in der vom Ständerat geänderten Fassung zuzustimmen.

#### *Proposition de la commission*

La commission propose sans opposition (3 abstentions) d'entrer en matière et d'accepter l'arrêté fédéral dans la version du Conseil des Etats.

#### *Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

#### *Detailberatung – Discussion par articles*

#### **Titel und Ingress, Art. 1, 2**

##### *Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### **Titre et préambule, art. 1, 2**

##### *Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

#### *Angenommen – Adopté*

#### *Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

Dagegen

87 Stimmen

5 Stimmen

#### *An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

90.239

### **Parlamentarische Initiative**

**(Bircher Silvio)**

#### **Förderung**

#### **von Solarmobilen/Klein-Elektromobilen**

#### **Initiative parlementaire**

**(Bircher Silvio)**

#### **Droits sur les carburants et électromobiles**

Kategorie IV, Art. 68 GRN – Catégorie IV, art. 68 RCN

#### *Wortlaut der Initiative vom 7. Juni 1990*

Artikel 36ter Absatz 1 der Bundesverfassung sei dahingehend zu ergänzen, dass der Bund neu die Treibstoffzollgelder auch für eine wirksame Förderung und Verbilligung des Baus und/oder des Betriebs von Klein-Elektromobilen/Solarmobilen zu verwenden hat.

#### *Texte de l'initiative du 7 juin 1990*

L'article 36ter, 1er alinéa, de la constitution doit être complété de façon à ce que la Confédération utilise le produit des droits d'entrée sur les carburants pour la nouvelle tâche suivante: Promotion des véhicules électromobiles de petite taille et de véhicules héliomobiles, notamment par la réduction de leurs frais de construction et d'exploitation.

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

#### *Schriftliche Begründung des Initianten*

Durch die beantragte Ergänzung von Artikel 36ter BV soll die Möglichkeit geschaffen werden, Treibstoffzollgelder zu verwenden, um die Elektromobile zu fördern. Die neuere Entwicklung hat gezeigt, dass Solarzellen auf Elektromobilen praktisch nur bei Renn-Solarmobilen mitgeführt werden. Das Wort «Solar-» bezieht sich somit lediglich auf die Art der Stromproduktion, und diese kann auf verschiedene Weise erfolgen. Förderungswürdig sind Elektromobile, weil sie ein grosses Potential an Umweltentlastung und Energieeinsparung in sich bergen. So sind sie z. B. im Luftreinhalte-Konzept des Bundesrats und den zu prüfenden Vorschlägen aufgeführt.

Elektromobile weisen gemäss Infrastudie Vor- und Nachteile auf. Die Vorteile liegen in folgenden Bereichen:

Lufthygiene: Elektromobile führen zu einer Reduktion der Schadstoffbelastung. Zwar hat der Katalysator bereits zu einer gewissen Verbesserung bei der Luftreinigung beigetragen. Beim Kohlendioxidproblem jedoch vermag er nichts auszurichten. Im Zusammenhang mit den Elektromobilen ist in der Bilanz zwar auch die Stromproduktion einzubeziehen. Auch sie belastet die Luft je nach Art der Erzeugung. Die Photovoltaik und die Solarzellen sind ein kostspieliger Ausweg. Nichtsdestoweniger fällt die Bilanz der Luftbelastung auch positiv aus, wenn die zusätzliche Elektrizität für Elektromobile in fossilen Wärmekraftkopplungsanlagen hergestellt wird.

Energieverbrauch: Der geringe Energieverbrauch von Elektromobilen führt zu einem Spareffekt bei der fossilen Energie, deren die konventionellen Personenwagen bedürfen. Ein Elektromobil benötigt für eine Fahrleistung von 10 000 Kilometern ungefähr 1000 Kilowattstunden. Der Endenergieverbrauch beträgt im Vergleich zum konventionellen Personenwagen acht- bis neunmal weniger. Zum Tragen kommen diese Einsparungen, wenn im Individualverkehr zukünftig anstelle der konventionellen Personenwagen vermehrt Elektromobile verwendet werden.

Eine gewaltige Verbesserung in der Energiebilanz könnte erreicht werden, wenn z. B. für Zweitwagen das Elektromobil gewählt wird, das sich hier vom Verwendungszweck her gesehen besonders eignet. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die Schweiz eines der Länder mit dem grössten

Anteil an Zweitwagen ist (rund 500 000 Zweitwagenbesitzer). Könnte man all diese Zweitwagen als Elektromobil betreiben, so würde dies bei der elektrischen Energie zwar einen Mehrverbrauch von 1 bis 1,5 Prozent bewirken. Gleichzeitig aber könnten 10 Prozent (ungefähr 400 Millionen Liter) an Benzin eingespart werden.

Lärmbelastung: Elektromobile verursachen praktisch keinen Lärm. Die Lärmschutz-Verordnung verlangt eine Reduktion der Lärmbelastung in Wohnquartieren.

Flächenbedarf: Sowohl im Verkehr wie beim Parkieren ergibt sich eine Reduktion.

Obigen Vorteilen, die der Allgemeinheit erwachsen, stehen aber gewisse Nachteile gegenüber, die die Besitzer von Elektromobilen zu tragen haben. Dabei handelt es sich um folgende:

Preis: Der Preis ist im Vergleich zum konventionellen Personenwagen zu hoch. Die billigsten und schwachen Elektromobile liegen in der Preisklasse zwischen 10 000 und 20 000 Franken. Die besseren Fahrzeuge liegen in der Preisklasse von über 20 000 und 30 000 Franken.

Reichweite: Sie ist je nach Fahrzeugtyp auf 50, maximal 100 Kilometer begrenzt.

