

Zehnte Sitzung – Dixième séance

Dienstag, 15. März 2016
Mardi, 15 mars 2016

08.15 h

15.023

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Schliessung der Finanzierungslücke und Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Comblement du déficit et mise en oeuvre du programme de développement stratégique des routes nationales

Fortsetzung – Suite

Ständerat/Conseil des Etats 17.09.15 (Erstrat – Premier Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 15.03.16 (Fortsetzung – Suite)

Le président (Comte Raphaël, président): Nous saluons la présence de Madame la conseillère fédérale Doris Leuthard qui va nous accompagner durant l'ensemble de la matinée. Je vous rappelle que nous étions entrés en matière sur les quatre projets qui constituent cet objet, le 17 septembre 2015. Le projet avait été renvoyé à la commission pour qu'elle y apporte quelques compléments et il nous revient maintenant. Il n'y aura donc ni débat d'entrée en matière, ni débat général, ceux-ci ayant déjà eu lieu.

La parole est tout d'abord au rapporteur pour des considérations générales sur les travaux de la commission; nous entamerons ensuite la discussion par article, où chacun sera naturellement libre de s'exprimer sur les différentes propositions de majorité et de minorité et sur les résultats généraux des travaux de la commission.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Notre président a été très rapide dans son introduction. Permettez-moi de revenir un peu en arrière pour faire tout simplement l'historique de ce gros dossier qui sera très important, en tout cas pour les générations futures.

Lors de la dernière législature, la Commission des transports et des télécommunications a traité le dossier FORTA durant ses séances d'avril, de mai, de juin et d'août 2015. Vous voyez donc qu'un gros travail a été fait. Notre conseil, pendant la session d'automne, est entré en matière, sans opposition, sur le projet. Durant la session d'automne, notre conseil a également décidé, par 27 voix contre 14 et 1 abstention, de renvoyer le dossier à notre commission en la chargeant d'intégrer l'arrêté sur le réseau, adopté en 2012, le projet NAR qui prévoit l'intégration de près de 400 kilomètres de routes cantonales supplémentaires dans le réseau des routes nationales dans le projet FORTA, en déterminant les besoins de financement qui en résultent et de faire en sorte que celui-ci soit assuré.

Suite à cette demande d'intégration du projet NAR et par le fait que la commission de la nouvelle législature ait été très fortement renouvelée – j'insiste sur ce point –, de nouvelles auditions ont été organisées avec de nombreux partenaires concernés par le projet, en particulier une délégation des

autorités cantonales en charge des infrastructures, des représentants des milieux de l'économie, des syndicats, des transporteurs routiers et des transports publics, des milieux de la défense de l'environnement, etc. La quasi-totalité des intervenants reconnaît l'augmentation des besoins financiers. Les représentants des milieux concernés expriment leur volonté de soutenir le projet du Conseil fédéral de pérenniser le financement des infrastructures routières et des projets d'agglomération. Ils sont dès lors favorables au projet FORTA et soulignent l'avantage de la transparence des flux financiers que le mécanisme propose. Le financement des projets d'agglomération n'est pas remis en cause, mais l'architecture financière des projets FORTA et NAR suscite des divergences au sein de la commission.

Ces divergences portent sur l'ampleur de la surtaxe sur les huiles minérales. Certains estiment, comme la majorité de la commission, que le projet du Conseil fédéral – une augmentation de 6 centimes par litre – prévoit une augmentation trop élevée de la surtaxe et proposent 4 centimes, d'autres même 3 centimes. D'autres encore souhaitent que la participation au financement des usagers soit plus élevée. Autrement dit, les divergences sont évidentes.

En ce qui concerne la répartition des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, certains estiment qu'il ne faut pas puiser dans la caisse de la Confédération et qu'il faut donc maintenir la répartition proposée par le Conseil fédéral: 50 pour cent pour la caisse fédérale et 50 pour cent pour le fonds. D'autres, à l'instant des membres de la commission, souhaitent compenser le manque à gagner pour le FORTA par une surtaxe sur les huiles minérales moins élevée, tout en affectant au fonds une part supplémentaire de 5 pour cent, voire de 10 pour cent, des recettes de l'impôt sur les huiles minérales.

Permettez-moi de faire une synthèse de la position des cantons, qui est d'autant plus importante au sein de notre chambre:

- Les cantons soutiennent la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. 24 cantons exigent l'intégration de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales au projet FORTA. Le cas échéant, les cantons sont disposés à assumer une contribution s'élevant à 60 millions de francs par année. Cette contribution prendrait la forme d'une réduction des recettes en provenance du futur financement spécial pour la circulation routière.

- Les cantons sont disposés à approuver une modification de la clé de répartition des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, de 10 pour cent au maximum, si cela doit permettre la réalisation du projet NAR. Les cantons partent du principe qu'avec un tel scénario, les associations prépondérantes prendront leurs distances par rapport à l'initiative dite «vache à lait».

- Conscients que les ressources financières sont limitées, ils conviennent qu'il y a lieu d'échelonner les aménagements: ce sont les ressources disponibles qui détermineront l'ampleur des étapes d'aménagement. Il y a lieu de traiter en priorité les projets propres à la construction. Les cantons acceptent que les nouveaux projets soient mis en oeuvre moins rapidement que selon les projections faites en 2012 et que les coûts initiaux du projet NAR soient donc réduits à moins de 200 millions de francs. En fin de discussion, on a abouti à 185 millions de francs.

- L'augmentation du prix de la vignette mettrait en péril le projet FORTA. Cette solution est donc rejetée par les cantons pour l'instant.

- La proposition de la commission visant à ce que les contributions au projet FORTA représentent entre 9 et 12 pour cent des dépenses prévues dans le fonds doit être mise en oeuvre.

- Si le nouveau fonds est sous-doté, le mécanisme de compensation à partir de recettes de l'impôt sur les véhicules automobiles doit intervenir.

Comme vous pouvez le constater, les chefs de département cantonaux, voire les gouvernements cantonaux – puisque plusieurs d'entre eux ont pris position –, sont très attentifs à nos travaux et sont en attente d'un résultat.



Les modifications du projet du Conseil fédéral proposées par la commission sont nombreuses. Je rappelle que le Conseil des Etats a décidé d'intégrer l'arrêté sur le réseau des routes nationales, prévoyant l'intégration de près de 400 kilomètres de routes cantonales supplémentaires dans le réseau des routes nationales, dans le projet FORTA pour des dépenses annuelles de 185 millions de francs.

En cohérence avec cette décision, la commission met l'accent sur le fait que le FORTA doit bénéficier à l'ensemble des régions du pays, y compris aux régions périphériques. Dans le même ordre d'idée, le champ d'application des attributions au trafic d'agglomération est étendu aux zones urbaines de taille petite et moyenne et aux chefs-lieux.

La majorité de la commission souhaite que le FORTA contribue également à l'amélioration de la desserte des régions de montagne et des régions touristiques. Une proposition de minorité, défendue par Monsieur Janiak, vise à ce qu'il soit explicitement indiqué dans la loi que le FORTA cofinance les transports routiers publics et les transports en tram et en métro.

Sur ce point, il y a lieu de préciser que cette proposition subsiste en raison d'une incompréhension au sein de la commission sur les projets pouvant être retenus dans les villes-agglomération. En effet, selon le procès-verbal, Madame Lezzi, directrice de l'Office fédéral du développement territorial, a bien précisé le fait que les projets ferroviaires desservant les banlieues par les «S-Bahnen» ne seront pas financés par le FORTA, mais par le fonds d'infrastructure ferroviaire.

En ce qui concerne le financement, l'attribution au FORTA d'une part des recettes de l'impôt sur les véhicules automobiles et, dès 2020, de celui sur les véhicules électriques, est soutenue par la commission.

La majorité de la commission soutient une surtaxe sur les huiles minérales de 4 centimes par litre, et non de 6 centimes, comme le propose le Conseil fédéral. Le manque à gagner par rapport au projet du Conseil fédéral serait compensé par une attribution supplémentaire de 5 pour cent des recettes de l'impôt sur les huiles minérales au FORTA.

La part correspondant au montant attribué jusqu'à présent au trafic d'agglomération devrait être inscrite dans la loi – les besoins financiers sont de l'ordre de 200 millions de francs par année. Cette proportion correspond à 9 à 12 pour cent des dépenses prévues dans le FORTA. Cela permettra de garantir que ces montants soient bel et bien attribués aux agglomérations.

Lors de ses délibérations relatives au projet FORTA des 18 et 19 janvier 2016, et compte tenu des déclarations des représentants des cantons, la commission a discuté des différentes solutions de financement en vue de l'intégration du nouvel arrêté de 2012 sur le réseau des routes nationales et a chargé l'administration d'établir un rapport sur le sujet. Conformément à la demande de la commission, plusieurs solutions et mécanismes de financement lui ont été proposés.

Au nom des membres de la commission, je tiens à remercier très sincèrement Madame la conseillère fédérale Leuthard et ses services pour la qualité du rapport qui nous a permis de travailler avec rigueur et cohérence.

Faisant suite aux échanges menés avec Madame la conseillère fédérale Leuthard relativement aux projections financières pour la fin de la décennie, nous avons suivi sa proposition de repousser à 2020 l'intégration du projet NAR dans le projet FORTA. Les solutions de financement liées à cette intégration seront donc mises en oeuvre avec un décalage de deux ans par rapport à l'entrée en vigueur de la législation FORTA, prévue en 2018. Il va de soi que s'il y a un report du début de la mise en application de cette réglementation, il y aura un décalage dans le temps; cela paraît légitime.

En ce qui concerne l'architecture financière des projets FORTA et NAR, la discussion au sein de la commission a été assez vive. On peut affirmer que le projet du Conseil fédéral est fortement contesté et que notre commission s'est opposée sur deux concepts.

La majorité de la commission s'est prononcée sur la «solution 1» pour financer les charges supplémentaires liées à l'intégration du NAR, à savoir limiter à 4 centimes la surtaxe sur les huiles minérales et augmenter l'attribution supplémentaire des recettes de l'impôt sur les huiles minérales au FORTA à 10 pour cent, au lieu de 5 pour cent, comme cela avait été proposé par la commission dans sa précédente composition.

La compensation de 60 millions de francs assumées par les cantons est retenue dans toutes les solutions étudiées.

La minorité Héche soutient la solution qui propose de remplacer l'attribution supplémentaire de recettes de l'impôt sur les véhicules automobiles par un montant équivalent issu des recettes de l'impôt sur les huiles minérales – soit un prélevement de 15 pour cent – et d'augmenter de 4 à 6 centimes la surtaxe sur les huiles minérales dès l'intégration du projet NAR dans le FORTA, soit deux ans après son introduction.

Pour conclure, je peux affirmer que la commission de la présente législature confirme la position prise par la commission dans sa composition de la précédente législature. Elle soutient le principe d'un financement durable du réseau des routes nationales et des projets relatifs au trafic d'agglomération ainsi que la reprise des routes cantonales d'intérêt national.

L'architecture financière proposée par le Conseil fédéral est remise en cause par la commission. En effet, tant la majorité que la minorité de la commission proposent des mécanismes différents, mais chaque solution garantit le financement global des besoins.

L'initiative dite «vache à lait» a été évoquée plusieurs fois en commission mais pas formellement discutée. Rappelons qu'une initiative populaire a pour but de modifier la Constitution et qu'on ne peut pas ignorer que, selon le résultat de la votation populaire du 5 juin prochain, le projet qu'on discute aujourd'hui sera remis en cause.

1. Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr

1. Arrêté fédéral sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 83

Antrag der Kommission

Titel

Strasseninfrastruktur

Abs. 1

Bund und Kantone sorgen für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesteilen.

Abs. 2

Der Bund stellt die Errichtung eines Netzes von Nationalstrassen und dessen Benutzbarkeit sicher. Er baut, betreibt und unterhält die Nationalstrassen. Er trägt die Kosten dafür. Er kann die Aufgabe ganz oder teilweise öffentlichen, privaten oder gemischten Trägerschaften übertragen.

Art. 83

Proposition de la commission

Titre

Infrastructure routière



Al. 1

La Confédération et les cantons veillent à garantir l'existence d'une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions du pays.

Al. 2

La Confédération assure la création d'un réseau de routes nationales et veille à ce qu'il soit utilisable. Elle construit, entretient, exploite les routes nationales. Elle en supporte les coûts. Elle peut confier ces tâches en partie ou en totalité à des organismes publics, privés, ou mixtes.

Angenommen – Adopté

Art. 85a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 86

Antrag der Mehrheit

Titel, Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

...

g. maximal 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e;

h. die Erträge zur Kompensation von Mehraufwendungen für neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strecken aus der Spezialfinanzierung nach Absatz 3 Buchstabe g und aus Beiträgen der Kantone.

Abs. 3

...

g. Beiträge an den Fonds nach Absatz 2 Buchstabe h.

Abs. 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 5

... ausgewiesen und zur Bildung einer angemessenen Rückstellung, sind Erträge ... statt dem Fonds zuzuweisen der Spezialfinanzierung gutzuschreiben.

Abs. 6

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit I

(Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary)

Abs. 2

...

b. Streichen

...

g. 15 Prozent des Reinertrages der Verbrauchssteuer ...

h. zusätzlich zu Buchstabe g maximal 5 Prozent des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e;

i. die Erträge zur Kompensation von Mehraufwendungen für neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strecken aus der Spezialfinanzierung nach Absatz 3 Buchstabe g und aus Beiträgen der Kantone.

Abs. 3

...

g. Beiträge an den Fonds nach Absatz 2 Buchstabe i.

Abs. 5

... ausgewiesen, so können Erträge nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g statt dem Fonds zugewiesen der Spezialfinanzierung gutgeschrieben werden.

Abs. 6

Erträge nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g können zur Minderung von Kürzungen in anderen Aufgabenbereichen des Bundes verwendet werden, wenn die im Rahmen von Sparmassnahmen beschlossenen Kürzungen mindestens 1 Prozent der geplanten Ausgaben ausmachen.

Antrag der Minderheit II

(Wicki, Français, Hösli, Müller Philipp)

Abs. 6

Streichen

Antrag Hefti

Abs. 2 Bst g

g. 10 Prozent des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ...

Antrag Germann

Abs. 2 Bst. g

g. maximal 20 Prozent des Reinertrages ...

Abs. 4

Der Spezialfinanzierung werden 60 Prozent des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e abzüglich der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe e gutgeschrieben.

Antrag Fournier

Abs. 2 Bst. h

h. die Erträge aus der Spezialfinanzierung nach Absatz 3 Buchstabe g.

Art. 86

Proposition de la majorité

Titre, al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

A. 2

...

g. au plus 10 pour cent du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, conformément à l'article 131 alinéa 1 lettre e;

h. revenus issus du financement spécial au sens de l'alinéa 3 lettre g, et des contributions des cantons aux fins de compensation des dépenses supplémentaires induites par l'intégration de nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales.

A. 3

...

g. contributions au fonds visées à l'alinéa 2 lettre h.

A. 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

A. 5

Si le besoin est avéré dans le financement spécial et en vue de constituer une provision appropriée, les revenus ... sont à imputer sur le financement spécial au lieu d'être affectés au fonds.

A. 6

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité I

(Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary)

Al. 2

...

b. Biffer

...

g. 15 pour cent du produit net de l'impôt à la consommation ...

h. en sus de la lettre g, au plus 5 pour cent du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, conformément à l'article 131 alinéa 1 lettre e;

i. revenus issus du financement spécial au sens de l'alinéa 3 lettre g, et des contributions des cantons aux fins de compensation des dépenses supplémentaires induites par l'intégration de nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales.

A. 3

...

g. contributions au fonds visées à l'alinéa 2 lettre i.



Al. 5

... financement spécial, les revenus visés à l'article 86 alinéa 2 lettre g, peuvent être portés au crédit du financement spécial au lieu d'être affectés au fonds.

Al. 6

Les revenus visés à l'article 86 alinéa 2 lettre g, peuvent être utilisés pour atténuer les réductions dans d'autres domaines de tâches de la Confédération, si les coupes décidées dans le cadre des mesures d'économie se montent au moins à 1 pour cent des dépenses prévues.

