

chend dem Rundschreiben des Eidgenössischen Finanzdepartementes vom 22. Oktober 1963 – bis zur Höchstgrenze von 30 Tagen je Jahr zusätzliche Urlaubstage gewährt.

Die Inhaber eines öffentlichen Amtes können jedoch nicht unbeschränkt bezahlten Urlaub in Anspruch nehmen; insbesondere sind auch die damit verbundenen Aufgaben in die Anspruchsbeurteilung einzubeziehen. In der Vergangenheit mussten einige wenige Gesuche abgelehnt werden, weil eine offensichtliche Unverhältnismässigkeit zwischen diesen Aufgaben und dem verlangten Urlaub bestand. Ferner kann es selbst bei einem Bundesbetrieb nicht dessen Sache sein, alleine die finanziellen Folgen zu tragen, welche damit verbunden sind, dass Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ein öffentliches Amt ausüben; schliesslich wird dieser Dienst an der Gemeinschaft entschädigt.

In Artikel 10 Absatz 3 der Beamtenordnung 2 hat der Bundesrat es den SBB übertragen zu bestimmen, ob und in welchem Umfang ein Abzug von der Besoldung, den Ruhetagen und den Ferien stattzufinden hat, wenn die Beanspruchung 15 Tage jährlich übersteigt. Nachdem eine Ausdehnung der Zuständigkeiten von PTT und SBB bei der Anwendung der Beamtenordnung in Vorbereitung ist, gibt es keinen Grund, dass der Bundesrat zur Aenderung der Vorschriften über die Gewährung von Urlaub interveniert.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Abgelehnt – Rejeté

92.3086

Motion Berger

Energieversorgung. Beschleunigtes Verfahren

Procédure accélérée pour les installations énergétiques

Wortlaut der Motion vom 12. März 1992

Der Bundesrat wird eingeladen, möglichst rasch alle notwendigen Anordnungen zu treffen, welche die Einführung eines beschleunigten Abklärungsverfahrens ermöglichen; dadurch sollen die Verwirklichung geplanter Anlagen für unsere Energieversorgung sowie die Erneuerung bestehender Einrichtungen, namentlich im Bereich der elektrischen Energie, vorange-
trieben werden.

Texte de la motion du 12 mars 1992

Le Conseil fédéral est invité à prendre, dans les meilleurs délais, toutes dispositions permettant d'introduire une procédure d'enquête accélérée afin d'activer toutes réalisations ou améliorations d'installations nécessaires à notre ravitaillement en énergie notamment en énergie électrique.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubry, Chevallaz, Comby, Couchepin, Deiss, Ducret, Duvoisin, Eggly, Epiney, Etique, Frey Claude, Friderici Charles, Gobet, Guinand, Hari, Leuba, Maitre, Mamie, Narbel, Philipona, Pidoux, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Rychen, Sandoz, Savary, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Theubet, Zölch (30)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'aggravation progressive de notre ravitaillement en électricité inquiète plus d'une autorité responsable de notre pays. La lenteur et le retard que subissent les projets soumis à la procédure d'enquête deviennent préoccupants. A une époque où la crise économique sévit et que simultanément les perspectives

d'ouvertures vers l'Europe se précisent, il est inconcevable que des signes de pénurie se dessinent à l'horizon. Dans la situation particulière que nous traversons, il est indispensable de disposer en suffisance d'énergie sûre et respectueuse de notre environnement.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
vom 13. Mai 1992*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral
du 13 mai 1992*

Le Conseil fédéral est prêt à accepter la motion.

Ueberwiesen – Transmis

92.3110

Motion Béguelin

Koordination zwischen Bahntarifen und Benzinpreis

Coordination entre les mesures tarifaires prévues pour les chemins de fer et les prix des carburants

Wortlaut der Motion vom 18. März 1992

Der Bundesrat wird eingeladen, ein Instrument zu schaffen, womit er die Entwicklung der Bahntarife mit jener der Treibstoffpreise koordinieren kann; es soll verhindert werden, dass sich die Ungleichheit zwischen den beiden Preiskurven immer weiter vergrössert und auf die Dauer alle Investitionen zugunsten des öffentlichen Verkehrs (z. B. «Bus und Bahn 2000») unwirksam macht.