Platz: Er beschränkt sich auf zwei Personen. Für das Gepäck liegt das Platzvolumen etwa im Ausmass einer Getränkebox. Geschwindigkeit: Sie liegt bei höchstens etwa 80 Stundenkilometern.

Gewicht: Das geringe Gewicht (etwa 500 kg) verringert das Sicherheitsgefühl.

Eng gekoppelt mit dem Gewicht ist das Batterieproblem. Leichte Fahrzeuge sind energetisch und kommerziell vorteilhaft. Zwar sind Batterien in Entwicklung, die leichter wären, pro Kilogramm mehr Energie speichern und damit mehr Leistung abgeben könnten. Die Entwicklung ist aber noch nicht so weit gediehen, als dass sie sich in den verkauften Fahrzeugen niederschlagen könnte.

Preis-Leistungs-Verhältnis: Vergleicht man nicht ideologisch, sondern realistisch, so schneidet das Elektromobil im Verhältnis zum herkömmlichen Personenwagen heute noch schlechter ab.

Wie dem Vorschlag zur Initiative entnommen werden kann, sollen für die wirksame Förderung der Elektromobile alle Möglichkeiten offen sein, so auch die Verwendung von Treibstoffzollgeldern.

Insofern wäre es denkbar, dass diese Förderung durch

- Forschungsbeiträge,
  - direkte Finanzhilfe,
  - direkte Verbilligung von Fahrzeugen
- erfolgen könnte.

Sprechen könnte man auch von einer Abgeltung von Leistungen, die im Verhältnis zur Lufthygiene, zur Energie, zum Lärm, zum Raumbedarf usw. sinnvoll sind.

In bezug auf das Bedürfnis und die Wünschbarkeit für den Einsatz von Elektrofahrzeugen zu günstigem Preis gilt es, sich über folgendes Rechenschaft zu geben:

Die Voraussetzung für den Einsatz ist in der Schweiz ideal; dies unter folgenden Aspekten:

- Kurze Fahrstrecken: Der Freizeitverkehr, Einkaufsverkehr, Pendelverkehr zur Arbeit sowie die Fahrten von Orten, die nicht vom öffentlichen Verkehr erschlossen sind, spielen sich auf kurzer Distanz ab.

- Grosse Anzahl von Zweitwagen.

- Gut entwickeltes Umweltbewusstsein des Schweizer Bürgers.

Die Förderung von Elektromobilen muss von flankierenden Massnahmen begleitet werden.

Vorstellbar wären in dieser Beziehung:

- steuerliche Privilegien;
- erweiterte Zulassungsbestimmungen;
- Steuerungsmassnahmen im gesamten Verkehrsbereich wie:

a) angebotsorientierte Massnahmen im Park- und Fahrzonenbereich im Sinne einer Ausgliederung für Elektrofahrzeuge;

b) Temporeduktionen, die speziell auf Elektrofahrzeuge ausgerichtet sind.

Einige dieser Punkte werden ohnehin im Zusammenhang mit

den Massnahmen studiert, die ergriffen werden sollen, um die Luftreinhalte-Verordnung einzuhalten. Deren Realisierungschancen könnten steigen, wenn sie mit entsprechenden Angeboten für den Elektromobilbenutzer verknüpft würden.

Mit einer wirksamen Förderung von Elektromobilen für den nächsten Zeithorizont könnte die heute prekäre Verkehrssituation verbessert werden.

#### *Erwägungen der Kommission*

Die Energiekommission teilt die Auffassung des Initianten, dass die Entwicklung, der Verkauf und der Einsatz von Solarmobilen und Klein-Elektromobilen zu fördern sind. Diese Fahrzeuge weisen in bezug auf die Umweltbelastung (Abgase und Lärm) sowie auf den Energieverbrauch grosse Vorteile auf. Nach Ansicht der Energiekommission sind zudem auch Hybrid-Fahrzeuge zu fördern. Diese verfügen neben dem konventionellen Verbrennungsmotor, der für grössere Distanzen über Land verwendet wird, über einen Elektroantrieb für den Stadtverkehr.

Um den Einsatz von Solarmobilen, Klein-Elektromobilen und Hybrid-Fahrzeugen anstelle von konventionellen Motorfahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu fördern, sind Massnahmen in verschiedenen Bereichen möglich. In erster Priorität muss die technische Entwicklung dieser Fahrzeuge verbessert werden. Das grösste Problem liegt bei der Energiespeicherung. Die heute verfügbaren Blei-Batterien sind im Verhältnis zur gespeicherten Energie zu schwer. Batterien mit anderer Technologie sind zum Teil wohl leichter, aber noch nicht serienreif und weisen zum Teil auch grosse Nachteile auf. Das grosse Gewicht der Batterie reduziert die Reichweite der Fahrzeuge und beeinträchtigt deren Einsatz bei Steigungen. Deshalb muss die Entwicklung eines zweckmässigen Energiespeichers gefördert werden. Der Bund hat schon heute die Kompetenz, um solche Entwicklungsarbeiten zu fördern.

Damit die zur Diskussion stehenden Fahrzeuge vermehrt die Motorfahrzeuge mit Verbrennungsmotor ersetzen können, muss der Anschaffungspreis niedriger werden. Das ist aber erst möglich, wenn die Produktion in Gross-Serien erfolgt. Die Auswirkung der Massenproduktion auf den Anschaffungspreis zeigt sich bei den konventionellen Autos: Vor dreissig Jahren musste mehr als die doppelte Zahl von Stundenlöhnen für ein Durchschnittsauto bezahlt werden verglichen mit heute. Nach Ansicht der Energiekommission kann es nicht Sache des Staates sein, den Kauf von Solarmobilen und Klein-Elektromobilen mit Beiträgen generell zu verbilligen, besonders weil diese als Zweitfahrzeug gedacht und damit einer beschränkten Käuferschicht vorbehalten sind.