Proposition de la minorité II

(Wicki, Français, Hösl, Müller Philipp)

Al. 6

Biffer

*Proposition Hefti***Al. 2 let. g**

g. 10 pour cent du produit net de l'impôt à la consommation prélevé ...

*Proposition Germann***Al. 2 let. g**

g. au plus 20 pour cent du produit net ...

Al. 4

60 pour cent du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, conformément à l'article 131 alinéa 1 lettre e, sont crédités au financement spécial après déduction des moyens visés à l'alinéa 2 lettre e.

*Proposition Fournier***Al. 2 let. h**

h. revenus issus du financement spécial au sens de l'alinéa 3 lettre g. (Biffer le reste)

Abs. 2 Bst. b, g – Al. 2 let. b, g

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: La majorité de la commission appuie le projet du Conseil fédéral, qui est conforme au principe d'assurer l'accès à l'infrastructure pour chaque détenteur d'un véhicule, que l'entier des recettes de l'impôt à la consommation prévu sur les automobiles et leurs composants soit affecté aux tâches et dépenses liées à la circulation routière. Elle renchérit en proposant l'augmentation du financement des routes nationales en y affectant 10 pour cent supplémentaires du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation.

Il est à relever que ce transfert de charges est proposé en deux étapes, soit 5 pour cent en 2018 puis 5 pour cent en 2020, comme le propose le Conseil fédéral. Cela permettra de prendre en compte les budgets de la Confédération et de permettre l'intégration dans ces mêmes budgets d'une diminution de 125 millions de francs par tranche de 5 pour cent du transfert de recettes.

C'est par 7 voix contre 4 et 1 abstention que ce concept a été retenu par la commission.

Hêche Claude (S, JU): Pour la clarté du débat, j'aimerais tout d'abord répéter – comme j'ai donné l'information au président de notre commission – que je retire ma proposition à l'article 86 alinéa 5. Je rejoins donc sur ce point la majorité de la commission. Exceptionnellement, j'abandonne le Conseil fédéral à cet alinéa.

Sur toute une série d'éléments, les dossiers FORTA et NAR suscitent un large consensus. Nous souhaitons en effet un fonds durable analogue au fonds instauré pour le rail, des ressources stables et suffisantes, un financement du trafic d'agglomération à la mesure des besoins et l'intégration dans le projet de la reprise d'environ 400 kilomètres de tronçons de route qui sont donc mentionnés dans le nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales, démarche bloquée depuis le rejet en votation populaire de l'augmentation du prix de la vignette.

Aux quelques éléments que je viens de citer et qui, je n'en doute pas, feront l'unanimité au sein de notre conseil, j'ajoute encore deux points auxquels j'accorde une importance particulière et qui renforcent la légitimité du FORTA et du projet NAR. Il s'agit, d'une part – le président de la commission l'a rappelé –, de la contribution des cantons à hauteur de 60 millions de francs, contribution qui a rendu possible l'intégration du projet NAR dans le FORTA, et, d'autre part, de la disposition à l'article 2 alinéa 1bis de la loi sur le fonds d'infrastructure: «la planification des investissements tient compte des cantons de manière équilibrée».

Cela étant, le Conseil des Etats devra encore trancher sur les divergences qui subsistent. Pour cela, j'espère que nous saurons, comme d'habitude, faire preuve de cohérence en matière de politique des transports, d'une part, et de politique financière, d'autre part.

S'agissant de la politique des transports, rappelons-nous que, depuis près de trente ans, des efforts immenses ont été entrepris pour développer l'offre de transports publics. De plus, ces choix ont régulièrement été approuvés en votation populaire, comme lors de l'acceptation du projet Rail 2000 en 1987 ou du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire en février 2014. Grâce à cette volonté politique, la population de notre pays dispose globalement d'une offre excellente en transports publics, sans laquelle nous subirions un trafic automobile moins performant, en raison de la congestion croissante du réseau routier, et moins respectueux du cadre de vie, en raison du bruit et des émissions croissantes, ainsi qu'un accaparement accru de l'espace public. Le FORTA doit s'inscrire dans la continuité de cette complémentarité bien comprise entre le rail et la route, le bon fonctionnement de la route étant tributaire de la qualité de l'offre du rail.

S'agissant des politiques fiscale et financière, nous devons être attentifs, d'une part, à ce que la ponction qui sera effectuée dans la caisse fédérale ne s'effectue pas au détriment d'autres tâches vitales pour à la prospérité du pays. D'autre part, j'observe avec une certaine inquiétude l'écart qui tend à se creuser quant au prix du moyen de transport, qui est à la hausse pour l'utilisateur des transports publics et à la baisse pour les automobilistes. Vous conviendrez avec moi que ce n'est pas ainsi que l'on augmentera la part modale des transports publics, un objectif pourtant largement partagé, aussi bien par la Confédération que par la plupart des cantons.

La majorité de la commission propose d'affecter au FORTA l'impôt à la consommation sur les automobiles, soit environ 375 millions de francs, et une surtaxe de 5 pour cent de l'impôt sur les carburants, à savoir 125 millions de francs, donc au total environ 500 millions de francs, lors de l'entrée en vigueur du FORTA en 2018.

La minorité propose quant à elle de prélever en faveur du FORTA jusqu'à 20 pour cent du produit des taxes sur les carburants dès l'entrée en vigueur du FORTA, à savoir environ 500 millions de francs également – le président de la commission l'a également indiqué tout à l'heure –, un montant identique à celui issu de la proposition de la majorité.

La proposition de la minorité comporte à nos yeux deux atouts. D'une part, il s'agit d'un choix qui répond à l'exigence de transparence, puisque les contributions proviennent d'une seule source et surtout ce choix revient à faire un pas décisif en direction de l'initiative dite «vache à lait», qui, elle, prévoit le versement de l'intégralité du produit de la taxe sur les carburants au FORTA. Or, avec la proposition de la majorité, 55 pour cent du produit de la taxe sur les carburants seront affectés au FORTA, puis 60 pour cent lors de l'entrée en vigueur du projet NAR, en principe deux ans plus tard, tandis qu'avec la proposition de la minorité, 70 pour cent au maximum du produit de la taxe de base servira à alimenter le FORTA.

Il est certain que cette différence pourra jouer un rôle lors de la votation sur l'initiative dite «vache à lait». C'est la raison pour laquelle je souhaite, comme l'a indiqué le président de la commission, que nous votions séparément sur ce volet.



Quant à la majoration de la surtaxe sur les carburants, la majorité de la commission propose une augmentation de 4 centimes; la minorité propose 6 centimes, soit 4 centimes lors de l'entrée en vigueur du FORTA et 2 centimes supplémentaires pour le projet NAR en 2020.

Permettez-moi de rappeler que l'intention initiale du Conseil fédéral, lors de la consultation sur ce projet, consistait à majorer la surtaxe sur les carburants de 12 ou 15 centimes, et cela sans le financement du projet NAR. Pour financer l'intégralité de ce dernier, il aurait fallu envisager une augmentation d'environ 20 centimes.

De plus, le Conseil fédéral proposait lors de la consultation de ponctionner environ 270 millions de francs dans la caisse fédérale. Dans son message aux Chambres fédérales, le Conseil fédéral, sur la base du résultat de la consultation, a estimé devoir ramener l'augmentation de cette surtaxe à 6 centimes, mais toujours sans le financement du projet NAR, avec une ponction d'environ 400 millions de francs dans la caisse fédérale. Considérant la possibilité de diminuer les dépenses liées au projet routier, imputables au NAR et considérant également la contribution des cantons à hauteur de 60 millions de francs, il conviendrait alors de majorer la surtaxe de 2 centimes pour passer à 8 centimes.

Au passage, permettez-moi de relever que les taxes de base sur les huiles minérales sont généralement affectées à la caisse de l'Etat dans les pays voisins, alors que dans notre pays l'intégralité de la surtaxe et la moitié de la taxe de base sur les carburants échappent aujourd'hui déjà à la caisse de l'Etat.

J'attire encore votre attention sur un élément, me semble-t-il, hautement indésirable et que nous devons éviter à tout prix, à savoir le fait de prôner une augmentation de la part modale des transports publics et prendre des décisions qui vont dans un sens inverse. En limitant l'augmentation de la surtaxe sur les carburants à 4 centimes par litre, nous provoquons un double effet négatif. Premièrement, nous épargnons les automobilistes, alors que le prix des billets pour les usagers des transports publics subit une hausse quasi annuelle. Deuxièmement, nous prélevons dans la caisse de la Confédération des sommes – avec la proposition de la majorité, 125 millions de francs – qui ne seront plus disponibles pour d'autres tâches, avec potentiellement également des réductions dans les contributions en faveur des transports publics.

Pour ces quelques raisons, je vous invite à adopter la proposition de la minorité et à vous rallier à une augmentation de 6 centimes par litre d'essence, comme le propose le Conseil fédéral, soit 4 centimes lors de l'entrée en vigueur du FORTA en 2018 et 2 centimes supplémentaires lors de l'entrée en vigueur du projet NAR en 2020.

Hefti Thomas (RL, GL): Mit meinem Einzelantrag zu Artikel 86 Absatz 2 Litera g der Bundesverfassung schlage ich Ihnen vor, dass dem Fonds 10 Prozent des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen usw. zukommen. Damit würde dieser Betrag in der Verfassung festgeschrieben. Mit einem zweiten Einzelantrag schlage ich etwas Analoges vor für die Übergangsbestimmung von Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2ter, wobei es hier um 5 Prozent statt maximal 5 Prozent geht.

An sich ist es möglich, dem einen Antrag zuzustimmen und dem anderen aber nicht. Wie ich informiert bin, wollen Sie, Herr Präsident, über beide Anträge gesamthaft abstimmen, und ich überlasse dies selbstverständlich Ihnen.

Zur Begründung möchte ich folgende drei Gedanken anführen. Ich verweise zunächst auf die Ausgangslage, wie sie in der Botschaft auf Seite 2076 sehr schön und sehr gut umschrieben ist, und zitiere daraus zwei Sätze: «Gute, auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte und zwischen den Verkehrsträgern koordinierte Verkehrsnetze sichern eine hohe Erreichbarkeit unter Wahrung einer nachhaltigen Entwicklung und tragen zum räumlichen Zusammenhalt der Schweiz bei. Sie stellen sicher, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv blei-

ben und an der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes teilhaben können.»

Das hat einen Preis. Nicht zuletzt das Ziel, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes teilhaben können, hat den Rat mit dazu veranlasst, die Vorlage im letzten Herbst an die Kommission zurückzuweisen mit dem Auftrag, den Netzbeschluss in die Vorlage zu integrieren. Es wird die Ausnutzung der Bandbreite brauchen, weshalb man das Wort «maximal» streichen sollte. Ebenso wichtig ist es aber zu betonen, dass man damit nicht über die Bandbreite gemäss Kommissionsmehrheit hinausgeht.

Indem wir festlegen, dass es 10 Prozent sind, schaffen wir mehr Sicherheit für die Planung. Man mag einwenden, dass man in Zeiten schlechter Konjunktur den Betrag reduzieren können sollte. Dem ist aber zu entgegen, dass die 10 Prozent in einer schlechten konjunkturellen Lage gerade einem Konjunkturprogramm gleichkommen. Zudem fehlt es nicht an Projekten. Auch da genügt es, einen Blick in die Botschaft zu werfen: Die Nationalstrassen erreichen «zu Spitzenzeiten und an neuralgischen Stellen ihre Kapazitätsgrenzen ... Als Folge der stetigen Verkehrs zunahme steigt auch der Finanzbedarf für Betrieb, Unterhalt und Anpassungen der Nationalstrassen sowie für die notwendigen Kapazitätsausbauten» – so nachzulesen auf Seite 2079. Auch die Integration des Netzbeschlusses braucht Mittel. Vor gut zwei Jahren wurde von Volk und Ständen die Fabi-Vorlage angenommen. Fabi ist als direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative für den öffentlichen Verkehr konzipiert worden. Fabi ist dadurch gut ins Trockene gebracht worden, dass man den Initianten richtigerweise entgegenkam.

Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) in einer guten Version – und dazu trägt der Einzelantrag bei – ist das beste Mittel gegen die Milchkuh-Initiative, die ich ablehne und in diesem Saal auch bereits zur Ablehnung empfohlen habe. Es wird Kollegen geben, die sagen werden, damit komme man den Initianten zu weit entgegen. Ja, wenn man die Milchkuh nicht aus dem Stall hinausslassen und beerdigen will, dann muss man den Initianten entgegenkommen! Mit meinem Antrag tut man das etwas klarer, als die Kommissionsmehrheit es tut, aber er geht nicht zu weit und nicht über die Bandbreite gemäss Kommissionsmehrheit hinaus. Wir bleiben damit von der Milchkuh richtigerweise weit entfernt. Wir verschaffen aber der Strasseninfrastruktur eine gute und faire Ausgangslage und spielen nicht die Strasse gegen die Schiene aus.

Germanmann Hannes (V, SH): Ich kann mich bei den Ausführungen weitgehend dem Kollegen Hefti anschliessen. Ich möchte nur andere Ziffern eingesetzt haben, die den Initianten noch etwas weiter entgegenkommen, die aber auch Sicherheit für die Strasse schaffen. Mein erster Einzelantrag betrifft Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g der Bundesverfassung. Dort möchte ich im Gegensatz zum Kollegen Hefti das Wort «maximal» nicht wegnehmen. Das wäre für mich die minimale Lösung. Ich möchte dort die Formulierung «maximal 20 Prozent des Reinertrags» drinhaben. Mit dieser Bestimmung, so, wie sie aus meinem Antrag hervorgeht, sollen 20 Prozent des Ertrages aus der Mineralölsteuer und den verschiedenen damit verbundenen Produkten, also der Verbrauchssteuer auf Erdöl, anderen Mineralölen, Erdgas usw., dem NAF zugewiesen werden. Dies entspricht einer zusätzlichen NAF-Einlage von jährlich 480 Millionen Franken aus der Mineralölsteuer. 10 Prozent des Reinertrags entsprechen rund 290 Millionen Franken. Die zusätzliche NAF-Einlage aus den Erträgen der Mineralölsteuer ist unter anderem notwendig, damit die aufgrund des Alters der Strasseninfrastrukturen und der zahlreichen Kunstbauten, die wir haben, steigenden Unterhaltskosten und gleichzeitig die für die Erhaltung der Funktionalität der Nationalstrassen erforderlichen Massnahmen auch finanziert werden können. Es nützt uns ja nichts, wenn wir wunderschöne, ausführungsfertige Projekte haben, aber die Mittel für die Ausführung fehlen.



Zudem sind die dem Bund aus der Integration des Netzbeschlusses 2012 in die NAF-Vorlage entstehenden Mehrkosten zu kompensieren, ohne dass die in der Botschaft vorgesehene Anhebung des Mineralölsteuerzuschlages um 6 Rappen oder auch 4 Rappen pro Liter überhaupt erforderlich wird. Es ist ja schon etwas seltsam, wenn man einer Initiative, die eigentlich genau das verhindern will, nachher als Erstes einen Vorschlag gegenüberstellt, der wieder mit einer weiteren Erhöhung der Abgaben verbunden ist – dies ganz abgesehen von den negativen Auswirkungen entlang der Grenze. Denn bei einer Anhebung wäre der Anreiz noch grösser, den Tank im Ausland zu füllen, vor allem wenn es um Dieseltreibstoff geht. Es werden also noch mehr Mittel abfliessen, da beisst die Katze sich buchstäblich in den eigenen Schwanz. Das sollten wir nicht zulassen. Angesichts der Verlängerung des «Neat-Viertels» nach der Fertigstellung der Neat am Gotthard und der weitergeführten Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs über die vorgesehenen 6 Milliarden Franken des bisherigen Infrastrukturfonds hinaus – beides entspricht einer Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene, darin sind wir uns einig – ist ein Ausgleich dieser Abflüsse aus der Strassenfinanzierung des Bundes angemessen.