Texte de la motion du 18 mars 1992

Le Conseil fédéral est invité à se donner les moyens de coordonner l'évolution des tarifs ferroviaires avec celle des prix des carburants; il s'agit d'éviter que la disparité entre les deux courbes continue à s'élargir, mettant ainsi en cause, à terme, tous les investissements en cours et décidés en faveur des transports publics (par exemple RAIL et BUS 2000).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Bäumlin, Bischof, Bodenmann, Borel François, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Carobbio, Diener, Dünki, Duvoisin, Fankhauser, Gonseth, Hafner Ursula, Herczog, Hollenstein, Hubacher, Jean-prêtre, Keller Rudolf, Ledergerber, Leemann, Leuenberger Ernst, Maeder, Matthey, Meier Hans, Meier Samuel, Misteli, Rebeaud, Ruffy, Seiler Rolf, Sieber, Stalder, Steiger, Strahm Rudolf, Thür, Vollmer, Weder Hansjürg, Züger, Zwygart (39)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1. Le trafic automobile privé représente en prestations (V-km), pour les distances supérieures à 3 km, environ 80 pour cent de la totalité du trafic, les transports publics en gros de 70/30 pour cent en faveur de la route pour les transports où les deux moyens sont en concurrence.

2. Par sa politique des investissements à moyen et à long termes, le Conseil fédéral vise à stopper cette tendance, voire à l'inverser en partie en faveur du rail, pour des raisons évidentes – dans un pays à haute densité de population – de protection de l'environnement et de qualité de vie.

3. Le prix des carburants pour le consommateur privé sont à la baisse, alors que les tarifs des transports publics (entreprises du trafic général plus PTT) sont en hausse accélérée: + 10 pour cent au 1er mai 1991, + 13,6 pour cent pour l'abonnement demi-prix au 1er janvier 1992, + 9,7 pour cent au 1er mai 1992, suppression au 1er janvier 1993 des subventions décidées en 1986 pour l'abonnement demi-prix, pour le

trafic des pendulaires (pour ce trafic en particulier, la suppression des subventions pour les abonnements annuels, annoncée pour le 1er janvier 1993, apparaît comme une incohérence totale) et + 10 pour cent, déjà annoncée pour le printemps 1993.

Ces deux évolutions contradictoires compromettent incontestablement les investissements massifs consentis en faveur des transports publics, dans la mesure où les usagers sont économiquement poussés vers la route. Le Conseil fédéral doit corriger cette tendance perverse.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 13. Mai 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral du 13 mai 1992

Le message du 1er avril 1992 sur les mesures d'assainissement des finances fédérales 1992 préconise plusieurs propositions visant à réaliser de nouvelles recettes pour la Confédération. L'une de ces mesures consiste à majorer le droit de base sur les carburants de 25 centimes par litre, ce qui devrait entraîner un supplément de recettes de l'ordre de 1,6 à 1,8 milliard de francs; la moitié de cette somme sera obligatoirement affectée à des tâches en rapport avec le trafic routier.

Dans notre message du 27 janvier 1992 concernant la prorogation et la refonte des redevances sur l'utilisation des routes, nous proposons également une adaptation au renchérissement du prix de la vignette. Quant à la redevance sur le trafic des poids lourds, elle devrait être relevée de 30 pour cent au 1er janvier 1995, perçue selon le système actuel pour une période transitoire. Cependant, ce système devrait être le plus rapidement possible remanié en un système basé sur les prestations, en étroite collaboration avec la Communauté européenne (CE). En outre, nous entendons concrétiser progressivement le principe de la «vérité des coûts» dans le domaine du transport des marchandises, de façon à rééquilibrer le jeu de la concurrence entre le rail et la route.

Le prix du carburant n'est qu'un élément de la comparaison des prix transports public/transports individuels. En effet, les taxes routières, les charges dues aux assurances, aux frais d'acquisition des véhicules et surtout aux coûts de leur entretien ont subi des hausses parfois massives durant la période analysée par l'auteur de la motion. Il n'en demeure pas moins que le rapport est favorable au trafic privé. Il faut de surcroît relever qu'il s'agit ici de dépenses essentiellement fixes, indépendantes de la distance parcourue qui n'ont que peu d'influence sur le choix du moyen de transport.

L'instauration d'un lien rigide entre les tarifs des transports publics et le prix du carburant conduirait à un contrôle strict des prix de transport qui ne garantirait plus le libre choix du moyen de transport. Or, telle n'est pas notre intention.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

Präsident: Der Vorstoss wird von den Herren Friderici Charles und Dreher bekämpft. Die Diskussion wird verschoben.