Der Betrieb von Solarmobilen, Klein-Elektromobilen und Hybrid-Fahrzeugen kann mit verschiedenen zusätzlichen Massnahmen erleichtert und gefördert werden. Als Beispiele können genannt werden:

- Reservation von entsprechend ausgerüsteten Parkplätzen an privilegierter Lage für solche Fahrzeuge;
- Ausnahmen bei allgemeinen oder zeitlich umschriebenen Verkehrsbeschränkungen;
- Erleichterungen bei der Verkehrszulassung.

Solche Massnahmen sind nicht Gegenstand der Initiative.

Die Energiekommission kann der vom Initianten beantragten Verwendung von Treibstoffzollgeldern für die Förderung von Solarmobilen und Klein-Elektromobilen nicht zustimmen. Für eine solche Aenderung der Zweckbindung müsste die Bundesverfassung geändert werden. Die von der Kommission als sinnvoll erachteten Förderungsmassnahmen erfordern relativ bescheidene Mittel, so dass es sich kaum lohnt, dafür die Verfassung zu ändern. Ein Abzweigen von grösseren Beträgen aus den Treibstoffeinnahmen würde zudem zu Lasten der Mittel für die Verkehrstrennung und den Eisenbahn-Alpentransit erfolgen und hätte damit negative Auswirkungen auf den öffentlichen Schienenverkehr, der in bezug auf Abgase gleich gut abschneidet wie die Elektromobile und der weniger Probleme in bezug auf Strassen- und Parkplatzflächen bietet. Die Elektrofahrzeuge sind in bezug auf die Strassenbenützung schon heute privilegiert, weil sie keine Treibstoffabgaben bezahlen, obschon sie die Strassen benützen. Eine zusätzliche Privilegierung wäre nicht gerechtfertigt.

Die Energiekommission beantragt aus diesen Ueberlegungen mit 13 zu 6 Stimmen, der Initiative keine Folge zu geben.

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

*Développement de l'auteur de l'initiative*

La modification demandée pour l'article constitutionnel 36ter devrait permettre d'affecter une partie du produit des droits d'entrée sur les carburants à la promotion des véhicules électriques. La tendance actuelle est de n'équiper ces engins de cellules photovoltaïques que lorsqu'ils participent à une course du type «Tour du sol». Le terme de solaire s'applique donc simplement à la production d'énergie, qui peut prendre des formes diverses. Il faut promouvoir l'électromobile, car potentiellement, celle-ci permet de réduire la pollution de l'environnement et d'économiser de l'énergie. Elle figure à ce titre dans le rapport du Conseil fédéral sur la stratégie de lutte contre la pollution de l'air et dans les propositions à examiner. Selon une étude menée par Infras, le véhicule électrique présente des avantages et des inconvénients.

**Avantages:**

**Hygiène de l'air:** les véhicules électriques entraînent une réduction de la charge en polluants. Certes, le pot catalytique améliore déjà tant soit peu la qualité de l'air. Cependant, il reste sans effet sur le dioxyde de carbone (anhydride carbonique). Il est vrai que l'électricité, selon son mode de production, engendre également une pollution de l'air. La photovoltaïque et les cellules solaires sont un expédient onéreux. Toutefois, le bilan en matière de pollution de l'air sera positif si des installations à couplage chaleur-force alimentées aux combustibles fossiles produisent le surcroît d'électricité pour ces véhicules.

**Consommation d'énergie:** la faible consommation des véhicules électriques (env. 1000 kWh pour 10 000 km) permet d'économiser l'énergie fossile nécessaire aux voitures de tourisme classiques, la consommation étant huit à neuf fois moindre. Ces économies seront encore plus évidentes si, à l'avenir, davantage de véhicules électriques remplacent les voitures traditionnelles pour le trafic individuel. On améliorerait notablement le bilan énergétique en adoptant l'électricité, par exemple pour la voiture de rechange (seconde voiture). Il est en effet intéressant de constater que la Suisse est un des pays où le nombre des voitures de rechange est le plus important (500 000 unités). Compte tenu de l'utilisation spécifique de ces voitures, leur remplacement systématique par des véhicules électriques engendrerait un surcroît de consommation d'électricité de 1 à 1,5 pour cent. Mais en même temps, les économies d'essence seraient de l'ordre de 10 pour cent (env. 400 millions de litres).

**Bruit:** les véhicules électriques ne font pratiquement pas de bruit. Or, l'ordonnance sur la protection contre le bruit vise à réduire les nuisances phoniques dans les quartiers d'habitation.

**Emprise au sol:** il s'ensuit une réduction des surfaces nécessaires aussi bien pour circuler que pour stationner.

Alors que la collectivité a tout à gagner de l'utilisation de véhicules électriques, le propriétaire en subit les inconvénients, notamment:

**Prix:** il est encore trop élevé, comparé avec celui des voitures de tourisme ordinaires. Les véhicules électriques les meilleur marché, mais aussi les plus faibles, vont de 10 000 à 20 000 francs, les plus performants impliquent une dépense dépassant les 20 000 à 30 000 francs.

**Rayon d'action:** limité, en fonction du type de véhicule, à 50 km, 100 km au maximum.

**Habitabilité:** place pour deux personnes et un bagage dont le volume équivaut à celui d'un cageot.

**Vitesse:** 80 km/h, tout au plus.

**Poids:** faible (quelque 500 kg), réduit l'impression de sécurité. De plus, le problème du poids se double de celui des batteries. Les véhicules légers sont avantageux, tant du point de vue commercial qu'énergétique. Certes, on développe actuellement des batteries plus légères, qui offriraient plus d'énergie stockée par kilo et seraient plus performantes. Toutefois, ces progrès ne se répercutent pas encore sur les véhicules commercialisés.