Der zweite Teil meines Anliegens – es ist in einem separaten Antrag formuliert – betrifft ebenfalls Artikel 86 der Bundesverfassung, aber einen anderen Absatz, nämlich Absatz 4. Mit dieser Bestimmung sollen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zusätzlich zur bisherigen Mittelzuteilung – also der Hälfte des Ertrages der Mineralölsteuer – weitere 10 Prozent, total also 60 Prozent dieses Ertrages, zugewiesen werden. Dies entspricht einer zusätzlichen Einlage von jährlich 290 Millionen Franken aus der Mineralölsteuer in den Fonds der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). Die zusätzliche Einlage in den SFSV soll das verstärkte Engagement der Kantone im Zusammenhang mit den Aufgaben zur Bereitstellung von bedarfsgerechten Strassenkapazitäten, namentlich der Hauptstrassen und der regionalen Strassenverbindungen sowie deren Betrieb und Unterhalt, finanzieren helfen. Das wäre ein echtes Entgegenkommen an die Kantone – wir sind ja hier in der Kammer der Kantone. Darum bitte ich Sie, insbesondere auch meinem Antrag hier zuzustimmen – damit die Mittel eben dort ankommen, wo sie effektiv verwendet werden, nämlich auch im ländlichen Raum und nicht nur in den Agglomerationen, wo es die Engpässe zu beseitigen gilt.

Mit einer Zustimmung zu diesem Antrag hätte die «Milchkuh-Initiative» wirklich zurückgezogen werden können. Diese Kompetenz habe ich hier drin aber selbstverständlich nicht, und das wird jetzt auch nicht mehr passieren. Es wird aber hoffentlich passieren, dass Sie diesem Einzelantrag zustimmen.

Rechsteiner Paul (S, SG): Wir sind hier in der Detailberatung, weil das Eintreten bereits in der letzten Legislatur erledigt worden ist. Die Abfolge der Diskussion bringt es mit sich, dass wir trotzdem in generellem Sinn debattieren – es handelt sich um eine Verfassungsvorlage, und dies zwingt dazu, die gesamten Zusammenhänge noch einmal ins Blickfeld zu rücken, nachdem wir mit der heutigen Debatte wiederum am Anfang starten. Damit muss noch einmal eine Bewertung der gesamten Vorlage stattfinden.

Die Vorlage selber hat sicher viele positive Aspekte, weil die Finanzierung insgesamt bzw. das Finanzierungssystem der Nationalstrassen in die Jahre gekommen und renovationsbedürftig ist. Die Schaffung des Fonds integriert den Nationalstrassen- und den Agglomerationsverkehr. Das ist auf der Höhe der Zeit und zukunftsweisend. Es schafft Stabilität und mit den vorgesehenen strategischen Entwicklungsplänen eine vorausschauende Planung über die Zyklen hinweg. Positiv zu werten ist namentlich der Einbezug der Agglomerationsprogramme, die sich dort, wo sie realisiert wurden, sehr segensreich ausgewirkt haben. Auch dies ist ein positiver Aspekt der Vorlage. Die Finanzierung hängt natürlich davon ab, dass diese Programme garantiert sind. Die entsprechenden Bestimmungen wurden so, wie sie optimiert

worden sind, in der Kommission nicht mehr kontrovers beraten. Es wurde dafür gesorgt, dass die Agglomerationsprogramme gegenüber den Bedürfnissen der Strasse sozusagen nicht mehr unter die Räder kommen.

Grundsätzlich richtig ist es auch, im Sinne des Plenumsentscheides vom letzten Herbst den Netzbeschluss in die Vorlage mit einzubeziehen. Wenn nun für längere Zeit eine tragfähige Grundlage für die Finanzierung Strasse auf Bundesebene gesucht wird, dann sollte diese offene Frage nicht auf die lange Bank geschoben werden.

Hier gibt es dann vor allem aber auch kritische und problematische negative Punkte. Hier sind wir auch gleichzeitig beim Entscheid zur Finanzierung, der jetzt dann im Anschluss zu fällen ist. Es wirkte sich unheilvoll aus – und das ist jetzt gerade bei den bisherigen Voten so weitergegangen –, dass die ganze Kommissionsberatung gegen Schluss immer mehr unter dem Eindruck der bevorstehenden Volksabstimmung zur Milchkuh-Initiative stand. Erinnern wir uns: Kaum ein Jahr ist es her, dass die Räte, auch unser Rat, ganz klar gesagt haben, dass es keinen Gegenvorschlag zur Milchkuh-Initiative gibt und dass sie dem Volk ohne Gegenvorschlag unterbreitet wird. Das war die Beurteilung der Räte im letzten Jahr. Sie haben es bewusst abgelehnt, einen Gegenvorschlag zu formulieren.

Im starken Kontrast zu diesen Entscheiden wurde während der Kommissionsberatungen, mit starker Unterstützung notabene auch des Departementes, eine Strassenfinanzierungsvorlage konstruiert. Diese realisiert nun – auch in der Fassung der Kommissionsmehrheit, ganz zu schweigen von den Anträgen Hefti und Germann – die Ziele der Milchkuh-Initiative zu bedeutenden Teilen. Leidtragend bei dieser Entwicklung, auch gemäss dem Antrag der Kommissionsmehrheit, ist in erster Linie die Bundeskasse. Es muss in Erinnerung gerufen werden: Ging es nach der Vernehmlassungsvorlage noch darum, 270 Millionen Franken pro Jahr vom Bund in die Strassenkasse umzuleiten – es waren damals zwei Drittel der Automobilsteuer –, so waren es nach der bundesrätlichen Botschaft schon 400 Millionen Franken. Jetzt sind es, nach dem Antrag der Mehrheit der Kommission des Ständerates, 700 Millionen Franken, und das ohne jede Rücksicht auf kommende Einkommensverluste, beispielsweise aus der Reform der Unternehmensbesteuerung! Als Abstimmungstaktik vor dem Volksentscheid über die Milchkuh-Initiative mag man diese Beschlüsse ja noch verstehen, aber weitsichtig sind sie nicht. Die finanzpolitische Problematik dieser Beschlüsse wird noch grösser, wenn man sie in einen verkehrspolitischen Zusammenhang stellt, vor allem im Vergleich mit dem öffentlichen Verkehr. Erinnern wir uns daran, was die Bundeskasse zur Bahnenfinanzierungsvorlage, zu Fabi, beigesteuert hatte: Es waren damals 100 Millionen Franken pro Jahr. Bei der Strassenfinanzierung sollen es jetzt nach dem Antrag der Mehrheit der Kommission 700 Millionen Franken pro Jahr sein, also siebenmal mehr als bei Fabi.

Noch schlimmer wird es, wenn wir die Preisentwicklung bei Bahn und Strasse vergleichen. Vor knapp zehn Jahren gab es bei der Preisentwicklung einen eigentlichen Bruch. Die Strasse wird seither immer billiger. Der Benzinpreis ist bekanntlich im Keller, Autofahren wird immer billiger und ist inzwischen real wieder so günstig wie 1995, also wie vor zwanzig Jahren. Auf der anderen Seite gehen bei der Bahn die Preise für die Benutzerinnen und Benutzer steil nach oben. Stellen wir den Vergleich zwischen Bahn und Strasse für die Zeit seit 1995 auch noch in Prozenten an, so sehen wir, dass die Autofahrer heute praktisch so viel zahlen wie vor zwanzig Jahren, während die Preise im öffentlichen Verkehr seither um 37 Prozent, also um mehr als einen Drittelpunkt gestiegen sind. Das ist verkehrspolitisch kurzsichtig – umweltpolitisch sowieso, wenn wir an die grossen ungedeckten Kosten beim privaten Motorfahrzeugverkehr denken, wie sie das Bundesamt für Statistik im Dezember 2015 errechnet hat.

Kommen wir zurück zu dieser Vorlage und zum Entscheid, der jetzt bevorsteht. Eine nachhaltige verkehrspolitische Strategie ist es nicht, den privaten Motorfahrzeugverkehr mit

Bundesmitteln derart zusätzlich zu verbilligen, während die Billettpreise im öffentlichen Verkehr für die Bevölkerung immer mehr zum echten Problem werden. Auch der Preisüberwacher hat das in jüngerer Zeit immer wieder besorgt in Erinnerung gerufen. Es ist zu hoffen, dass die Beratungen im Zweiterat nicht wie bei uns nochmals vollständig unter dem Eindruck der Milchkuh-Initiative stehen werden. Abzuklären und zu vertiefen gäbe es einiges, beispielsweise das finanzpolitische Potenzial der E-Vignette, zu der unsere Kommission ja einstimmig eine Vorlage verlangt hat – jene Motion ist unbestritten –, oder die Frage einer Maut, die im Zusammenhang mit dem Gotthard in den letzten Wochen plötzlich wieder aktuell geworden ist.

Alles in allem ist die Konstruktion der Strassenfinanzierung mit dieser Vorlage, dem NAF und den strategischen Entwicklungsprogrammen eine taugliche Grundlage für die zukünftige Strassenfinanzierung. Inhaltlich braucht es aber, vor allem bei der Finanzierung, starke Korrekturen und Massnahmen, damit das Verhältnis zum öffentlichen Verkehr nicht wieder in eine markante Schieflage gerät und sich gleichzeitig der Schaden für die Bundeskasse in Grenzen hält. Vergessen Sie zudem nicht, dass diese Strassenfinanzierungsvorlage schliesslich und letztlich nicht hier im Parlament entschieden wird, sondern in der Volksabstimmung, und zwar zu einem späteren Zeitpunkt, da es ja für diese Vorlage – sie bedeutet eine Verfassungsänderung – einen Volksentscheid braucht.

Ich möchte Sie deshalb bitten, hier nicht der Kommissionsmehrheit, sondern der Minderheit I zu folgen, die mit ihrem Antrag den Schaden in Bezug auf die Finanzierung in gewissen Grenzen hält.

Janiak Claude (S, BL): Dass die Kommission die Aufnahme des Netzbeschlusses in die Vorlage beschlossen hat, erfolgte bekanntlich im Auftrag dieses Rates. Ich hatte mich schon bei der Eintretensdebatte dafür ausgesprochen, und mein Kanton ist froh, dass jetzt eigentlich grosse Einigkeit darüber besteht. Ich bin den Kantonen insgesamt dankbar, dass sie den Ruf der Kommission verstanden haben und ihr finanzielles Engagement deutlich erhöht haben.

Die Debatte über die Finanzierung der Strasseninfrastruktur war, auch in der Kommission, von Anfang an stark geprägt durch die sogenannte Milchkuh-Initiative – das ist ja auch heute im Rat schon wieder der Fall –, die im Juni zur Abstimmung kommen wird. Diese eignete sich gut als Drohkulisse, um vom Parlament Konzessionen zu verlangen. Dem ist die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen denn auch gefolgt, wobei immer klar war – schon bei den Anhörungen vor einem Jahr, aber auch Anfang dieses Jahres –, dass die Kompromissbereitschaft der Initianten nie gross war: Zu keinem Zeitpunkt dachten sie, Herr Germann, über einen inzwischen gar nicht mehr möglichen Rückzug nach. Dabei geht vergessen, dass das Projekt NAF – Kollege Rechsteiner hat es gerade gesagt – ebenso, wie das bei Fabi der Fall war, eine Volksabstimmung passieren muss. Das bedeutet, dass nicht nur die Autolobby, sondern mindestens so stark alle diejenigen gefragt sein werden, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind.

Fabi war ein Erfolg, weil es ein Kompromiss war und die Vertreter der damals als Drohkulisse aufgebauten VCS-Initiative im Gegensatz zu den Milchkuh-Initianten kompromissbereit waren und ihre Initiative trotz Beteiligung der Kunden des öffentlichen Verkehrs zurückzogen.

Ich bin einer, der gerne und auch oft Auto fährt und sicher nicht rotsieht, wenn er «Auto» hört. Rot und Grün sehe ich, wenn ich Auto fahre, bei den Verkehrslichtern. Ich darf aber feststellen, dass das Autofahren zwar wegen der vielen Staus nicht einfacher, aber doch immer billiger wird. Das kann man vom öffentlichen Verkehr nicht sagen. Bei Fabi sind die Benutzer zur Kasse gebeten worden, und die Tarifentwicklung bereitet hier echte Sorgen. Längerfristig darf sich die Schere zwischen dem, was Kunden des öffentlichen Verkehrs, und dem, was Autofahrer für den Verkehr bezahlen, nicht weiter öffnen. Kurz- und mittelfristig mag es vertretbar sein, dass die Billettpreise gestiegen sind und Ende

Jahr offenbar nochmals steigen sollen. Es ist die Folge des Entscheids, die Trassenpreise zu erhöhen, und entspricht dem politischen Willen, die Kosten des öffentlichen Verkehrs kurzfristig vermehrt auf die Nutzer zu überwälzen. Der öffentliche Verkehr wird subventioniert, er bringt aber auch einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen. Man bringt die Menschen in die Zentren – das nützt der Wirtschaft. Autofahrer profitieren, denn sie stünden ohne öffentlichen Verkehr noch mehr im Stau. Denken Sie an all das, was sich wirtschaftlich entwickelt hat, etwa auch die neuen Zentren an den Bahnhöfen. Auch dies zeigt, dass für die Subventionen ein grosser Gegenwert vorliegt.

Die Billettpreise sind nicht Ergebnis einer Diskussion um den Kostendeckungsgrad, sondern der Frage danach, was der Kunde mehr oder weniger bezahlt. So gesehen ist etwas klar: Aus der Sicht der Kunden wird der öffentliche Verkehr immer teurer. Die Strasse nicht, im Gegenteil. Sie wird aus Kundensicht immer billiger. Autos sind immer effizienter geworden, sie verbrauchen weniger Treibstoff. Zum guten Glück, aber dadurch zahlt man auch weniger Steuern. Auch Diesel ist viel günstiger geworden. Die letzte Erhöhung der Mineralölsteuer liegt Jahrzehnte zurück. Es ist ja eine moderate Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags vorgesehen. Würde man die Strassenbenutzer im gleichen Ausmass an der Finanzierung der Strasse beteiligen wie die Kunden des öffentlichen Verkehrs an Fabi, müsste der Aufschlag etwa das Vierfache betragen, wie dies der Bundesrat ursprünglich ja auch vorgesehen hatte. Von der Nutzerfinanzierung ist beim NAF keine Rede mehr, oder nur noch ganz am Rande. Wenn eine Minderheit eine Erhöhung des Benzinpries um 6 Rappen vorschlägt, ist dies immer noch sehr moderat.

Wieso sage ich das alles? Man sollte nicht nur die Milchkuh-Initiative vor Augen haben, sondern mindestens genauso stark auch die obligatorische Volksabstimmung zum NAF. Auch die Kunden des öffentlichen Verkehrs müssen die NAF-Vorlage als ausgewogen empfinden. Man hat sie bei Fabi mehr an der Finanzierung beteiligt und sollte dies auch beim NAF tun, sonst wird das Preisverhältnis sich zulasten der Kunden des öffentlichen Verkehrs noch mehr verschlechtern. Mindestens in der Freizeit wird sich sonst der Verkehr noch mehr auf die Strasse verlagern, sicher nicht zur Freude derer, die jetzt schon ab und zu im Stau stehen. Stimmen Sie deshalb mit der Minderheit I (Hêche), die zu einer minimalen, stärkeren Beteiligung der Nutzer führt! Lehnen Sie aber bitte alle Anträge ab, die die Automobilisten noch mehr schonen wollen! Die Milchkuh-Initiative hatte in diesem Rat keine Chance. Wir müssen nicht auf sie starren, sondern alle im Auge haben, die diesem Projekt letztlich ihre Zustimmung geben müssen.

Engler Stefan (C, GR): Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen, in der Überzeugung, dass die Kommission ein gutes Augenmass bewiesen hat, das einerseits einer verursachergerechten Finanzierung der Strasseninfrastrukturen und andererseits den wachsenden Bedürfnissen eines leistungsfähigen National- und Kantonsstrassennetzes Rechnung trägt. Es wurde verschiedentlich gesagt: Nachdem für die Bahninfrastruktur mit Fabi eine gute Lösung vorliegt, soll jetzt mit dieser Vorlage für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds eine zu Fabi und zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) analoge Finanzierungslösung geschaffen werden. Das ist auf Verfassungsstufe notwendig und richtig. Ich teile die Auffassung, dass die Finanzarchitektur als solche, die Ziele der strassenmässigen Erschliessung und der damit erwartete volkswirtschaftliche Nutzen sich eng an die Fabi-Vorlage anlehnen soll.

