

nun einmal aber die Haltung der Kommissionsmehrheit, und die hat sich in ihrer Bescheidenheit für 6 Rappen entschieden.

In diesem Sinne stelle ich Ihnen Antrag.

M. Giudici, rapporteur: Vous avez à décider entre 6, 8 et 10 centimes de différence. Après avoir rejeté les 4 centimes proposés par le Département des finances, votre commission vous invite à vous en tenir, avec le Conseil fédéral, à 6 centimes.

Avec cette réduction de la taxe de base pour l'essence sans plomb et la petite compensation concernant l'essence avec plomb les prix moyens seront les suivants: 1 franc 26 pour la super, 1 franc 22 pour la normale avec plomb et 1 franc 20 pour l'essence sans plomb. Il y aura donc une différence d'environ 2 centimes à la colonne entre les deux essences normales sans plomb et avec plomb et de 6 centimes par rapport à la super. Avec 8 centimes de différence de droit de base, comme le propose la minorité, le prix à la colonne serait de 1 franc 23 pour l'essence avec plomb et de 1 franc 18 pour celle sans plomb: cela ferait une différence de 5 centimes. Avec 10 centimes, comme le propose M. Oehen, la différence serait de 7 centimes environ.

Le danger que des voitures sans catalyseur utilisent de l'essence sans plomb serait accru, avec une conséquence inverse de celle qui est recherchée, c'est-à-dire une augmentation de la pollution. En effet, il faut savoir qu'environ 30 pour cent des voitures bien que dépourvues de catalyseurs, peuvent utiliser de l'essence sans plomb. De surcroît, une proportion trop élevée risquerait d'encourager le développement de la circulation. Enfin, dernier argument, il faut être réaliste. Même une différence de 10 centimes représenterait une économie d'environ 120 francs par an pour un automobiliste moyen, tandis qu'un catalyseur coûte environ 1500 francs. A elle seule, la différence de taxation ne peut convaincre quiconque d'acheter le catalyseur. La différence que nous créons aujourd'hui sur la taxe douanière de base sert plutôt à anticiper l'équipement en catalyseurs qui sera de toute façon obligatoire à l'avenir. Pour ces raisons, je vous invite à suivre la majorité de la commission et à vous rallier à une différence de 6 centimes.

Bundesrat Stich: Ich beantrage Ihnen, dem Bundesrat und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und für 6 Rappen einzutreten.

Es ist bereits gesagt worden: Seit dem 1. Januar 1985 darf kein verbleites Normalbenzin mehr eingeführt und nach dem 30. Juni 1986 kein verbleites Normalbenzin mehr verkauft werden. Es ist also nur eine verhältnismässig kurze Zeit, in der eine Konkurrenz zwischen unverbleitem und verbleitem Normalbenzin herrscht. Ursprünglich hatte der Bundesrat ja nur 4 Rappen vorgeschlagen in der Meinung, dass das unverbleite Benzin nicht teurer sein sollte als das verbleite. Man hat sich dann auf 6 Rappen geeinigt, damit das unverbleite Benzin effektiv auch in der Übergangsphase um 2 Rappen billiger wird als das verbleite. Nachher wird es verbleites Benzin nur noch in Superqualität mit einer Differenz von 6 Rappen geben. Umgekehrt darf man aber auch nicht vergessen, dass heute die Verbrauchsanteile an Normalbenzin nur 17 Prozent und an Superbenzin 83 Prozent betragen. Dabei könnten heute schon 10 Prozent aller Motorfahrzeuge mit unverbleitem Benzin fahren. Mit anderen Worten: wir müssen auch darauf achten, nicht eine unverhältnismässige Verbilligung des unverbleiten Benzins zu bewirken, damit nicht nachher um so mehr mit unverbleitem Benzin gefahren wird mit Autos, welche die Umwelt trotzdem belasten. Denn es ist eben nicht gesagt, dass alle Motorfahrzeuge, die mit unverbleitem Benzin fahren, auch schon Katalysatoren haben werden.

Im übrigen muss man sich auch bewusst sein, wenn jemand 10000 Kilometer im Jahr fährt und 10 Liter für 100 Kilometer braucht, dass dann diese 2 Rappen Differenz 20 Franken im Jahr ausmachen. Sie werden also, auch wenn Sie auf 8 oder 10 Rappen gehen, niemanden dazu bringen, aus diesem Grunde einen Wagen mit Katalysator zu kaufen. Aber auf der

anderen Seite werden Sie, wenn Sie eine zu grosse Verbilligung vornehmen, möglicherweise erreichen, dass man mit unverbleitem Benzin mehr fährt und damit die Umwelt zusätzlich verschmutzt.

Aus diesen Überlegungen bitten wir Sie, dem Antrag auf 6 Rappen zuzustimmen. Wir glauben, dass dies für eine gewisse Übergangsfrist eine angemessene, gute Lösung ist.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit	113 Stimmen
Für den Antrag Oehen	14 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	87 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	71 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Angenommen – Adopté

Art. 3 und 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf der Kommission

Art. 3 et 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet de la commission

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	154 Stimmen (Einstimmigkeit)
------------------------------------	---------------------------------

Abschreibung – Classement

Präsident: Der Bundesrat beantragt Ihnen noch, die parlamentarischen Vorstösse, die auf Seite 2 der Botschaft aufgeführt sind, abzuschreiben. – Ein anderer Antrag ist nicht gestellt.

Zustimmung – Adhésion

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ad 82.017

Motion des Ständerates (Kommission)

Treibstoffzollertrag.

Stärkung regionaler Strukturen

Motion du Conseil des Etats (commission)

Taxes sur les carburants.

Renforcement des structures régionales

Wortlaut der Motion vom 21. September 1982

Der Bundesrat wird eingeladen, Bericht und Antrag zur Revision des Bundesbeschlusses über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag vom 23. Dezember 1959 in dem Sinne einzubringen, dass unter die Kategorie der Hauptstrassen auch solche Strassen fallen, die zur Erhaltung und Stärkung regionaler Strukturen von wesentlicher Bedeutung sind.

Texte de la motion du 21 septembre 1982

Le Conseil fédéral est prié de présenter un rapport et des propositions sur la révision de l'arrêté fédéral du 23 décembre 1959 sur l'utilisation de la part du produit net des droits

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

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

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

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

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

Abgeschrieben – Classé

84.903

Motion Oehler

Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen. Vorschüsse an die Kantone

Exploitation et entretien des routes nationales. Avances aux cantons

Wortlaut der Motion vom 12. Dezember 1984

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

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

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

Texte de la motion du 12 décembre 1984

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

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

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

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

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

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

Motion des Ständerates (Kommission) Treibstoffzollertrag. Stärkung regionaler Strukturen

Motion du Conseil des Etats (commission) Taxes sur les carburants. Renforcement des structures régionales

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.017
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	288-289
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 176

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.