**Rapport prix/prestation:** abstraction faite des arguments idéologiques, le fait est que l'électromobile supporte encore difficilement la comparaison avec la voiture traditionnelle.

Selon l'initiative, tout doit être mis en oeuvre pour promouvoir efficacement le véhicule électrique, notamment au moyen du produit des droits d'entrée sur les carburants.

Il serait envisageable que l'action promotionnelle se traduise par:

- des subventions à la recherche
- l'octroi d'une aide financière directe
- une réduction du prix des véhicules.

On pourrait envisager également une indemnisation des prestations en matière d'hygiène de l'air, de consommation d'énergie, de bruit, d'emprise au sol, etc.

Concernant la nécessité et l'opportunité de mettre en circulation des véhicules électriques à un prix avantageux, il faut relever que la Suisse présente des conditions idéales à plus d'un égard, car:

- les trajets sont courts: les trafics de loisir, d'achat, pendulaires, pour le travail, entre localités qui ne sont pas desservies par les transports publics, se font sur de courtes distances;
- le nombre des voitures de rechange est important;
- le citoyen est sensible aux problèmes d'environnement.

On ne saurait faire la promotion des véhicules électriques sans prendre des mesures connexes.

On pourrait imaginer:

- d'accorder des privilèges fiscaux
- d'élargir les prescriptions d'homologation
- de prendre des mesures d'incitation visant l'ensemble du trafic, par exemple:

- a) des mesures pour favoriser l'offre en places de stationnement et en voies de circulation, dans le sens d'une séparation des courants de trafic pour les véhicules électriques,
- b) des réductions des vitesses définies spécialement en fonction des véhicules électriques.

Certains de ces points sont d'ailleurs à l'étude au titre des mesures prises pour concrétiser l'ordonnance sur la protection de l'air. Leurs chances de s'imposer augmenteraient sans doute s'ils venaient à être associés à des offres pour les usagers des véhicules électriques.

En favorisant rapidement et efficacement les véhicules électriques, on pourrait améliorer la situation, aujourd'hui précaire, en matière de trafic.

*Considérations de la commission*

La commission partage l'avis de l'auteur de l'initiative quant à la promotion des véhicules solaires et des petits véhicules électriques (développement, vente et mise en circulation). Ces engins présentent des avantages non négligeables pour l'environnement (moins de pollution et moins de bruit) et pour la consommation d'énergie. Par ailleurs, la commission estime qu'il faut aussi promouvoir les véhicules hybrides munis d'un moteur classique à combustion, qui peut être enclenché pour de plus grandes distances, la propulsion à l'électricité étant réservée pour les trajets en agglomération. Pour remplacer les véhicules traditionnels par des engins électriques et hybrides, les mesures possibles touchent divers domaines. Tout d'abord, il faut renforcer le développement technique de ces véhicules, le problème le plus important étant le stockage d'énergie. Les batteries actuelles au plomb sont trop lourdes pour leur capacité. Les nouveaux modèles, à base de technologies différentes, sont peut-être plus légers mais ne peuvent pas pour l'instant être fabriqués en série; certains présentent du reste de graves inconvénients. Le poids des batteries réduit le rayon d'action des véhicules et les retarde en montée. C'est pourquoi il faut encourager la mise au point d'un «réservoir d'énergie» plus approprié. Or, la Confédération est déjà habilitée à promouvoir de tels travaux.

Pour que les véhicules électriques remplacent davantage les véhicules traditionnels, il faut en abaisser le prix à l'acquisition. Or, cela ne va pas sans la production sur une large échelle. Les conséquences de la production de masse s'observent aisément sur les véhicules traditionnels; il y a trente ans, pour acquérir une voiture de tourisme ordinaire, il fallait déboursier, en heures de salaire, plus du double d'aujourd'hui. Selon la

commission, il ne saurait incomber à l'Etat de réduire de manière générale le prix d'achat des véhicules électriques par le biais de subventions. En effet, ces véhicules sont surtout appelés à remplacer la voiture de rechange qui est l'apanage d'une couche limitée de la population.

Plusieurs mesures complémentaires peuvent encourager le recours aux véhicules électriques et à des véhicules hybrides. Il serait par exemple possible de:

- réserver à des endroits privilégiés des places de stationnement aménagées pour ce type de véhicule;
- consentir à des dérogations pour les limitations de circulation générales ou temporaires;
- faciliter l'homologation.

Ces mesures ne font pas l'objet de l'initiative.

La Commission de l'énergie ne saurait approuver la requête de l'auteur de l'initiative quant à l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants pour promouvoir les véhicules électriques de petite taille. En effet, pour changer l'affectation du produit, il faudrait modifier la constitution. En revanche, les mesures préconisées par la commission ne requièrent que des moyens relativement modestes qui ne justifient guère un amendement constitutionnel. En outre, si des montants importants étaient prélevés sur le produit des droits d'entrée, ce serait au détriment des mesures visant à séparer les courants de trafic ainsi que de la réalisation des lignes ferroviaires à travers les Alpes. Or, il ne saurait être question d'entraver de la sorte les transports publics par rail, étant donné qu'en matière de pollution ils sont aussi efficaces que les véhicules électriques, et qu'ils posent moins de problèmes de stationnement et d'affectation des routes. A noter aussi que les véhicules électriques sont déjà privilégiés, puisqu'ils utilisent les routes sans payer la redevance sur les carburants. Dès lors, une prérogative supplémentaire ne se justifie pas.