Mitauslöser der NAF-Vorlage war der Umstand, dass die heute für den Ausbau und für den Unterhalt der Nationalstrassen zur Verfügung stehenden zweckgebundenen Mittel in einigen Jahren nicht mehr ausreichen werden. Die Vorlage enthält deshalb als ein ganz zentrales Element und zu Recht auch Mehreinnahmen für den Strassenverkehr. Nebst der gleichen Finanzierungslösung wie für die Bahninfrastruktur liegen die weiteren Vorteile dieses neu zu schaffenden Fonds darin, dass Kreditreste in Zukunft für die Aufga-



benerfüllung im Bereich der Strassen und Agglomerationen zur Verfügung stehen werden und nicht Ende Jahr verfallen. Der Fonds schafft deutlich mehr Planungs- und Investitions sicherheit, eine der wichtigen Auswirkungen dieser Verkehrsfinanzierungsvorlage.

Schauen wir uns an, woher dieser Fonds in Zukunft gespiessen werden soll, so sehen wir, dass die Einnahmen aus dem Mineralölsteuerzuschlag, den Erträgen aus der Autobahn vignette und aus der Automobilsteuer stammen. Diese Einnahmen sind in Zukunft fix zugeteilt. Einzig bei der Automobilsteuer besteht eine minimale haushaltspolitische Steuerungsmöglichkeit, indem diese Mittel zur Minderung von Kürzungen in anderen Aufgabenbereichen des Bundes eingesetzt werden können, wenn massgebliche Sparmassnahmen notwendig sind.

Die Kommissionsmehrheit hat sich im Wesentlichen auf die Finanzarchitektur des Bundesrates abgestützt. Sie hat sich allerdings bei der Verursacherfinanzierung für einen zusätzlichen Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen statt 6 Rappen entschieden. Man kann das den Automobilisten erklären: Dafür erhalten sie auch mehr, nämlich die 400 Kilometer, die aufgrund des Netzbeschlusses in das Nationalstrassennetz übernommen werden. Nebst den Kantonen – ich spreche von deren Beitrag von 60 Millionen Franken – leisten an diese zusätzlichen 400 Kilometer Nationalstrassen auch die Automobilisten durch die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rappen einen Anteil, was insgesamt 200 Millionen Franken ausmachen wird.

Der Bundeshaushalt wird auch zusätzliche Mittel für das Strassenwesen aufwenden müssen; einerseits die Automobilsteuer, rund 400 Millionen Franken pro Jahr, und nach dem Willen der Kommissionsmehrheit andererseits maximal 10 Prozent der Grundsteuer. Das sind zusätzlich rund 250 Millionen Franken. Rechnet man diese 250 Millionen zu den 400 Millionen Franken dazu, so werden in Zukunft rund 650 Millionen Franken an zusätzlichen Mitteln aus dem allgemeinen Finanzhaushalt für die Strasseninfrastruktur zur Verfügung stehen.

Diese 650 Millionen Franken stehen im Gegensatz zu den rund 1,5 Milliarden Franken, welche bei einer Annahme der Milchkuh-Initiative aus dem allgemeinen Finanzhaushalt in den zweckgebundenen Fonds verlagert würden. Jetzt kann sich jeder selbst ausrechnen, wie viel an Zweckbindung gerechtfertigt ist, ohne dass andere Bereiche mit nichtgebundenen Ausgaben des Staates allzu sehr darunter leiden müssten.

Man kann schon verlangen, es seien die ganzen 1,5 Milliarden Franken zweckgebunden der Strasse zuzuweisen. Dann müsste man aber auch sagen, in welchen Bereichen die Kompensationen vorgenommen werden sollten. Sie werden kurzfristig nur in jenen Bereichen möglich sein, die keine gebundenen Ausgaben darstellen: in Bildung und Forschung, im öffentlichen Regionalverkehr, in der Landwirtschaft, in der Landesverteidigung, in Bereichen der regionalen Standortpolitik und der Tourismusförderung, in Kultur, Sport und Gesundheit. Das sind alles Bereiche, die gezwungenermaßen Einsparungen verzeichnen müssten.

Mit zusätzlichen Mitteln aus dem allgemeinen Finanzhaushalt im Umfang von rund 650 Millionen Franken für das Strassenwesen schaffen wir eine echte Alternative zur Milchkuh-Initiative. Diese lässt sich durchaus auch rechtfertigen und vertreten, umso mehr als – das wurde zu Recht gesagt – die Bedürfnisse für die National- und Hauptstrasseninfrastruktur zunehmend wachsen, aber die Mittel dafür aus verschiedenen Gründen eher zurückgehen: Zusätzliche verbrauchsärmere Fahrzeuge heisst weniger Erträge aus der Grundsteuer wie auch aus den Treibstoffzuschlägen. Im Weiteren schmälern auch der zunehmende Wechsel zur Elektromobilität und der Tanktourismus, der aufgrund von Wechselkursveränderungen auch zu Einbussen führt – in der Schweiz wird weniger getankt – die Einnahmen. Das sind die Gründe, weshalb die Mittel für den Strassenbau zurückgehen.

Noch ein letztes Argument, das mir am Herzen liegt, nämlich das wechselseitige Verhältnis zwischen der Spezialfinanzie

rung Strassen und dem NAF: Es trifft zu, dass die Nationalstrassen aufgrund des Finanzausgleichs in die Zuständigkeit des Bundes gefallen sind, was Betrieb, Unterhalt, aber auch Ausbau betrifft. Nicht ganz konsequent ist, dass der Agglomerationsverkehr, der ja eigentlich Verkehrsinfrastrukturen von Gemeinden und Kantonen betrifft, auch aus dem NAF finanziert werden soll. Auf der anderen Seite bleiben die Hauptstrassen eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Die Kantone werden auch in Zukunft darauf angewiesen sein, massgebliche Beiträge aus der Spezialfinanzierung Strassen zu erhalten.

Halten Sie sich vor Augen, dass sich in der Schweiz rund 1823 Kilometer Nationalstrassen – jetzt kommen 400 Kilometer dazu –, 18 000 Kilometer Kantonsstrassen und 50 000 Kilometer Gemeindestrassen gegenüberstehen. Das Schwergewicht der Lasten in der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung liegt also bei den Kantonen und Gemeinden. Deshalb ist es mir ein grosses Anliegen, dass eine gewisse Durchlässigkeit zwischen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und dem NAF geschaffen wird. Es darf nicht dazu kommen, dass sich der Bund nach und nach aus der Mitverantwortung für das Kantonsstrassennetz und aus dessen Mitfinanzierung herausnimmt.

Deshalb bin ich schon froh, wenn Sie bei Absatz 5 dem Antrag der Mehrheit zustimmen und damit dem Grundsatz, dass unter bestimmten Voraussetzungen zwingend ein Ausgleich zwischen NAF und Spezialfinanzierung zu erfolgen hat. Ich bin der Meinung, dass die Kommission recht weit gegangen und damit auch den Initianten der Milchkuh-Initiative entgegengekommen ist.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

Hösli Werner (V, GL): Wir haben uns jetzt bei der Behandlung dieses Artikels relativ stark auf eine Grundsatzdebatte zubewegt, und ich möchte den Fokus wieder auf die Anträge von Mehrheit und Minderheit I richten, zumindest in meinem Votum. Auch wenn es in der Theorie bei den Anträgen der Mehrheit und der Minderheit I letztlich nicht direkt um die mengenmässige Ausstattung des neu zu schaffenden Fonds geht, so ist doch mehr Substanz und Brisanz in dieser Frage, als man im ersten Moment gemeinhin meinen könnte. Das Thema ist ja schon längere Zeit in der Bearbeitung durch Bundesrat und Parlament und hat im Verlauf seiner Entstehung auch eine Vernehmlassung erfahren. Dabei war die weit überwiegende Mehrheit der Auffassung, man solle die Fondsfinanzierung auf der Zuweisung der Automobilsteuer sowie einer Neuverteilung der Mineralölsteuer und allenfalls einer Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags aufbauen. Das war im Grundsatz auch bei unseren Anhörungen nie bestritten, obwohl in den Details bei den einzelnen Interessengruppen keine grenzenlose Übereinstimmung festzustellen war. Aber dass nun gemäss Antrag der Minderheit I die Automobilsteuer nicht zur Fondsfinanzierung beigezogen werden soll, habe ich so nie als Forderung gehört. Nicht zuletzt auch wegen dieser Tatsache haben wir uns bei der ersten Beratung in der Kommission auf dieser Schiene bewegt; dannzumal stand noch vermehrt die Erhöhung der Autobahnvignette zur Diskussion. Bei der diesbezüglichen Abstimmung gab es blaue Flecken, deshalb war diese Idee immer sehr umstritten und ist nun in diesem Zusammenhang sicherlich Geschichte.

Mit dem Auftrag des Ständerates aus der Herbstsession, den Netzbeschluss (NEB) von 2012 in den NAF zu integrieren, hat sich der Finanzbedarf zwar etwas verändert, aber nicht die Ausgangslage, denn die Integration des NEB war von vielen Vernehmlassungsteilnehmern und vor allem von den Kantonen von Anfang an gefordert worden.

Es wäre nach meiner Einschätzung nun eine gefährliche Kehrtwende, deswegen die Finanzarchitektur zu ändern. Ich würde mich dann schon fragen, wie Sie gegen die Milchkuh-Initiative und für die Zustimmung zum NAF eine Argumentation aufbauen, wenn Sie die Automobilsteuer in die Bundeskasse fliessen lassen. Denn die Automobilsteuer ist doch um einiges enger mit Strassen verbunden als der Treibstoff. Sie wissen es selber besser als ich: Ein Fahrzeug ist heute nicht



mehr unbedingt auf Benzin- und Dieseltreibstoff angewiesen. Es gibt ja neuerdings allerhand Fahrzeuge, die ohne Verbrennungsmotor laufen. Aber ohne Strassen wird es auch in Zukunft für die Autos und den Verkehr schwierig. Es ist eher umgekehrt: Je technologischer die Fahrzeuge, desto höher sind die Anforderungen an die Strassen und deren technische Ausrüstungen.

Ein NAF ohne Automobilsteuer ist für mich emotional und von der Entstehungsgeschichte her falsch. Tendenziell wird aufgrund der heutigen Situation die Strassenfinanzierung dadurch eher geschwächt, denn die Fahrzeuge haben einen immer kleiner werdenden Treibstoffverbrauch, und wegen des sich für die Schweiz negativ auswirkenden Tanktourismus sind die Verbrauchsabgaben mit sehr vielen Unsicherheiten verbunden. Die Automobilsteuer ist die stabilere Finanzierungsvariante und ergibt mit den zusätzlichen Verbrauchssteueranteilen einen guten Mix. Oder, um es mit den Worten aus der Kommission zu sagen: Wenn Sie sich bei der NAF-Finanzierung auf die Verbrauchssteuereinnahmen konzentrieren, legen Sie alle Eier in denselben Korb. Davon würde Ihnen jeder Finanzberater abraten. Auch die Kantone zahlen ja jetzt 60 Millionen Franken pro Jahr unbefristet in den NAF, damit eine sichere Finanzierung besteht. Ich denke nicht, dass sie dazu geschlossen bereit sind, wenn die Ausfinanzierung seitens Bund dann doch wieder auf zu unsichere Beine gestellt wird.

Der Mineralölsteuerzuschlag soll gemäss Mehrheit um 4 Rappen erhöht werden und als Finanzierungsteil in den Fonds fliessen. Das ist meines Erachtens wegen der momentanen Tanktourismus-Situation die obere Grenze, denn die Frau Bundesrätin hat in der Kommission dargelegt, dass uns wegen des Tanktourismus im vergangenen Jahr etwa 300 Millionen Franken an Finanzmitteln verlorengegangen sind. Diese Situation statt mit einem 4-Rappen-Zuschlag sogar mit einem 6-Rappen-Zuschlag noch anzuheizen und so das Problem zu verschärfen wäre wahrscheinlich nicht sehr weise, denn jede Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags verstärkt ja nicht nur den Tanktourismus, sondern auch den Einkaufstourismus generell. Ich meine, es ist angebracht, hier vernünftig und durchdacht zu entscheiden.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

Graber Konrad (C, LU): Wir hatten gestern eine Debatte über die Motion Berberat 15.4268. Der Motionär wollte ja das Sanierungspaket um ein Jahr verschieben. Gestern hat uns der neue Finanzminister davon abgeraten. Wir sind dem Verlangen der Motion nicht gefolgt.

Der Finanzminister hat unter anderem ausgeführt, dass die Mehrwertsteuer um 1,3 Milliarden Franken eingebrochen ist und dass der Bund bei der Verrechnungssteuer einen grossen Betrag vor sich herschiebt, weil die Unternehmen das Geld zum Teil beim Bund parkieren. Weiter hat er klar zum Ausdruck gebracht, dass das Stabilisierungsprogramm aus seiner Sicht notwendig ist und dass die Jahre 2017 und folgende sehr schwierig sein werden.

Das stimmt mit einem Papier überein, das wir in der Kommission von der Finanzverwaltung erhalten haben. Danach weist der Finanzplan für 2017 einen strukturellen Saldo von minus 270 Millionen Franken aus, 2018 von 415 Millionen, 2019 sind es 500 Millionen, und 2020 ergibt sich dann praktisch eine schwarze Null. Das ist aber immer ohne drohende Mehrbelastungen. Wir wurden in der Kommission informiert, dass diese drohenden Mehrbelastungen sehr gross sein werden: vor allem wegen des Bereichs Asyl, dann wegen der Reform der Altersvorsorge gemäss Stand Ständerat, weiter wegen des Zahlungrahmens der Armee – das sind 5 Milliarden Franken –, wegen des NAF, der Erweiterung des Nationalstrassennetzes sowie wegen weiterer Mehrbelastungen.

Der Finanzplan 2017 ist mit diesen drohenden Mehrbelastungen auf minus 1,5 Milliarden Franken ausgewiesen. 2018 wären es minus 2,3 Milliarden, 2019 minus 2,5 Milliarden, 2020 minus 1,8 Milliarden. In diesem Umfeld haben wir ja auch die Milchkuh-Initiative zur Ablehnung empfohlen, weil auch diese Milchkuh-Initiative 1,5 Milliarden Franken an

zusätzlichen Ausfällen beim Bundeshaushalt kreieren würde. Die Negativsaldo würden dann also praktisch noch verdoppelt.

Wir wurden damals vom Bundesrat auch im Rahmen der Botschaft – das haben wir auch ausdrücklich gewünscht – auf Folgendes aufmerksam gemacht: Wenn im Zusammenhang mit der Milchkuh-Initiative Sparmassnahmen im Umfang von bis zu 1,5 Milliarden Franken zu treffen wären, würden diese beispielsweise folgende Bereiche treffen würden: Landesverteidigung 250 Millionen Franken; Bildung und Forschung 350 Millionen Franken; Verkehr und insbesondere Regionalverkehr 250 Millionen Franken; Landwirtschaft und Ernährung 200 Millionen Franken. In diesem Umfeld haben wir die Milchkuh-Initiative abgelehnt, auch wissend, dass die Kantone, wenn solche Sparmassnahmen erfolgen müssen, diese auch spüren werden. Herr Janiak hat angesprochen, weshalb wir keinen Gegenvorschlag konzipiert haben. Der Grund ist, dass das Initiativkomitee null Kompromissbereitschaft signalisiert hat, sowohl während der Beratung in der Kommission als auch nach den Beschlüssen in den Räten. Es hätte die Möglichkeit bestanden, die Initiative zurückzuziehen. Ich zitiere aus einem Papier, das der Kommission in Zusammenhang mit der NAF-Beratung vorlag. Da hat das Komitee der Milchkuh-Initiative wörtlich Folgendes geschrieben: «Die im Februar 2014 präsentierte NAF-Vorlage kommt jedoch einer Ohrfeige gleich.» Und dann auf Seite 4 dieses Papiers: «Der vom Bundesrat vorgelegte NAF ist nicht zielführend.» Sie sehen daraus, dass da keine Kompromissbereitschaft war, auch nicht für einen Gegenvorschlag.