Verschoben – Renvoyé

92.3058

Postulat Fischer-Seengen
Einsatz der Osteuropahilfe
zur Sanierung von Kernkraftwerken
Modernisation des centrales nucléaires
des pays d'Europe centrale et orientale

Wortlaut des Postulates vom 3. März 1992

Der Bundesrat wird aufgefordert zu prüfen, ob und wie die Schweiz im Rahmen der bereits beschlossenen und allenfalls noch zu beschliessenden Osteuropahilfe zur Sanierung der Kernkraftwerke im ehemaligen Ostblock beitragen kann. Vor allem ist der Einsatz schweizerischer Nuklearfachleute zur Mitwirkung bei der Lösung dieser Aufgaben zu prüfen.

Texte du postulat du 3 mars 1992

Le Conseil fédéral est prié d'examiner, dans le cadre de l'aide aux pays d'Europe de l'Est qui a déjà été décidée et de celle qui pourrait encore l'être, si la Suisse est en mesure – et si oui, comment? – de contribuer à la modernisation des centrales nucléaires des pays de l'ancien bloc de l'Est. Il s'agit avant tout d'examiner la possibilité pour des experts suisses en matière nucléaire de participer à ces travaux.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Allenspach, Aregger, Aubry, Baumberger, Berger, Bezzola, Binder, Bircher Peter, Bischof, Bonny, Borer Roland, Borradori, Bortoluzzi, Bühler Gerold, Caccia, Cavadini Adriano, Chevallaz, Cincera, Columberg, Cotti, Daepf, Dettling, Eggly, Eymann Christoph, Fehr, Fischer-Häggingen, Fischer-Sursee, Frey Claude, Fritschi Oscar, Früh, Giezendanner, Giger, Gros Jean-Michel, Guinand, Gysin, Hari, Heberlein, Hegetschweiler, Jenni Peter, Keller Rudolf, Kern, Kühne, Leu Josef, Leuba, Loeb François, Luder, Mamie, Maspoli, Mauch Rolf, Meier Samuel, Miesch, Moser, Mühlemann, Müller, Nabholz, Narbel, Neuenschwander, Peirey, Philipona, Pidoux, Poncet, Reimann Maximilian, Ruf, Rutishauser, Sandoz, Savary, Scheidegger, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schnider, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Spoerry, Stalder, Stamm Luzi, Steffen, Steinemann, Stucky, Tschuppert Karl, Vetterli, Wanner, Wick, Wittenwiler, Wyss, Zölch, Zwahlen (87)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1. Ausgangslage

Der Zustand der Kernkraftwerke im ehemaligen Ostblock gibt berechtigterweise zu grossen Sorgen Anlass. Ein weiteres Tschernobyl würde wohl auch den Todesstoss für die Nutzung der Kernenergie im Westen bedeuten. Es muss deshalb alles daran gesetzt werden, dass solches nicht passiert.

Die einfachste Lösung würde in einer Stilllegung aller Kernkraftwerke liegen, die nicht westlichem Standard entsprechen. Angesichts der schlechten Energieversorgung dieser Länder wäre dies volkswirtschaftlich nicht zu verantworten.

Deshalb muss dafür gesorgt werden, dass jene Kernkraftwerke, bei denen dies noch möglich ist, nachgerüstet, die andern jedoch stillgelegt werden. Der Westen ist – nicht zuletzt aus Eigeninteresse – aufgerufen, hier massgeblich mitzuhelfen, zumal Exponenten aus den ehemaligen Ostblockstaaten erklärt haben, dass diese Länder aus fachlichen und finanziellen Gründen nicht in der Lage seien, diese Aufgabe aus eigener Kraft zu lösen.

2. Hilfe für Osteuropa

Die eidgenössischen Räte haben bereits über 1 Milliarde Franken zur Unterstützung der Staaten Osteuropas beschlossen. Weitere Kredite dürften folgen. Entsprechendes geschieht in den übrigen Industrieländern.

Die Erfahrung zeigt, dass der sinnvolle Einsatz dieser Gelder oft Schwierigkeiten bereitet, die Gefahr des Missbrauchs nicht immer gebannt werden kann. Es scheint deshalb richtig, Ver-

Motion Béguelin Koordination zwischen Bahntarifen und Benzinpreis

Motion Béguelin Coordination entre les mesures tarifaires prévues pour les chemins de fer et les prix des carburants

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3110
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1209-1210
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 287

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.