En conséquence, la Commission de l'énergie propose par 13 voix contre 6 de ne pas donner suite à l'initiative.

#### *Antrag der Kommission*

##### *Mehrheit*

Der Initiative keine Folge geben

##### *Minderheit*

(Meyer Theo, Bodenmann, Carobbio, Meizoz, Thür, Weder Hansjürg)

Der Initiative Folge geben

#### *Proposition de la commission*

##### *Majorité*

Ne pas donner suite à l'initiative

##### *Minorité*

(Meyer Theo, Bodenmann, Carobbio, Meizoz, Thür, Weder Hansjürg)

Donner suite à l'initiative

**Bircher Silvio:** Es ist interessant, dass die Energiekommission, welche Ihnen einen schriftlichen Bericht vorgelegt hat, zur Förderungswürdigkeit von Solar- und Elektromobilen voll und ganz ja sagt. Sie sagt sehr wahrscheinlich deshalb ja, weil es unbestritten ist, dass ein grosses Potential an Umweltentlastung – bei der immer noch steigenden Zahl von benzinbetriebenen Personenwagen – durch Elektromobile eingebracht werden könnte.

Sie kennen auch die grossen lufthygienischen Probleme unserer stark bevölkerten städtischen Agglomerationen. Gerade da wäre der Einsatz von Leichtfahrzeugen mit ihrer relativ kleinen Reichweite ideal. Sie kennen die Parkplatzprobleme derselben städtischen Gebiete; Elektromobile haben aber einen sehr geringen Parkraumbedarf. Denken Sie aber auch an das Lärmproblem in den stark bewohnten Gebieten; Elektromobile fahren praktisch lärmfrei. Schliesslich kann man noch festhalten – deshalb ist ja sehr wahrscheinlich auch die Energiekommission mit der Vorbehandlung dieser Initiative betraut worden –, dass bei gleichen Transportleistungen enorme Mengen an Energie eingespart werden könnten. Leider aber hat dann die Energiekommission diese Förderungswürdigkeit nicht weiter konkretisiert. Sie hat in ihrem Bericht lediglich auf-

gezeigt, wie man beispielsweise bei der Parkplatzreservation oder bei gewissen Verkehrszulassungsvorschriften Erleichterungen schaffen könnte. Aber zu einer markanten Förderung sagt sie nein; sie erachtet sie als nicht notwendig.

Ich bin aber überzeugt – die Entwicklung der letzten Jahre hat es gezeigt –, dass nur ein entscheidender Förderungsschub die Verbreitung von Elektromobilen und damit auch den Ersatz von heutigen, anderen Automobilen möglich machen wird. Die Konstrukteure leiden nämlich heute darunter, dass sie relativ hohe Entwicklungs- und Konstruktionskosten haben; sie müssen diese verständlicherweise auf die Verkaufspreise umlegen. Bei den heutigen, hohen Verkaufspreisen sinkt damit die Chance, Käufer zu finden: Die heutigen Marktpreise liegen meistens markant über 10 000 Franken, häufig aber sogar zwischen 20 000 und 30 000 Franken. Durch den hohen Preis werden dann aber gerade jene Personen wieder bestraft, die mit einem persönlichen Beitrag für die Umweltsanierung eintreten und die gewillt sind, mit einem etwas weniger komfortablen Fahrzeug gewisse Nachteile punkto Raum, punkto Reichweite oder punkto Geschwindigkeit in Kauf zu nehmen.

Der Entwicklungsschub wird aber auch deshalb nötig sein, weil unbedingt noch einige markante technische Verbesserungen notwendig sind. Ich nenne das Problem der Batteriespeicherung, an dem immer noch gearbeitet wird, oder die Suche nach der idealen Karosserie.

Nun könnten Sie sagen, das sei alles gut und recht, die Elektromobile müssten sicher weiterentwickelt werden, sie müssten verbilligt werden, aber das solle durch den Markt, durch die freie Wirtschaft, erfolgen. Auf diesen Einwand müsste ich Ihnen entgegnen, dass bis heute keine grössere Firma bereit gewesen ist, diese Investitionen für Verbesserungen und für eine Verbilligung solcher Leichtfahrzeuge vorzunehmen. Wir könnten in Betracht ziehen, dass sich grosse Industrienationen dieses Problems annehmen; aber Sie wissen, dass in den meisten anderen Industrieländern eine markante Automobilproduktion besteht und dass deshalb aus naheliegenden Gründen kein Ansporn dazu besteht.

Die Initiative zeigt auf, wie sich die Schweiz dieser Marktnische eines High-Tech-Bereichs mit grosser Zukunft annehmen und wie sie durch gezielte Verbilligung und gezielte Förderung von Solar- und Elektromobilen dazu beitragen könnte, dass der Markt mehr solche Fahrzeuge, als es heute der Fall ist, abnehmen würde.

Die Initiative schlägt Ihnen ein Finanzierungsmodell vor, das aufzeigt, wie man via die Treibstoffzollgelder, welche auch heute im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden müssen, die Solar- und Elektromobile verbilligen und fördern könnte. Selbstverständlich ist es aber nach einem positiven Entscheid in diesem Rat der vorberatenden Kommission freigestellt, auch nach anderen Finanzierungs- und Verbilligungsmöglichkeiten zu suchen.

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen.

**Meyer Theo, Sprecher der Minderheit:** Wenn Sie den Bericht zur parlamentarischen Initiative wirklich studiert haben, so haben Sie alle Vorteile von Solar- respektive Elektrofahrzeugen aufgelistet gefunden – ich möchte diese nicht wiederholen –; trotzdem kommt die Kommissionsmehrheit zur Auffassung, der Initiative sei keine Folge zu geben. Ich kann mir dieses Resultat nur durch eine ideologische Blockiertheit erklären, denn sachlich ist es nicht gerechtfertigt.