Nun zur Geschichte: Der Bundesrat hat dann in seiner NAF-Vorlage die Autoimportsteuer umgewidmet. Das macht 400 Millionen Franken aus – 400 Millionen Franken, die vom Bundeshaushalt direkt in die Strassenfinanzierung fliessen. Davon hat damals bei der Beratung des NAF weder das Initiativkomitee noch jemand anders gesprochen. Das wurde konsumiert, bevor darüber nachgedacht wurde. Jetzt hat die Kommission zusätzlich maximal 5 Prozent Mineralölsteuer-Zweckbindung für den NAF, also 125 Millionen Franken zusätzlich, gesprochen, wenn man das so sagen will, und im Jahr 2020 nochmals maximal 5 Prozent Mineralölsteuer-Zweckbindung, d. h. nochmals 125 Millionen Franken. Das gibt, wie es Herr Engler angesprochen hat, insgesamt eine Umwidmung von 650 Millionen Franken – 650 Millionen Franken, die aus der Bundeskasse in die Strassenfinanzierung fliessen.

Dazu kommen dann noch 110 Millionen Franken für die Elektrofahrzeuge. Auch hinter dieser Belastung stehe ich. Das gibt dann insgesamt 760 Millionen Franken, oder bezogen auf die Milchkuh-Initiative eine halbe Milchkuh-Initiative, eine halbe Milchkuh. Man könnte gewissermassen auch von einem Milchkalb sprechen, womit ich nicht sage, dass das, was wir hier diskutieren, eine Kalberei wäre, sondern ich stehe hinter der Lösung der Kommission.

Nun noch das Thema «maximal»: Das Thema «maximal» gab in der Kommission auch zu Diskussionen Anlass. Symptomatisch ist ja, dass aus der Kommission nach gewalteter Diskussion kein Minderheitsantrag zu diesem Thema gestellt wurde. Es gibt jetzt hier Einzelanträge. Aber aus der Kommission wurde in Kenntnis all dieser Fakten kein Minderheitsantrag gestellt. Ich denke, dass das für sich spricht. Das Einfügen des Wortes «maximal» gibt eine gewisse Flexibilität. Ich muss Ihnen einfach sagen: Für die Wirkung dieser halben Milchkuh-Initiative können Sie einfach diese Beträge halbieren. Der Effekt bezüglich Sparmassnahmen ist dann: Landwirtschaft: 100 Millionen; Verteidigung: 125 Millionen; Bildung und Forschung: 175 Millionen Franken. Das ist nicht so ausgewiesen, weil der Bund bereits die 400 Millionen Franken Autoimportsteuern in die Finanzplanung eingesetzt hat. Aber von der Wirkung her, vom Druck her, werden wir genau das erleben. Das werden wir wahrscheinlich im Rahmen des Stabilisierungsprogrammes auch hier diskutieren.

Mir ist auch noch wichtig, dass man den Vergleich mit dem öffentlichen Verkehr zieht. Nicht um den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr (MIV) gegeneinan-



der auszuspielen, aber es wurde ja immer gewünscht, dass wir ein ähnliches Konzept haben. Was wir im Augenblick beim öffentlichen Verkehr sehen, sind jährliche Fahrpreiserhöhungen. Da haben wir auch zugestimmt, da hat auch das Volk zugestimmt. Beim MIV respektive beim Benzinpreis haben wir keine Erhöhungen; man könnte sagen, über Bundesratsgenerationen hinweg wurden keine Erhöhungen durchgeführt. Die vier Rappen, die hier jetzt noch zur Diskussion stehen, sind an einem kleinen Ort.

Mir ist wichtig, den Bezug zum Thema «maximal» auch noch herzustellen. Wenn das «maximal» in dieser Vorlage kritisiert wird, dann sollte man schauen, wie das entsprechend im Bahninfrastrukturfonds geregelt ist. In Artikel 87a Absatz 2 Buchstabe a der Bundesverfassung ist dazu vorgesehen, dass höchstens zwei Drittel – höchstens zwei Drittel! – des Ertrags der Schwerverkehrsabgabe in den Bahninfrastrukturfonds fliessen. Auch dort operiert man mit dem Wort «höchstens». Wenn man dann schaut, wo das Risiko ist, könnte man sagen, dass bei der heutigen Vorlage maximal 650 Millionen Franken im Risiko stehen; wenn der Bund beispielsweise 10 Prozent kürzen wollte, wären es 65 Millionen. Bei der LSVA sind es gemäss Budget 890 Millionen Franken, zwei Drittel; das wären dann 89 Millionen, wenn man systematisch kürzen wollte. Ich möchte damit einfach zum Ausdruck bringen, dass das «maximal» auch im Gesamtkontext absolut vertretbar ist.

Ich möchte noch auf einen weiteren Punkt hinweisen: In der Kommission in alter Zusammensetzung haben wir eine Anhörung durchgeführt, an der auch die Strassenverkehrsverbände und das Initiativkomitee teilnahmen; das Initiativkomitee habe ich eben zitiert. Wir haben dort vor allem auch mit den Wirtschaftsverbänden darüber diskutiert, wo man Prioritäten setzt. Der Zufall will es, dass wir im Augenblick auch mit der Unternehmenssteuerreform III beschäftigt sind und diese im Sommer vermutlich in der Differenzbereinigung definitiv zum Abschluss bringen. Economiesuisse haben wir explizit gefragt: Was ist Ihnen wichtiger, die Unternehmenssteuerreform III oder die Milchkuh-Initiative? Economiesuisse hat sich wenig überraschend für die Unternehmenssteuerreform III ausgesprochen. Damit will ich einfach zum Ausdruck bringen, dass wir dann auch in diesem Bereich irgendwo Prioritäten setzen müssen. Man kann nicht das Weggli, den Batzen und die Bäckersfrau gleichzeitig haben. Es ist auch in diesem politischen Kontext mit dem Initiativkomitee und den Strassenverkehrsverbänden festzustellen, dass jetzt im Vorfeld der Abstimmung vom Sommer Druck aufgebaut wird. Mir kommt es schon ein bisschen vor wie ein Basar. Auf die Milchkuh-Initiative bezogen könnte man auch sagen: Wir befinden uns auf einem Viehmarkt, auf dem das Initiativkomitee versucht, noch möglichst viel herauszuholen. Das ist legitim; aber ich glaube, es ist auch legitim, wenn man darauf hinweist, dass wir dann auch zur NAF-Vorlage ohne Unterschriftensammlung eine Abstimmung zu gewinnen haben. Da werden die Stimmberchtigten beurteilen, ob die Vorlage in sich ausgewogen ist.

Für meinen Teil muss ich Ihnen sagen: Ich kann mit dem Antrag der Mehrheit der Kommission leben, aber ich könnte nicht damit leben, wenn man das Wort «maximal» streichen würde. Dann würde bei dieser Vorlage nicht mehr mit gleich langen Spiessen gekämpft, und sie wäre beispielsweise nicht mehr deckungsgleich mit der Vorlage, die wir bei der Bahninfrastruktur kennen. Die Abstimmung darüber wird nach jener über die Milchkuh-Initiative erfolgen. Diese müssen wir auch noch gewinnen. Ich möchte Sie wirklich ersuchen, sich dessen bewusst zu sein und das Fuder hier nicht noch zusätzlich zu überladen; Herr Engler hat das angeprochen. Aus meiner Sicht ist das eine Vorlage, die dem Initiativkomitee sehr weit entgegenkommt – praktisch die halbe Milchkuh-Initiative ist damit erledigt.

Ich ersuche Sie also, der Mehrheit der Kommission zu folgen und die Einzelanträge Hefti und Germann abzulehnen. Diese würden nicht helfen, die Vorlage am Schluss auch bei den Stimmberchtigten mehrheitsfähig zu machen.

Savary Géraldine (S, VD): Ce n'est pas parce que nous avons déjà accepté le projet FORTA sur le principe en septembre dernier que nous devons nous prononcer une nouvelle fois aujourd'hui. J'aimerais réaffirmer l'importance de ce projet pour notre pays, parce qu'on se dote ainsi d'une véritable et ambitieuse planification en matière de financement des infrastructures de transport, qu'on se donne les moyens de financer des investissements qui auront des conséquences pour les cantons, les communes et la population. C'est un instrument prometteur qui nous dit où l'on va, quel chemin on parcourt et avec quelles étapes. Je salue le travail du Conseil fédéral qui, après le fonds d'infrastructure ferroviaire, nous soumet ce projet FORTA.

Il a été beaucoup question d'argent aujourd'hui, mais il en va aussi d'une immense architecture en matière de transports routiers et de transports publics. Il est important de le souligner, car je ne suis pas sûre que les pays voisins et de collectivités ailleurs dans le monde se soient dotés du même instrument, avec une capacité de planification de cette nature.

En septembre 2015, si nous avons repoussé provisoirement le traitement du projet, c'est parce que la reprise de 400 kilomètres de routes cantonales par la Confédération et les nouvelles réalisations n'avaient pas été traitées par la commission; le conseil nous avait renvoyé le projet pour que nous intégrions ces 400 kilomètres de routes. Je pense que c'était une bonne chose; je le dis en soulignant que les élus de cantons comme celui que je représente, qui sont peu concernés par cette question, avaient accepté de renvoyer le projet en vue d'y intégrer ces 400 kilomètres de routes cantonales.

On a craint que le débat ne s'enlise, mais cela n'a pas été le cas. Je suis malgré tout contente que la discussion ait lieu, que le Conseil des Etats puisse s'exprimer et les cantons apporter leur contribution permettant la recherche d'une solution. De ce point de vue, tant la commission que les cantons ont fait leur travail correctement pour aboutir à une solution qui, sur le principe, nous paraît tout à fait acceptable. Donc, le premier constat sur ce projet global est que personne ne remet en cause l'intégration des routes cantonales dans le FORTA, en tout cas pas en commission. Comme je l'ai dit, les cantons se sont réunis, ont trouvé une solution et acceptent de participer à hauteur de 60 millions de francs par an au financement des routes nationales.

Personne ne conteste non plus la nécessité de ces investissements, en particulier, comme cela a été dit en commission, pour des projets tels que les contournements du Locle, de La Chaux-de-Fonds et de Nafels. Je crois pouvoir, sans hésitation, citer ces trois projets considérés comme importants par le Conseil fédéral ainsi que par la commission.

Il faut aussi dire que, au final, le montant nécessaire à l'intégration de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales dans le FORTA ne s'élève plus à 300 millions de francs, comme cela avait été évoqué, mais avoisine plutôt 200 millions de francs. La recherche de solutions s'est donc articulée autour de ce montant.

Et puis, personne ne conteste non plus la solution échelonnée dans le temps. Le Conseil fédéral nous a proposé cette piste qui nous a paru intéressante. On sait qu'en 2020, comme l'a rappelé Monsieur Graber, les finances de la Confédération pourraient connaître à nouveau une situation plus favorable et être dans les chiffres noirs. Cet échelonnement prévoyant l'entrée en vigueur du FORTA en 2018 et l'intégration de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales en 2020 est une bonne solution qui n'a pas été – et aujourd'hui n'est pas – contestée.

Quelle est la différence entre la proposition de la majorité et celle de la minorité ? Ce n'est pas seulement une question d'architecture, comme l'a dit tout à fait à satisfaction le président de la commission, mais c'est aussi la question du mode de financement, avec l'interrogation de base suivante: est-ce que la prise en charge du financement des routes nationales doit être assurée par la caisse de la Confédération, et donc par le contribuable, ou bien est-ce qu'on peut exiger une certaine symétrie des sacrifices et en particulier que



l'usager de la route contribue modestement au financement et aux investissements pour les infrastructures routières? Cette question n'est pas dénuée d'intérêt. Si on prend uniquement la présente session parlementaire qui va s'achever vendredi prochain, on se rend compte que, dans notre conseil, on a voté 5 milliards de francs pour le budget de l'armée – cela a été voté par la majorité des membres du Conseil des Etats. Dans le projet qu'on discute aujourd'hui, avec la proposition de la majorité, ce sont 250 millions de francs de plus qui seraient destinés à la route. Demain, le Conseil national mènera le débat sur la troisième réforme de l'imposition des entreprises, qui exige un certain nombre de sacrifices et en tout cas de trouver des moyens supplémentaires pour compenser les pertes dans les caisses des cantons afin d'offrir un certain nombre d'allégements fiscaux aux entreprises pour des montants qui vont de 1,3 à plus de 2 milliards de francs. Ce sont des montants relativement importants. Sans vouloir défendre une politique d'austérité ni faire de l'alarmisme financier, on doit rester prudent sur le plan des politiques financières qu'on mène et savoir quelles contributions financières nous consentons pour quels projets, au Conseil des Etats comme au Conseil national. Et, de ce point de vue, le modèle qui vous est proposé par la minorité I correspond mieux à la symétrie des efforts que j'ai évoquée.

La version défendue par la minorité Hêche a à mon avis trois avantages. Premièrement, il simplifie les flux financiers, puisque, avec le modèle qui vous est proposé, l'impôt sur les véhicules automobiles continue à financer la caisse de la Confédération tandis que l'impôt sur les huiles minérales finance le projet FORTA. Cela permet en définitive une certaine transparence, une certaine lisibilité des moyens financiers disponibles.

Le deuxième avantage, c'est que la formulation de la minorité I (Hêche) répond mieux à l'initiative dite «vache à lait», puisque plus de 75 pour cent des recettes de l'impôt sur les huiles minérales seraient désormais affectés au FORTA. Ce n'est donc plus la moitié, mais plus des trois quarts de ce que prévoit l'initiative dite «vache à lait» qui seraient de facto réalisés avec cette proposition de la minorité I.

Le troisième avantage, dans le concept de la minorité, c'est que la hausse de 6 centimes de la surtaxe sur les huiles minérales est supportable à nos yeux pour l'usager de la route, puisque cette surtaxe n'a pas été augmenté depuis 1974, comme l'a rappelé Monsieur Rechsteiner. Les usagers des transports publics ont consenti et consentent aujourd'hui encore, en 2016, à faire des efforts, par des augmentations de tarifs, alors que les usagers de la route ont vu leur investissement personnel se stabiliser, voire diminuer, depuis ces vingt dernières années.

A mes yeux, le concept qui vous est proposé par la minorité I (Hêche) est supportable pour les finances de la Confédération et pour l'usager de la route. En outre, il est acceptable vu les majorités et les minorités au sein du Parlement. Je pense que chacun fait des efforts, chacun contribue à la recherche d'un compromis. En tout cas, le concept présenté par la minorité de la commission est davantage supportable pour les finances de la Confédération que ne l'est le concept défendu par la majorité de la commission.

J'aimerais dire un mot sur le débat au sujet de l'initiative populaire «pour un financement équitable des transports», dite initiative «vache à lait», parce qu'elle s'est invitée dans nos discussions. J'ai consulté le Bulletin officiel quant aux discussions que nous avons eues, au Conseil des Etats, au sujet de cette initiative. Des mots très forts et très durs ont été tenus contre cette initiative dans notre conseil: on a parlé d'«initiative sangsue», d'«initiative hold-up», d'«initiative à envoyer à l'abattoir».

Les mots utilisés étaient sévères, et ce à juste titre parce que, comme l'a rappelé Monsieur Graber, les initiateurs n'ont jamais, au grand jamais, cherché de solution de compromis. Ces derniers n'ont jamais cherché à collaborer avec le Parlement, pas plus qu'ils n'ont cherché à le faire avec les membres de la Commission des transports et des télécommunications. Quand j'entends Monsieur Germann dire, au-

jourd'hui, en mars, que les initiateurs pourraient retirer leur texte alors que la votation populaire est prévue pour le mois de juin prochain, je pense qu'il s'agit au mieux d'une plaisanterie et au pire d'une fausse promesse. On sait très bien que les initiateurs ne pourront pas retirer leur texte et qu'il s'agit d'un chantage qui se manifeste aujourd'hui à l'encontre du projet FORTA, alors que nous avons consenti à donner raison aux initiateurs sur un certain nombre de points. En effet, l'existence même du FORTA est une réponse à l'initiative dite «vache à lait», tout comme le sont les investissements pour les projets autoroutiers. Or, malgré cela, les initiateurs n'ont jamais cherché à collaborer avec le Parlement ni à retirer leur texte au moment où cela aurait été possible.

Je crois que nous devons rester sur nos positions de principe, comme cela a été le cas la dernière fois. Le FORTA n'est pas un contre-projet à l'initiative dite «vache à lait». Nous n'avons pas à répondre aux revendications de l'initiative parce que cette dernière fera l'objet d'une votation populaire. Il faudra s'engager, à mes yeux, contre cette initiative mais, aujourd'hui, rejeter de façon extrêmement ferme les propositions Hefti et Germann.

Nous avons discuté le projet FORTA et il existe deux concepts de financement. Le concept visé par la proposition de la minorité I (Hêche) est un peu moins douloureux pour les finances de la Confédération que le deuxième concept, défendu par la majorité de la commission, qui est quant à lui un peu plus délicat et qui ferait perdre à la Confédération plus de 250 millions de francs supplémentaires.

Nous avons cherché des solutions, et je vous invite à soutenir la proposition de la minorité I (Hêche).

Müller Philipp (RL, AG): Die Ergebnisse, auch jene der heutigen Debatte, werden zum Gradmesser im Hinblick auf die Volksabstimmung über die Milchkuh-Initiative vom 5. Juni dieses Jahres. In diesem Rat mag diese Initiative keine Mehrheit gefunden haben, das ist so. Nur müssen wir nicht nur an diesen Rat denken: Wir müssen letztlich auch eine Volksabstimmung oder gar zwei Volksabstimmungen gewinnen, und hier ist vielleicht die Beurteilung allfälliger Mehrheiten, die dann eben entscheidend sind, etwas unterschiedlich.

Wollen wir dem Stimmvolk beweisen, dass das Parlament eine vernünftige und nachhaltige Alternative zur Milchkuh-Initiative erarbeitet hat, brauchen wir einen starken NAF – da sind wir uns wahrscheinlich einig –, einen NAF, der die Funktionsfähigkeit der Nationalstrasseninfrastruktur wie auch die Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme sicherstellt. Analog zur Abstimmung über den Gotthard-Strassen-tunnel müssen wir den Nutzen einer funktionierenden Nationalstrasse und den Nutzen von funktionierenden Gesamt-verkehrssystemen in den Agglomerationen zugunsten unserer Volkswirtschaft darlegen können und, genauso wichtig, eine verlässliche Finanzierung aufzeigen.

Aufgrund des ausdrücklichen Bedürfnisses dieses Rates haben wir in der KVF-SR mehrere Finanzierungsvarianten zur Integration des Netzbeschlusses geprüft; es wurde bereits ausführlich erwähnt. Bereits die ausgiebige Debatte hat zu einer Kompromisslösung der Kommissionsmehrheit zwischen Variante 1 und einer Finanzierungsvariante gemäss der Minderheit I (Hêche) geführt; ich unterstütze gemäss der Mehrheit der KVF die Finanzierungsvariante 1.

Die Variante gemäss Minderheit I (Hêche) führt zu einer instabileren Finanzierungsbasis, die aufgrund der fast ausschliesslichen Speisung des Fonds aus den Mineralölsteuer-einnahmen zu einseitig aufgestellt ist. Anders ist die Mehrheitslösung gemäss Antrag Hefti, die mit der Erhöhung der Zweckbindung der Mineralölsteuer um 10 Prozent in zwei Etappen – über die Ergänzung «maximal» gemäss Mehrheit werden wir noch befinden – einen Schritt in die richtige Richtung macht. Trotzdem gibt es noch Verbesserungspotenzial, das aber in der weiteren Beratung dieses Geschäfts ausge schöpft werden soll. Im Hinblick auf die Forderung der Milchkuh-Initiative wird es nämlich notwendig sein, zumindest die Erhöhung der Zweckbindung ohne Verhandlungsspielraum zu definieren.



Die KVF hat auch über die Verwendung der Automobilsteuer debattiert und vorgeschlagen, diese zu 100 Prozent zur Finanzierung des NAF einzusetzen; das wissen Sie ja bereits. Dies gilt jedoch nur unter der Bedingung von Artikel 86 Absatz 6 der Bundesverfassung zum NAF, der aussagt, dass im Falle eines Sparpakets oder Entlastungsprogramms des Bundes Mittel wieder zurück in den Staatshaushalt fliessen können. Diesen Zusatz kann ich nicht akzeptieren und werde daher die Minderheit II (Wicki) unterstützen. Es braucht einen Beitrag für die Verlässlichkeit des NAF ohne Wenn und ohne Aber.

Der Netzbeschluss soll in einem zweiten Schritt ab 2020 im NAF integriert werden – so weit, so gut. Dem werde ich sicher zustimmen, nur stellt sich die Frage, warum die Kantone dies nach dem neuen Finanzausgleich und der volumänglichen Zuständigkeit des Bundes für die Nationalstrassen mitfinanzieren müssen. Damit wird die erst vor acht Jahren vereinbarte Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen bereits wieder infrage gestellt. Die in der KVF beschlossene Kompensation durch die Kantone im Umfang von 60 Millionen Franken gilt es aber als Haltung der Mehrheit der Kantone zu akzeptieren. Ich werde die Kompensation in diesem Sinne unterstützen. Im Hinblick auf eine Lösungsfindung betreffend Netzbeschluss ist der gefundene Konsens zu würdigen, er überzeugt aber vor dem Hintergrund der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen bei den Nationalstrassen nicht unbedingt. Es fehlt vor allem ein Enddatum für die Beteiligung der Kantone. Das ist störend. Eine kantonale Beteiligung darf bestenfalls über einen befristeten Zeitraum erfolgen.

Erlauben Sie mir, noch kurz auf die Agglomerationsprogramme einzugehen – einen wichtigen Teil dieser Vorlage. Bereits im letzten Jahr wurde ausführlich über die Mittelverwendung zugunsten des Agglomerationsverkehrs diskutiert; ich war damals nicht dabei. Die Finanzierung durch 9 bis 12 Prozent des Fonds war das Resultat dieser Debatte und stellt nach meiner Überzeugung eine vernünftige Lösung dar. Beim Verwendungszweck der Mittel herrscht jedoch weiterhin Uneinigkeit. Ich plädiere hier für die Mehrheitslösung und werde dementsprechend den Antrag der Minderheit Janiak ablehnen müssen.

Ich möchte zum Schluss nochmals klarmachen, dass das Ziel für den NAF eine verlässliche und nachhaltige Finanzierung ist. Wir wollen einen starken NAF, der die Verfügbarkeit der volkswirtschaftlich bedeutsamen Infrastruktur Nationalstrasse sowie den Agglomerationsverkehr selbstständig sicherstellt und nicht angesichts einer Milchkuh ins Wanken gerät. Ob uns das passt oder nicht – diese Initiative wird wahrscheinlich sehr grosse Emotionen auslösen. Die Abstimmung über die Erhöhung des Vignettenpreises lässt grüßen.

Häberli-Koller Brigitte (C, TG): Ich unterstütze die Lösung der Mehrheit der Kommission. Ich erachte sie als realistisch und massvoll, und sie nimmt auch auf die Bundesfinanzen Rücksicht.

Wichtig ist, dass wir hier auch noch einmal festhalten, dass seit der Rückweisung der Vorlage durch unseren Rat an die KVF-SR einiges geschehen ist. Ich denke hier vor allem an die Kantone. Sie haben uns mit dem Beitrag von 60 Millionen Franken, dem Kompensationsbeitrag, gezeigt, dass ihnen die Aufnahme des Netzbeschlusses in diese Vorlage sehr wichtig ist. Sie haben sich zusammengerauft, wie man so schön sagt, und sie haben uns mit diesem Vorschlag einen wesentlichen Schritt weitergebracht. Deswegen können wir heute die aus meiner Sicht gute Lösung diskutieren.

Diese 400 Kilometer Strasse, die jetzt Aufnahme in den NAF finden, werden uns auch bei der Diskussion anlässlich der Abstimmung sicher nützlich sein. Denn wir brauchen dazu ein gutes Argumentarium. Wenn wir die Kantone so einbinden können, wird das eine grosse Unterstützung sein. Ebenso, denke ich, ist die heutige Vorlage, die wir ja als Erstrat beraten und die sicher noch weitere Diskussionen auslösen wird, auch eine gute Antwort auf die Volksabstimmung vom näherückenden 3. Juni 2016, dem Tag der Abstim-

mung über die sogenannte Milchkuh-Initiative. Diese geniesst sehr grosse Sympathien; das hört man, wenn man mit der Bevölkerung spricht.

Ich bin froh, dass wir zumindest sagen können: Wir sind auf dem Weg, die NAF-Vorlage mit dem Netzbeschluss ist im Parlament. Wenn wir heute ein richtiges Zeichen setzen – davon gehe ich aus – und dieser Lösung der Mehrheit zustimmen, sind wir auch hier gut aufgestellt, um mit guten Argumenten die Milchkuh-Initiative abzulehnen. Dann können wir den NAF-Vorschlag als Argument anführen.

Die Frage der Autobahnvignette haben wir in der Kommission auch anhand einer Motion (16.3009) besprochen. Hier ist wirklich Zeit, dass wir uns auf den Weg machen ange-sichts der neuen Möglichkeiten, die eine E-Vignette bietet; so hat man auch mehr Spielraum. Man kann dann auch den Bedürfnissen der einzelnen Strassenbenutzer besser entgegenkommen. Dass wir heute schon die Vignetten-Diskus-sion auf den Weg bringen, ist ein wichtiges Zeichen dafür, dass die Finanzierung über verschiedene Finanzierungs-quellen breit abgestützt ist; dies stärkt aus meiner Sicht den NAF.

Ich bitte Sie, der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Berberat Didier (S, NE): Je suis très satisfait de constater que la commission propose, comme d'ailleurs l'en avait chargé le Conseil des Etats le 17 septembre 2015, d'intégrer l'arrêté sur le réseau des routes nationales au projet FORTA. Je me permets à cet égard de remercier pour leur solidarité les parlementaires qui viennent de cantons peu concernés par l'extension du réseau.

Il me paraît en effet naturel de financer, à partir du FORTA, l'exploitation et l'entretien des quelque 400 kilomètres de routes cantonales transférées à la Confédération, la participation financière annuelle des cantons s'élevant – cela a été rappelé à plusieurs reprises – à 60 millions de francs. Cette décision des cantons a permis, je pense, de débloquer la situation.

Le rapporteur l'a rappelé, le FORTA doit bénéficier à toutes les régions du pays: 17 cantons sont touchés. Madame Savary en a parlé, le canton de Neuchâtel attend, par exemple, depuis la fin des années 1990, la reconnaissance de la H20, route principale reliant Neuchâtel au col des Roches, qui se trouve à la frontière française. Je suis d'ailleurs bien placé pour le savoir: lorsque j'étais au Conseil national, j'ai déposé pas moins de trois motions en vue de cette reconnaissance. J'estime en effet – et j'estime toujours – qu'il y a une inégalité de traitement, dans la mesure où beaucoup de régions moins peuplées que les montagnes neuchâteloises et le canton de Neuchâtel sont reliées depuis fort longtemps au réseau des routes nationales. Il faudra donc rectifier rapidement la situation; c'est d'ailleurs le but du présent projet.

Je rappellerai aussi, en conclusion, que l'axe H20 enregistre un trafic d'environ 30 000 véhicules par jour sur certains de ses tronçons. Pour peu que vous connaissiez la région, vous savez que le trafic automobile congestionne totalement les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, ce qui rend vraiment indispensable la construction d'ouvrages de contournement.

Je vous remercie donc d'intégrer au FORTA l'arrêté sur le réseau des routes nationales.

François Olivier (RL, VD), pour la commission: Je précise que la proposition Germann n'a pas été traitée, ni même discutée au sein de la commission. Je peux penser en tout cas qu'elle trouverait que cette proposition est excessive et remettrait en cause de manière assez sensible l'équilibre budgétaire tel qu'il a été discuté au sein de la commission.

Je tiens aussi à rappeler que les cantons, comme les membres de la commission ont aussi en mémoire la votation sur l'augmentation du prix de la vignette: en conséquence de cela, les cantons ont augmenté leur contribution de manière assez importante puisqu'ils ont doublé leur participation pour le financement du projet NAR, ce qui est conséquent. De même, si nous avions eu l'idée d'adopter une augmentation peut-être trop importante des taxes, nous de-



vrions nous rappeler que lors de la votation sur le prix de la vignette, tous les cantons et le peuple, très fortement, avaient refusé le projet que nous avions accepté au Parlement! C'est peut-être ce qui fait le charme de nos discussions. Il faut être attentif aux augmentations qu'on pourrait apporter aux taxes. De plus, on doit voir comment on peut rediscuter l'attribution de cette manne financière qui vient de la route, qui, aujourd'hui, est affectée pour une part relativement importante au budget de la Confédération.

Je me permets de contester les propos de certains qui pensent que, par une simplification des flux financiers, on pourrait redistribuer à la route cet argent provenant d'une taxation du trafic routier, alors même que c'est ce qui est demandé par l'initiative dite «vache à lait».

Vous avez compris que dans mes interventions j'ai très peu parlé de l'initiative dite «vache à lait». Plusieurs d'entre vous ont voulu en parler de manière assez importante; ils donnent sans aucun doute une tribune aux initiateurs. C'est un choix politique. Pour ma part, j'ai pensé qu'on devait en rester au contenu du projet et ne pas trop dévier. Mais permettez-moi quand même de rappeler qu'il est vrai que des discussions ont été menées avec les initiateurs. A titre personnel, je l'ai fait quand j'étais conseiller national. En effet, à la session d'été 2015, j'ai essayé d'amener autour de la table les initiateurs, représentés en particulier au sein du Conseil national, voire ici dans cette chambre, pour qu'on refasse une discussion. J'ai l'impression en tout cas qu'au sein de notre commission, depuis le début de la nouvelle législature, nous avons avancé dans cette discussion. Je veux donc penser que le compromis qui prévoit une répartition 60/40 est bon et qu'il pourrait satisfaire en tout cas certains d'entre eux.

Il y a donc une attente importante de notre part, de la population et des partis politiques, qui contestent le fait que trop d'argent issu de l'utilisation de la route alimente la caisse fédérale. Je rappelle que la proposition du Conseil fédéral, à l'alinéa 2 lettre b, vise bien à ce que l'intégralité de l'impôt à la consommation prévu sur les automobiles et leurs composants soit affectée aux dépenses liées à la circulation routière; ce seraient les 100 pour cent de cette manne qui seraient utilisés au profit de la route, il convient de le rappeler. Nous avons tous une inquiétude quant à l'avenir; Madame la conseillère fédérale Leuthard nous a fait la proposition de prendre notre temps par rapport aux dépenses, et nous avons suivi cette voix de la raison. Mais rappelons qu'au mois de décembre passé encore les comptes 2015 étaient annoncés déficitaires, et que peu avant notre séance de commission en février dernier nous apprenions que les comptes de la Confédération bouclaient avec un résultat nettement supérieur aux prévisions: de la prévision de quelques millions de francs de déficit, on est passé à un bénéfice chiffré en milliards. Il y a donc des aléas non négligeables qu'il faut prendre en compte.