Vergleichen Sie einmal den Aufwand und die Wirkungen von zwei unterschiedlichen Massnahmen zur Reduktion des NO<sub>x</sub> respektive des Ozons.

Diesen Sommer hat der Bundesrat auf der Nord-Süd-Achse Tempo 100 beschlossen. Das Ziel war eine Senkung des Ozonwertes. Kostenpunkt der Massnahme: viele Millionen Franken. Die Schätzungen gehen je nach der Interessenlage stark auseinander; ich verzichte deshalb auf die Nennung einer Zahl. Wenn das Resultat überhaupt messbar sein wird, so wird sich die Verringerung des NO<sub>x</sub> unterhalb des Streubereichs der Messgeräte bewegen.

Was die Temporeduktion wegen dem damit verbundenen Aerger aber auch ausgelöst hat, ist eine Vervierfachung der Sitze der Auto-Partei, was gewiss nicht im Sinne der Erfinder gewesen ist.

Dem gegenüber steht die Möglichkeit, für die Verbesserung der Luft Elektrofahrzeuge einzusetzen. In der Schweiz hat es etwa 500 000 Zweitwagen, die sich für einen Umstieg auf Solarmobile hervorragend eignen. Wenn alle diese Zweitwagen bei 10 000 Kilometer Fahrleistung pro Jahr als Elektromobile zirkulieren würden, nähme zwar der Strombedarf um zirka 1 bis 1,5 Prozent zu; gleichzeitig könnten aber etwa 400 Millionen Liter Benzin eingespart werden – das betrifft immerhin 10 Prozent der gesamten Emissionen aus dem Autoverkehr. Vielleicht wäre es gut, wenn sich Herr Bundespräsident Cotti, der für CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Probleme zuständig ist, einmal mit Herrn Bundesrat Ogi unterhalten würde. Man hat manchmal den Eindruck, auch im Bundesrat wisse die Linke nicht, was die Rechte tut.

Was braucht es denn, damit Elektrofahrzeuge auch wirklich gekauft werden? Die bisher bekannten Fahrzeuge sind keine richtigen Serienfahrzeuge, haben Kinderkrankheiten und sind recht teuer. Die Sicherheit liegt meistens – wie die kürzlich durchgeführten Crash-Tests zeigen – noch im argen. Hier muss ebenfalls noch Entwicklungsarbeit geleistet werden.

Auf der Angebotseite könnte z. B. eine gewisse Privilegierung bei zur Verfügung stehenden Parkplätzen erfolgen. Die zur Verfügung stehenden Parkplätze bei Park-and-Ride-Anlagen bei Bahnhöfen würden ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr fördern. Zumindest aber müssen bestehende Hindernisse abgebaut werden.

Dazu ein Beispiel: Die Arbeitsgemeinschaft für dezentrale Energieversorgung (Adev), deren Präsident ich bin, hat beim Bahnhof Liestal die erste Park-and-Ride-Anlage für Solarfahrzeuge gebaut; sie hat von der Toni-Molkerei sogar einen Umweltschutzpreis erhalten. Die Einnahmen aus der Vermietung von Parkplätzen und Stromverkauf betragen rund 1400 Franken; den SBB aber müssen wir für die Zurverfügungstellung des Areals und des Dachs 1500 Franken bezahlen.

Was in Saas Fee und einigen anderen Ferienorten möglich ist und von allen als wohltuend empfunden wird, sollte auch andernorts, z. B. in Teilen der Innenstädte, verfügt werden können. Ohne ein gewisses Bündel von Massnahmen wird die Luftqualität der sechziger Jahre nie erreicht werden können. Wir haben jedoch nicht unbeschränkt Geld; es geht deshalb darum, mit dem limitierten Geld die grösstmögliche Wirkung zu erzielen. Dazu gehören eindeutig die Solarfahrzeuge.

Wenn Sie dazu das Problem der Akzeptanz mitberücksichtigen: Schauen Sie sich einmal die Popularität der Tour de Sol an. Theoretisch gute Massnahmen nützen uns nichts, wenn die Akzeptanz fehlt und die Vorschläge deshalb Makulatur bleiben.

Die parlamentarische Initiative ist vernünftig, denn sie will der Strassenkasse Geld entnehmen, damit Autos, die Abgase ausstossen, ersetzt werden durch Autos, die keine Abgase ausstossen. Es ist weder ein Raubzug auf den Geldbeutel der Automobilisten – wie das in der Kommission gesagt worden ist –, noch bedeutet es eine ideologische Systemveränderung. Ich bitte Sie deshalb, die parlamentarische Initiative Bircher Silvio zu unterstützen.

**M. Caccia**, rapporteur: La Commission de l'énergie a bien montré l'intérêt qu'elle a pour les véhicules électriques et solaires. Dans son rapport d'environ cinq pages, elle en a consacré presque trois pour expliquer les avantages des véhicules solaires et un peu plus d'une page pour indiquer les raisons pour lesquelles elle n'est pas d'accord avec cette initiative pour une modification de la constitution. Je ne veux pas consacrer trop de temps, car il est plus utile de l'employer pour des thèmes et pour des discussions plus concrètes, mais je vous renvoie aux pages 4 et 5 du rapport pour vous rappeler que la commission a traité l'affaire avec tout l'engagement possible. Elle a en tout cas estimé que cette initiative ne prend pas en considération une des solutions transitoires possibles, c'est-à-dire les véhicules hybrides. La commission a constaté qu'il y a des développements importants à effectuer, notamment dans le do-

maine de l'accumulation de l'énergie qui est d'ailleurs un des points faibles qui concerne même la sécurité des véhicules électriques. Il existe déjà aujourd'hui des bases constitutionnelles et légales qui peuvent être utilisées pour le développement technologique et celui dont il est question ici.