Aussi, je vous recommande de suivre la majorité de la commission en ce qui concerne la proposition Hefti qui, je le précise, a été discutée au sein de notre commission. Elle n'a pas fait l'objet d'une proposition de minorité, mais son but est très clair: il s'agit non seulement de répondre en partie à l'initiative dite «vache à lait» mais aussi d'avoir la certitude que la totalité des montants prévus restent à disposition de la route et ne soient pas utilisés pour financer d'autres tâches. C'est bien sûr un volant financier que nous ne voulons pas laisser au Conseil fédéral, mais il est légitime que ce dernier fasse ce type de proposition, parce qu'en tant que membre d'un exécutif on aime avoir une certaine réserve pour d'autres projets, la réalité de la vie imposant parfois quelques contraintes.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Sie haben nochmals eine breite Diskussion geführt, wofür ich mich grundsätzlich bedanke. Dieses Projekt reiht sich ein in eine Entwicklung verkehrspolitischer Projekte des Bundesrates: mit dem FinöV-Fonds, dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) und nun eben mit dem NAF. Es ist eine Verkehrspolitik, die getragen ist von der Gesamtverkehrskonzeption, vom kombinierten Verkehr, und eben nicht mehr davon, dass man Strasse und Schiene ge-

geneinander ausspielt. Angesichts der zunehmenden Mobilität, die wir in den nächsten dreissig Jahren auch auf der Strasse und noch mehr auf der Schiene zu bewältigen haben, macht das Sinn, und es ist die einzige Antwort auf die Frage, wie wir die notwendigen Kapazitäten bereitstellen können.

Nochmals: Mit diesem Projekt löst der Bundesrat aber auch ein Versprechen ein. Im Rahmen der BIF- und der Fabi-Diskussionen sagte der Bundesrat, es sei richtig, dass man für die Bahn wie für die Strasse von der Stufe Verfassung nun zu Fonds-Lösungen übergeht, mit denen man Unterhalt, Betrieb und eben auch Ausbauten aus einem Gefäss finanziere. Dass wir vom Jährlichkeitsprinzip wegkommen und zu einer Fonds-Finanzierung hingehen, die auch viel transparenter und einfacher ist, ist für uns nach wie vor das wichtigste Element. Wir haben Finanzierungslösungen, denn wir haben sinkende Einnahmen und steigende Ausgaben. Auch dies hat die Kommission so als richtig erachtet.

Ein weiteres wichtiges Element: Analog zur Bahn haben wir das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (Step), mit welchen durch Ausbauten Engpässe beseitigt werden sollen. Das Parlament kann alle vier Jahre die baureifen oder möglichst baureifen Projekte beurteilen und die entsprechende Finanzierung aus dem Fonds sicherstellen, beides in Analogie zur und entsprechend der Gesamtverkehrskonzeption.

Wir haben Ihnen ja seinerzeit zur Schliessung der Finanzierungslücke eine Anpassung des Zuschlags auf die Mineralölsteuer von 6 Rappen vorgeschlagen. Dann kam die Situation mit dem starken Schweizerfranken, und danach fand Ihre Kommission, es sei angesichts der Verluste durch den Tanktourismus besser, einen ersten Schritt auf Basis eines Zuschlags von 4 Rappen zu tun und deshalb zusätzlich 5 Prozent der Mineralölsteuer zur Finanzierung zu nehmen. Darin waren wir uns einig, und es wurde im letzten Herbst in der Eintretensdebatte in Ihrer Kommission so diskutiert.

Jetzt ist ja der Netzbeschluss als zusätzliches Element dazugekommen. Sie haben gewünscht, dass man ihn in den NAF integriert, was wir unter verkehrspolitischem Gesichtspunkt verstehen. Der Bundesrat hat aber immer gesagt: Das ist okay, wenn wir die nötige Finanzierung finden. Das hat Ihnen auch Ihre Finanzkommission in einem Mitbericht ans Herz gelegt.

Meines Erachtens haben wir jetzt mindestens teilweise eine Lösung gefunden. Ob man jetzt der Mehrheit oder der Minderheit folgt: Die Finanzierungslösung zum Netzbeschluss, das müssen wir zuhanden des Amtlichen Bulletins klar sagen, ergibt nämlich nur eine teilweise Finanzierung des Netzbeschlusses. Die vollständige Finanzierung der Übernahme von 400 Kilometern Strasse von den Kantonen und der vorgesehenen Ausbauten würden 305 Millionen Franken ausmachen. Mit der Version der Mehrheit haben wir nun 185 Millionen und mit der Version der Minderheit 160 Millionen Franken. Es fehlt also ein Teil der Finanzierung.

Wir haben in der Kommission dargelegt, dass wir dieses Problem nur lösen können, indem wir die Ausbauten gemäss Netzbeschluss (NEB) gestaffelt vornehmen, den Ausbau also auf der Zeitachse strecken, und indem wir eine Finanzierung erst ab 2020 ins Auge fassen.

Ich möchte hier schon klar zum Ausdruck bringen, dass auch die Kantone damit einverstanden sein müssen. Ich möchte Sie auch daran erinnern, dass es beim nächsten Ausbauprogramm dann nicht wieder von vorne losgehen und alle Wünsche vorgebracht werden sollten. Es wird mit dieser Finanzierung nicht möglich sein, alles auf einmal umzusetzen. Es wird vielmehr bei den NEB-Ausbauten eine Erstreckung respektive Rückstellung von kantonalen Ausbauprojekten geben. So viel zum Allgemeinen.

Ich möchte noch ein Element darlegen: Sie haben als Parlament, was die personellen Ressourcen betrifft, den Bundesrat ja angehalten, die Stellen auf dem Plafond von 2015 einzufrieren. Ich möchte – wir hatten das Thema schon beim alten Netzbeschluss mit der Vignette – der guten Ordnung halber einfach nochmals festhalten: Wenn der Bund von den Kantonen her jetzt den Netzbeschluss umsetzen und dann



diese kantonalen Kilometer bedienen muss, dann heisst das, dass wir einen Bedarf von 60 Vollzeitstellen mehr haben beim Astra. Sie kennen diese Zahlen aus der vormaligen Abwicklung. Wir müssen dann einfach irgendwann einmal miteinander klären, wie wir damit umgehen, nämlich dass wir diese neue Aufgabe bewältigen müssen und Sie gleichzeitig den Stellenetat einfrieren möchten. Ich sage das auch fürs Amtliche Bulletin. Dieses Problem müssen wir dann irgendwann einmal lösen, damit wir auch die Ressourcen und die Personalbestände entsprechend vorsehen.

Was die Finanzierung betrifft, so ist es natürlich jetzt vor allem eine Entlastung der Kantone, die Sie beschliessen. Ständerat Philipp Müller hat zwar gefunden, der Beitrag der Kantone, diese 60 Millionen Franken, richte den Finanzausgleich. Das ist natürlich nicht so. Wir entlasten die Kantone, denn Unterhalt und Betrieb dieser 400 Kilometer Kantonsstrassen kosten heute 105 Millionen Franken. Die Kantone bezahlen jetzt noch 60 Millionen. Also sie sind finanziell entlastet, und es ist eine Rechtswohltat, wenn der Bund jetzt diese Kantonskilometer in sein Nationalstrassennetz übernimmt. Verkehrspolitisch gesehen haben wir immer gesagt, dass das Sinn macht, es ist so auch in Ordnung. Aber die Kantone werden entlastet. Auch die entsprechenden Stellen sind bei den Kantonen jetzt eingestellt. Aber das ist ja Sache der kantonalen Parlamente, mit den jeweiligen Regierungen zu schauen, was diese Entlastungen dort für Folgen haben. Herr Engler hat auch gesagt, das sei so nicht in Ordnung gegenüber den Kantonen. Herr Ständerat, ich möchte einfach darauf hinweisen, dass das Nationalstrassennetz zwei Drittel des Verkehrs bewältigt, obwohl die Kantons- und Gemeindestrassen an Kilometern um ein Zifafches länger sind als das Nationalstrassennetz. Es ist eine immens grössere Belastung. Es gibt auch viele Kantone, die sich mit den zahlreichen Aus- und Einfahrten über das Nationalstrassennetz entlasten. Übrigens haben wir ja, was Ihren Kanton, den Kanton Graubünden betrifft, schon vor dem Netzbeschluss durch geschicktes Taktieren der Standesvertreter etwa das Prättigau in das Nationalstrassennetz übernommen. Das ist in Ordnung. Es gibt ja dort auch Touristen, die hoffentlich ins Bündnerland fahren; aber das einfach ein bisschen zur Korrektheit der Aussage.

Ich bin wie Herr Ständerat Hösli froh, dass jetzt mit dieser Lösung die Vignette nicht wieder aufs Tapet kommt. Ich bin auch der festen Überzeugung: Wenn wir jetzt eine Erhöhung der Treibstoffzölle plus eine Erhöhung bei der Vignette hätten, bestünde ein grosses Risiko, dass das Volk zum NAF Nein sagen würde, nur wegen der Integration des Netzbeschlusses und einer Finanzierung über die Vignette. Insofern bin ich sehr froh, dass Ihre Kommission diese Lösung nicht ins Auge gefasst hat.

Sie belasten mit dem Netzbeschluss die Bundeskasse mehr, als der Bundesrat das möchte – das hat Herr Ständerat Graber zu Recht gesagt; das muss ich so sagen. Wir sind sehr froh, dass Sie Rücksicht nehmen und den Netzbeschluss erst ab 2020 auslösen wollen. Aufgrund der geringeren Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags würde aber mit Inkrafttreten des NAF eine Erhöhung der Zweckbindung der Mineralölsteuer um diese 5 Prozent erfolgen. Mit Inkrafttreten des Netzbeschlusses würden dann die erwähnten 60 Millionen Franken der Kantone gezahlt werden und dazu 5 Prozent Mineralölsteuer zugunsten des NAF, also nochmals 125 Millionen, die ab dann der Bundeskasse fehlen.

Es ist so, wie auch mein Kollege Bundesrat Maurer Ihnen gestern ausgeführt hat: Wir haben in der Finanzplanung für die Jahre 2018/19 einige Sorgen. Einerseits haben wir zusätzliche Auslagen, die Unternehmenssteuerreform III ist ja eingestellt. Aber gleichzeitig ist der AHV-Beschluss Ihrer Kammer in der Pipeline, das wären also 700 Millionen Franken weniger für die Bundeskasse, aber es wäre eine gute Lösung für alle anderen. Diese erneute Zusatzbelastung wäre «bad news» für den Bund. Weiter möchten Sie für die Armee die 5 Milliarden Franken so früh wie möglich, diese Mittel sind aber noch nicht eingestellt; auch das belastet uns nochmals. Beim Stabilisierungsprogramm nehmen wir Sie natürlich beim Wort, weil Sie alle ja diese Milliarde einsparen

wollen. Gleichzeitig hören wir aber natürlich: Nicht bei den Bauern, nicht beim Militär, nicht bei der IV! Insofern sind wir im Bundesrat einfach ein bisschen gebrannte Kinder. Wir befürchten, dass dann das Sparen auch im jetzt sehr bürgerlichen Parlament zwar von allen befürwortet wird, aber in concreto eben jeder wieder eine Ausrede findet. Das macht uns im Moment ein bisschen Sorgen. Deshalb bitten wir Sie einfach, bei den Ausfällen moderat zu sein. Mit der Lösung Netzbeschluss erst ab 2020 hoffen wir, dass sich bis dahin erstens einmal das Parlament zu den finanzpolitisch relevanten Schritten geäussert hat und dass wir zweitens ab dann auch das Stabilisierungsprogramm in Kraft gesetzt haben.

Wenn Sie den Netzbeschluss jetzt so integrieren wollen, so ist es natürlich dem Bundesrat auch immer wichtig, dass Sie die Einnahmeseite, eben die Nutzerfinanzierung, nicht ganz ausser Acht lassen.

Die Milchkuh-Initiative ist finanzpolitisch verantwortungslos – finanzpolitisch verantwortunglos. Ich bin sehr froh, dass das Parlament diese Initiative so klar ablehnt. Ich bin auch mit der Aussage nicht einverstanden, dass die Automobilisten Milchkühe seien. Wir haben – nochmals – seit mehreren Jahren rückläufige Einnahmen bei der Mineralölsteuer trotz mehr Fahrzeugen und mehr zurückgelegten Kilometern, weil die Autos weniger Treibstoff konsumieren. Wir haben die letzte Teuerungsanpassung auf den Zuschlag 1974 gehabt; seit 1974 hat der Bundesrat nicht 1 Prozent der Teuerung angepasst. Die 30 Rappen Mineralölsteuerzuschlag entsprechen real heute noch 13,7 Rappen. Gleichzeitig haben wir natürlich die Bauteuerung. Selbstverständlich wird diese bezahlt, das Baugewerbe verzichtet bei der Teuerung selbstverständlich nicht; das ist auch voll in Ordnung. Aber der Bund hat auf 104 Prozent Teuerung in diesen über 40 Jahren verzichtet.

Insofern stellt sich schon die Frage: 4 oder 6 Rappen, ist das jetzt wirklich so relevant? Oder müssen wir sagen, dass es nach all diesen Jahren schon zulässig und zumutbar ist, dass wir hier auch über eine Anpassung des Zuschlags um 6 Rappen sprechen? Wenn Sie jetzt diese 4 Rappen nehmen und die 5 Prozent der Mineralölsteuer und den Netzbeschluss über zusätzliche 5 Prozent ab 2020, kann man das umsetzen. Aber ich möchte auch hier betonen, das haben wir in der Kommission zu Recht gesagt: Beim nächsten Step-Ausbauabschritt müssen Sie dann auch wieder entscheiden. Dort geht es dann wieder um eine Erhöhung des Treibstoffpreises um 4 bis 6 Rappen für die nächsten Ausbauabschritte, oder Sie müssen sonst die Variante mit der E-Vignette wählen. Insofern hat man Flexibilität. Aber es ist halt so: Die Ausgaben und die sinkenden Einnahmen müssen wir irgendwie im Lot halten, sonst können wir die Engpässe nicht beseitigen. Das ist auch wichtig, denn die Staus verursachen einen volkswirtschaftlichen Schaden, sie kosten uns über 1,5 Milliarden Franken im Jahr. Insofern profitiert auch die Wirtschaft von den Massnahmen. Wenn man mit einem Camion im Stau steckt, macht das pro Stunde 200 Franken aus. Die Reduktion der Staus ist ein Element, von dem man auch wirtschaftlich etwas hat.

Ich glaube, mit dieser von uns gefundenen Lösung haben wir auch eine vernünftige und finanzpolitisch machbare Lösung. Aber sie ist nur machbar, wenn der entsprechende Passus – das nochmals auch im Hinblick auf die Einzelanträge – auch das Wort «maximal» beinhaltet. Es geht auch hier um eine Gleichbehandlung mit der Bahn. Es wurde gesagt: Wir haben bei der Bahn gemäss Bundesverfassung auch «höchstens» zwei Drittel der LSVA-Einnahmen, die in den Bahnhinfrastrukturfonds überwiesen werden. Auch hier ist es immer Sache des Parlamentes, mit dem Budget die Überweisungen zu tätigen. Das gibt Flexibilität, wenn wir sparen müssen.

Sie wissen, dass die Fondslösungen finanzpolitisch nicht unbestritten sind. Denn wir schützen ein Stück weit die Bereiche, die mit dem Fonds finanziert sind. Wenn wir immer mehr Fondslösungen haben, gilt für die nächsten Sparprogramme, dass es nur noch wenige Aufgabenbereiche mit nichtgebundenen Ausgaben geben wird, aus denen ein Bei-

trag wird geleistet werden müssen. Insofern ist es halt auch fair, hier eine gewisse Flexibilität zu erhalten, auch in Bezug auf die Finanzhöheit des Parlamentes.

Zu den Äusserungen von Herrn Ständerat Rechsteiner zum Gleichgewicht von Bahn und Strasse: Ich möchte darauf hinweisen, dass der Bund mit Fabi und durch die neue Indexierung auch die allgemeinen Bundesmittel merklich erhöht hat. Zwei Drittel der LSVA-Einnahmen sind somit auch Geld für die Strasse, das wir dort einsetzen. Sie haben folglich auch aus Mehrwertsteuerpromillen Gelder in der Höhe von 360 Millionen Franken im Jahr eingesetzt, die dann der Bundeskasse fehlen, weil Sie bei der Fabi-Vorlage die Summe für den ersten Ausbauschritt auf 6,4 Milliarden Franken erhöht haben.