En réalité, le problème est de savoir comment abaisser le prix des véhicules électriques. Cette question est très délicate. La commission a au moins essayé d'indiquer comment on pourrait déjà aujourd'hui, sur la base de la constitution et des lois actuelles – à ce propos, je cite encore l'arrêté fédéral sur l'énergie – faciliter l'introduction, à titre expérimental, de ce type de véhicules. Pour une introduction sur une large échelle, il y a encore passablement de problèmes à résoudre, entre autres ceux relatifs à la sécurité que le rapporteur de la minorité, M. Theo Meyer, vient de citer.

La question est la suivante. Veut-on modifier la constitution pour en définitive pouvoir abaisser le prix des voitures électriques et solaires? Ou bien, le moment est-il venu d'accomplir un pas de ce genre-là? Si tel n'est pas le cas, faut-il s'attaquer surtout aux autres possibilités de promotion des véhicules solaires? La commission donne une réponse très claire allant dans ce sens par 13 voix contre 6. Ce sont donc les autres possibilités qu'il faut continuer d'exploiter avant de prendre des mesures de ce genre. Je ne vous citerai pas tous les arguments qui sont exposés dans le rapport.

Je vous rappelle que chaque innovation technologique a son revers. Il n'est donc pas exclu que le véhicule électrique bon marché pourrait être, non la deuxième voiture, mais la troisième. Et alors le résultat, c'est que sur nos routes il n'y aurait pas que deux voitures par famille, mais trois. Ainsi, le grand problème qui se pose aujourd'hui n'a pas simplement un caractère technologique. C'est, si vous voulez, une question de culture de l'automobile. C'est la signification sociale de l'automobile en tant que telle qui est en jeu. Autrement, on ne comprendrait pas comment aujourd'hui la cylindrée moyenne des voitures qui sont achetées augmente. Cette indication n'est pas nécessairement une bonne prémisse pour un essor garanti des voitures solaires ou électriques. Cette évolution est donc délicate et demande encore de la réflexion.

La Confédération a les moyens d'aider certains types de développement. C'est la raison pour laquelle la commission, dans sa grande majorité, a décidé de ne pas donner suite à cette initiative de M. Bircher. Cela ne signifie absolument pas qu'elle n'a pas montré d'intérêt. Bien au contraire, elle en a manifesté beaucoup pour ce type de véhicules et de développement technologique.

**Müller**, Berichtersterter: Die Energiekommission teilt grundsätzlich die Auffassung des Initianten, dass die Entwicklung, der Verkauf und der Einsatz von Solarmobilen und Kleinelektromobilen zu fördern sind. Das gleiche gilt aber auch für die Hybrid-Fahrzeuge, welche neben einem konventionellen Verbrennungsmotor für grössere Distanzen einen Elektromotor für den Stadtverkehr eingebaut haben.

In der Diskussion kam aber ganz klar zum Ausdruck, dass eine Förderung der Kleinfahrzeuge mit Treibstoffzollgeldern verfehlt ist, denn es handelt sich ein weiteres Mal um den Raubzug auf das Portemonnaie des Automobilisten. Nicht alle leben in einer geografischen Lage, die sich für Kleinfahrzeuge eignet, und auch nicht alle können auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Weiter gilt es zu überlegen, ob es angesichts des Moratoriums im Kernkraftwerkbau sinnvoll ist, etwas zu fördern, das elektrische Energie beansprucht.

Im weiteren wurde darauf hingewiesen, dass mit der beantragten Unterstützungsmassnahme aus Treibstoffzollgeldern ausgerechnet die Kasse geschöpft würde, der man durch diese Massnahmen längerfristig die Einnahmen kürzt. Zudem wurde gesagt, dass bei der technischen Forschung und Entwicklung die öffentliche Hand nicht sehr viel beitragen kann. Die Industrie hat seit Jahren grössere Mittel in diesen Bereich investiert. Diesbezügliche Ergebnisse werden dauernd verbessert.

Ansatzpunkte für eine staatliche Förderung liegen vielmehr im Bereiche einer Privilegierung bezüglich Steuern und Parkplätzen. Zu bedenken ist dabei aber, dass die Elektrofahrzeuge

bereits heute bevorzugt sind, weil dafür keine Treibstoffzollgelder zu bezahlen sind, obwohl die Lenker von Elektrofahrzeugen die Strassen mitbenützen.

Grossmehrheitlich kam die Kommission zum Schluss, dass das Instrumentarium zur Förderung, Forschung und Entwicklung von Elektromobilen bereits vorhanden ist. Ich erinnere daran, dass der Bund bereits aufgrund des Forschungsartikels das Projekt «Menzingen» bei den Solarmobilen mitfinanzierte.

Eine weitere Möglichkeit gibt nun der Energieartikel. Dank dem Energienutzungsbeschluss wird das EVED auch Pilot- und Demonstrationsanlagen fördern können. Das Projekt «Diane» (Durchbruch innovativer Anwendungen neuer Energietechniken) ist Teil des Programms «Energie 2000». Dort lautet ein Punkt: Antrieb und Sicherheit von Kleinautomobilen. Auch am Versuch für das Hybrid-Auto ist der Bund mitbeteiligt. Dazu gesellen sich eine Reihe anderer Projekte.

Aus all diesen Erwägungen kommt die Kommission mehrheitlich zum Schluss, dass eine Ergänzung der Bundesverfassung im Sinne des Initianten nicht notwendig ist. Sie empfiehlt Ihnen mit 13 zu 6 Stimmen, der Initiative keine Folge zu geben.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (keine Folge geben)	65 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (Folge geben)	52 Stimmen

Ad 88.032

### Motion der Kommission Datenschutzregeln im Telekommunikationsbereich

### Motion de la commission Règles de protection des données en matière de télécommunications

#### Nachtrag – Supplément

Siehe Seite 1284 hiervor – Voir page 1284 ci-devant

#### Wortlaut der Motion vom 25. Februar 1991

Der Bundesrat wird eingeladen, umgehend Datenschutzregeln im Telekommunikationsbereich zu erarbeiten und den eidgenössischen Räten Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen.

#### Texte de la motion du 25 février 1991

Le Conseil fédéral est invité à élaborer immédiatement des règles de protection des données en matière de télécommunications, d'en faire rapport aux Chambres et de formuler des propositions.

#### Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

#### Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

#### Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 15. Mai 1991

Die geltende schweizerische Fernmeldeordnung aus dem Jahre 1924 genügt den heutigen Ansprüchen infolge der tiefgreifenden technischen und wirtschaftlichen Entwicklung auf

diesem Gebiet nicht mehr. Mit der Ausarbeitung eines Entwurfs zum Fernmeldegesetz (FMG) trug der Bundesrat dieser Entwicklung Rechnung. Das Gesetz ist zurzeit im Differenzbereinigungsverfahren und wird voraussichtlich im Juni dieses Jahres verabschiedet. In den vorberatenden Kommissionen und in den Räten wurden Fragen des Datenschutzes bereits eingehend diskutiert.

Das FMG berücksichtigt dementsprechend – eingedenk der Tatsache, dass insbesondere durch die Einführung voll digitalisierter Netze (ISDN für Integrated Services Digital Network) in grösserem Rahmen als bisher personenbezogene Daten übermittelt und einfacher gespeichert, bearbeitet und weitergegeben werden können – auch die Anliegen des Datenschutzes. So werden in Artikel 12 Absatz 2 der Persönlichkeitschutz bei der Erstellung von Abonnementsverzeichnissen, in den Artikeln 14 bis 17 und 46 das Fernmeldegeheimnis, in den Artikeln 47 und 48 das Fälschen oder Unterdrücken bzw. das unbefugte Verwenden von Nachrichten geregelt. Zudem hat der Bundesrat gestützt auf die Artikel 5, 7, 8, 12, 26 und 33 FMG die Möglichkeit, den Problemen des Datenschutzes auf dem Verordnungswege Rechnung zu tragen.

Der Bundesrat ist sich der Problematik des Datenschutzes im Fernmeldebereich bewusst. Fragen bezüglich des Schutzes personenbezogener Daten stellen sich beispielsweise im Zusammenhang mit der Speicherung personenbezogener Daten in Vermittlungsstellen, der Rufnummernanzeige auf dem Display des Angerufenen oder mit der Weitergabe von Angaben, die dem Telefonverzeichnis zugrunde liegen. Soweit es sich hier um datenschutzrechtliche Fragen von spezialrechtlichem Charakter handelt, die nicht durch das Datenschutzgesetz abgedeckt werden, wird ihnen der Bundesrat im Rahmen der Verordnungsgebung zum FMG Rechnung tragen.

In diesem Sinne ist der Bundesrat bereit, die Motion als Postulat entgegenezunehmen.

#### Rapport écrit du Conseil fédéral du 15 mai 1991

Etant donné les profondes mutations techniques et économiques dans le domaine en question, la législation suisse de 1924 sur les télécommunications, toujours en vigueur, ne répond plus aux exigences actuelles. Le Conseil fédéral a tenu compte de cette réalité en élaborant un projet de loi sur les télécommunications (LTC). Celui-ci se trouve au stade de l'élimination des divergences et sera probablement approuvé de manière définitive au mois de juin 1991. Tant au sein des commissions préparatoires que dans les deux Chambres, le problème de la protection des données a déjà été largement discuté.

Notamment par l'usage de réseaux entièrement digitalisés (ISDN; Integrated Services Digital Network), on peut davantage que précédemment transmettre ainsi que mémoriser, élaborer et fournir plus facilement des données personnelles. En conséquence, la LTC a aussi été rédigée en fonction de la protection des données. Ainsi, le 2e alinéa de l'article 12 régit la protection de la personnalité lors de l'établissement de la liste des abonnés. Les articles 14 à 17 et l'article 46 ont trait au secret des télécommunications. Les articles 47 et 48 règlent la falsification, la suppression, voire l'utilisation sans droit de messages. De plus, en vertu des articles 5, 7, 8, 12, 26 et 33 LTC, nous pouvons résoudre le problème de la protection des données par voie d'ordonnance.

Nous sommes donc conscients des problèmes que pose la protection des données dans le domaine des télécommunications. La question d'une telle protection dans le domaine du personnel se pose par exemple en relation avec la mémorisation de ces données dans les centrales de commutation, avec la visualisation du numéro de celui qui appelle sur l'appareil du destinataire ou avec la fourniture de données se rapportant aux annuaires téléphoniques. Dans la mesure où il s'agit de l'occurrence d'éléments relevant du droit régissant la protection des données et ayant un caractère juridique particulier, et qui ne sont pas couverts par la loi sur cette protection, nous en tiendrons compte dans les ordonnances liées à la LTC. Dès lors, nous sommes disposés à accepter la teneur de la motion comme postulat.

## **Parlamentarische Initiative (Bircher Silvio) Förderung von Solarmobilen/Klein-Elektromobilen**

### **Initiative parlementaire (Bircher Silvio) Droits sur les carburants et électromobiles**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.239
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.12.1991 - 14:30
Date	
Data	
Seite	2206-2211
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 674

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.