Das ist alles in Ordnung, aber wir haben auch dort gesagt: Das führt zu Anpassungen bei den Billettpreisen, wenn wir so viel investieren und die Leistungen für die Bahnkundinnen und Bahnkunden verbessern. Dann hat das Auswirkungen auf die Billettpreise. Das wird jetzt umgesetzt. Es ist auch nicht so, dass man für die Bahn dann jedes Jahr mehr zu bezahlen hat. Aber auch dem Bundesrat ist es wichtig, dass wir keine rückläufige Entwicklung zu verzeichnen haben und nicht wieder mehr Personen die Strasseninfrastrukturen statt die Schieneninfrastrukturen nutzen. Insofern ist es auch für uns wichtig, das Gleichgewicht zwischen der Nutzung der Bahn und der Nutzung der Strasse zu halten. Aber ich glaube, mit dieser Lösung und den übrigen Anpassungsschritten werden wir das erreichen, auch in der Zukunft.

Ich glaube, mit der von uns gefundenen Lösung können wir die Kantone bedienen, indem wir den Netzbeschluss ab 2020 umsetzen – nicht gesamthaft, aber doch mit den wichtigsten Projekten. Ich sehe auch nicht, dass in den Kantonen schon so viele Projekte baureif wären, dass die Verschiebung oder Erstreckung von kantonalen Ausbauprojekten gross problematisch wäre. Die beiden Netzergänzungen Morges und Glatttal hatten wir bereits beim NAF als Projekte integriert. Mit der vorgesehenen Finanzstruktur ist man fair zu den Automobilisten und fair zu den Kantonen. Wir können das auch einigermassen mit den Bundesmitteln finanzieren, sofern Sie bei anderen Projekten solide vorgehen und die Bundeskasse nicht übermässig strapazieren.

Ich bitte Sie deshalb, hier der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen.

Le président (Comte Raphaël, président): Merci, Madame la conseillère fédérale. J'en déduis que vous renoncez à vos propositions, qu'elles ne seront donc pas soumises au vote et que vous vous ralliez aux propositions de la majorité de la commission.

Germann Hannes (V, SH): Ich ziehe meinen Antrag zu Absatz 2 Buchstabe g zugunsten des Antrages Hefti zurück.

Erste Abstimmung – Premier vote
 Für den Antrag der Mehrheit ... 27 Stimmen
 Für den Antrag Hefti ... 15 Stimmen
 (1 Enthaltung)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote
 Für den Antrag der Mehrheit ... 31 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit ... 12 Stimmen
 (0 Enthaltungen)

Abs. 2 Bst. h, i; 3 – Al. 2 let. h, i; 3

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Je ne vais pas en dire plus que ce que j'ai relevé dans mon introduction. L'article 86 alinéa 2 lettres h et i concerne l'affectation des revenus spéciaux. S'agissant de la proposition Fournier à la lettre h, elle est nouvelle et sans aucun doute légitime. Mais je ne vous cache pas que nous n'avons pas discuté de cette proposition, qui est très spécifique. Une discussion de fond pourrait avoir lieu à ce sujet au Conseil national, afin de lever toute interrogation sur la question du financement spécial.

Fournier Jean-René (C, VS): Je tiens en préambule à saluer le travail de la Commission des transports et des télécommunications de notre conseil, qui a su faire évoluer ce dossier en direction d'un financement pérenne du nécessaire développement de nos infrastructures routières et vers une prise en compte plus équitable des besoins des différentes régions du pays.

Après la prise en compte de l'extension du réseau des routes principales dans le projet qui nous est présenté, il vaut malgré tout la peine de se poser la question de savoir si le FORTA propose une vision cohérente et équilibrée du développement et du financement des infrastructures routières d'importance nationale. Il est difficile de répondre tout de go par l'affirmative à cette question. Certes, le projet propose d'indéniables améliorations; des bases solides sont posées pour le financement des routes nationales et du trafic d'agglomération. Certes, le réseau des routes nationales va être étendu, mais à quel prix pour les cantons qui cèdent des routes alors que la tâche est très clairement du ressort de la Confédération? Nous avons entendu tout à l'heure Madame la conseillère fédérale Leuthard répondre à Monsieur Müller Philipp qu'en fait les cantons étaient déchargés et non pas chargés financièrement. Cela dépend bien sûr du point de vue que l'on adopte, qui fait que l'on peut voir le verre à moitié vide ou à moitié plein. Si l'on considère que le financement des routes nationales est une affaire de la Confédération – et le réseau actuel est entièrement à la charge de la Confédération – et que l'on propose aux cantons, lors de l'extension, d'entrer en matière sur le financement et de verser une contribution de 60 millions de francs par an, cela représentera alors une nouvelle dépense pour les cantons et non un allègement de leurs charges.

Même si les cantons et la Confédération sont tombés d'accord – et je respecte cet accord, je le répète – sur le financement de l'extension du réseau des routes nationales, le financement des routes nationales demeure une tâche de la Confédération. Et les routes nationales ne sauraient être une tâche mixte, cofinancée par les cantons – par certains d'entre eux seulement, ceux qui ont à l'évidence des routes à intégrer dans le réseau des routes nationales.

L'accord trouvé entre les cantons et la Confédération sur le financement de la contribution de certains cantons doit être réglé dans la loi, et uniquement dans la loi. Cet accord, que nous devons respecter, ne doit pas être élevé au rang d'une disposition constitutionnelle. Cela équivaut à bétonner un cofinancement pour des décennies, un cofinancement qui se comprend aujourd'hui dans le cadre ponctuel du financement de la reprise des 400 kilomètres de routes principales, financement qui a connu un premier échec en votation populaire lors du refus d'augmenter le prix de la vignette autoroutière.

D'autre part, inscrire dans la Constitution – c'est-à-dire graver dans le marbre – le principe d'une participation, qui plus est indexée, des cantons pour l'intégration de nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales, pose pour le moins la question du respect de l'égalité de traitement – alors que les investissements ô combien plus importants dans le trafic d'agglomération ne bénéficient d'aucune contribution financière inscrite dans la Constitution de la part des cantons sites.

Les contributions fédérales d'ailleurs ne doivent pas se limiter au trafic d'agglomération. La Confédération se doit d'apporter une réponse convaincante aux problèmes routiers pour l'ensemble des régions du pays. Avec le projet FORTA, elle le fait parfaitement pour les grands axes et les agglomérations; par contre dix ans après le plan sectoriel des transports, FORTA ne propose qu'une réponse très partielle au défi des routes des autres régions du pays. Des moyens conséquents doivent aussi être investis dans ces routes. Mais le problème qui me préoccupe tout particulièrement est l'inscription dans la Constitution fédérale de la contribution de certains cantons au financement du projet FORTA, en compensation des dépenses supplémentaires induites par l'intégration de nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales. Cette disposition, qui est d'ailleurs con-



traire aux principes de la RPT, ne concerterait que certains cantons. En effet, l'introduction d'une disposition dans la Constitution fédérale obligerait à long terme, pour ne pas dire irrémédiablement, certains cantons, c'est-à-dire ceux qui cèdent des routes, à prévoir un cofinancement d'une tâche essentiellement du ressort de la Confédération et créerait deux catégories de routes nationales. Finalement, il y aurait les routes nationales du réseau existant, et il y aurait les routes nationales nouvellement introduites.

En ce qui concerne l'article 86 alinéa 2 lettre h de la Constitution, le fait que la référence à la contribution des cantons soit nécessaire dans la Constitution est contesté. La contribution des cantons pour l'intégration des nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales est très bien réglée à l'article 5 de la loi concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière. C'est bien dans cette loi qu'elle a sa juste place.

L'article 86 alinéa 2 lettre f prévoit que le FORTA soit alimenté par d'autres moyens affectés par la loi et en lien avec la circulation routière. Cette lettre est suffisante pour fonder, légalement, dans la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales, la participation de certains cantons à l'extension du réseau des routes nationales.

Je rappelle qu'en 2012 le Conseil fédéral estimait qu'aucune modification législative n'était nécessaire pour instaurer une participation cantonale de 30 millions de francs. Aujourd'hui, il nous est demandé de modifier la Constitution. Je propose donc de biffer, à la lettre h: «et des contributions des cantons aux fins de compensation des dépenses supplémentaires induites par l'intégration de nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales».

Le cofinancement de l'extension du réseau par les cantons demeure, mais avec une base légale suffisante. Les routes nationales sont une tâche fédérale, et il serait particulièrement malvenu d'en faire une tâche mixte en introduisant un cofinancement cantonal permanent et inscrit dans la Constitution. L'introduction d'un cofinancement cantonal de 60 millions de francs est un élément lié à la présente extension du réseau et n'est pas une règle constitutionnelle.

Je vous prie donc de bien vouloir soutenir ma proposition, qui ne modifie en rien le financement prévu par le projet, ni la contribution des cantons, mais qui est certainement beaucoup plus conforme à notre architecture juridique.

J'ai entendu la déclaration du président. Je constate que, effectivement, la commission n'a pas pu débattre de la problématique relative à la place réelle à donner dans notre ordre juridique à l'accord entre cantons et Confédération. Sur la base de sa déclaration, je retire ma proposition, dans l'espoir que la commission du Conseil national se penche sur cette problématique.

Engler Stefan (C, GR): Nachdem Kollege Fournier uns hier auf die Möglichkeit eines Missverständnisses bei der Interpretation dieser Bestimmung aufmerksam macht, ist es zweckmässig, wenn sich der Zweitrat nochmals mit der Frage auseinandersetzt, was damit wirklich gemeint ist. Ich glaube nicht, dass das gemeint ist, was Kollege Fournier vermutet, dass es also zu einer neuen Mischfinanzierung käme. Es geht lediglich um die Abwicklung der Kompensation für diejenigen Kantone, die Hauptstrassen an das Nationalstrassen- netz abgeben. Es geht darum, wie diese Kompensation im Umfang von 60 Millionen Franken erfolgt. Wir haben uns ja für das Modell 2 entschieden. Die Regeln sind an und für sich bekannt: Die Kantone, die Hauptstrassen abgeben, müssen sich das bei den Globalbeiträgen für die Hauptstrassen anrechnen lassen. Diejenigen Kantone, die auch noch Beiträge für Hauptstrassen im Berggebiet haben, werden sich zusätzlich dort eine Anrechnung gefallen lassen müssen. Am Schluss bleiben die nicht werkgebundenen Beiträge, die gekürzt werden. Und erst, wenn am Schluss noch ein Kompensationsdelta gibt, besteht eine Ausgleichspflicht bei denjenigen Kantonen, die von der Umwidmung profitieren.

Kollege Fournier hat aber zu Recht darauf aufmerksam gemacht, dass man das auch anders interpretieren könnte. Es

könnte beispielsweise in der Verfassung der Freipass dafür geschaffen werden, dass in Zukunft von den Kantonen darüber hinaus noch Mittel in den Nationalstrassenfonds einbezahlt werden müssten. Ich bin deshalb auch der Meinung, dass es richtig ist, wenn der Zweitrat diese Sache nochmals genau anschaut und klärt, wie man die Beitragspflicht der Kantone verstehen muss, d. h., ob es wirklich lediglich um die Abwicklung der Kompensation geht.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Herr Ständerat Fournier, der Bund übernimmt jetzt immerhin unbefristet die Teilfinanzierung der Agglomerationsprogramme; heute sind sie im Infrastrukturfondsgesetz befristet. Auch die Beiträge an die Bergstrassen sind neu unbefristet, ohne dass es irgendwelchen Kanton stört, dass der Bund diese jetzt unbefristet auch nach 2027 – das geltende Gesetz schreibt das bis 2027 vor – vornimmt.

Die 60 Millionen Franken hier sind das Angebot der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK). Nach Variante 2 war es eben wie folgt: In der Verfassung ist geregelt, dass den Kantonen die nichtwerkgebundenen Beiträge zustehen. Deshalb muss auf der gleichen Stufe, also auch auf Stufe Verfassung, geregelt werden, dass der Bund bei der Auszahlung die Kompensationsforderung in Abzug bringen wird. Das hat Herr Ständerat Engler zu Recht gesagt. Es ist effektiv eine Folge des Kompensationsmodells 2. Wir können das dann aber nochmals im Nationalrat erläutern. Aus unserer Sicht – auch das Bundesamt für Justiz hat das nochmals angeschaut – ist das absolut korrekt. Wenn man Ihren Antrag annehmen würde, hätte das zur Konsequenz, dass die Kantone nur noch 32 Millionen Franken bezahlen würden. Ich nehme nicht an, dass das Ihr Ziel ist.

Le président (Comte Raphaël, président): La proposition Fournier à l'alinéa 2 lettre h a été retirée.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 28 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 12 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 4 – Al. 4

Germann Hannes (V, SH): Ich habe es eingangs bereits erwähnt: Ich möchte, dass 60 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, außer den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e abzüglich der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe e der Spezialfinanzierung gutgeschrieben werden. Wie gesagt, mit dieser Bestimmung sollen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr neben der bisherigen Mittelzuweisung weitere 10 Prozent des Ertrags aus der Mineralölsteuer zugewiesen werden, was wiederum einer zusätzlichen Einlage von jährlich 290 Millionen Franken aus der Mineralölsteuer entspricht. Diese zusätzliche Einlage soll dem verstärkten Engagement der Kantone und der Gemeinden, bedarfsgerechte und leistungsfähige Strassen zur Verfügung zu stellen, entgegenkommen. Das ist auch für unsere ländlichen Regionen, für das Tourismusgebiet Schweiz von grosser Bedeutung. Ich finde es mehr als gerechtfertigt.

Wir haben verschiedentlich darauf hingewiesen, dass ein Grossteil des Strassennetzes im Besitz der Kantone und der Gemeinden ist. Auch wertmäßig macht dies im Übrigen fast 75 Prozent des gesamten Schweizer Netzes aus. Die Zuweisung aus Mitteln, die den Automobilisten entzogen werden, ist in dieser Hinsicht völlig ungenügend.

Mein Antrag zu Absatz 4 brächte eine wesentliche Verbesserung. Ich bitte Sie deshalb, ihm zu folgen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bitte Sie, den Einzelantrag Germann abzulehnen. Erstens haben wir eine klare Zuständigkeitsordnung: Bund – Nationalstrassen, Kantone – Kantonsstrassen, Gemeinde – Gemeindestrassen. Diese finanzielle Verantwortung hat sich bewährt, an der gilt es festzu-



halten. Das wurde mit dem NFA so bestätigt. Der Bund leistet trotzdem seine Beiträge an kantonale Hauptstrassen, auch an kantonale Bergstrassen oder an die Agglomerationsprogramme – auch dies ist so vorgesehen.

Ihr Antrag, Herr Germann, wäre einfach eine Problemverschiebung. Sie entziehen dem Bundeshaushalt noch mehr Geld, haben entsprechend keine Lösung parat, wie es dann in finanzieller Hinsicht für die Landwirtschaft und für die Bildung aussieht. Es besteht überall dort, wo wir wie in diesen Bereichen ungebundene Ausgaben haben, immer die Herausforderung zu entscheiden, ob dieses Geld dort zu kompensieren wäre. Ich glaube, mit dem Antrag, 60 Prozent der Mineralölsteuer künftig zweckgebunden für die Strasse einzusetzen, ist das Mass voll. Ihr Antrag ist nicht lösungsorientiert, sondern stellt einfach eine Umverteilung dar, was wir von Ihnen sonst ja nicht gewohnt sind.

Ich bitte Sie deswegen, diesen Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 34 Stimmen
 Für den Antrag Germann ... 2 Stimmen
 (0 Enthaltungen)

Abs. 5 – Al. 5

Le président (Comte Raphaël, président): La proposition de la minorité I (Héche) a été retirée.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
 Adopté selon la proposition de la majorité*

Abs. 6 – Al. 6

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: La minorité II (Wicki) rejette la disposition proposée par le Conseil fédéral, qui prévoit de pouvoir affecter une partie de l'impôt sur les véhicules automobiles au budget de la Confédération si des coupes budgétaires devaient avoir lieu. Le débat a en tout cas permis de tenir une discussion sur l'utilisation qui pourrait être faite par le Conseil fédéral de cet impôt en cas de difficultés financières.

La commission, par 8 voix contre 5, a clairement spécifié son rejet de la proposition défendue par la minorité II.

Wicki Hans (RL, NW): Wir haben es heute schon öfters gehört, dass einerseits das Ziel ja klar formuliert ist: Es gilt, die langfristige Sicherung der Finanzierung der Strasse jetzt zu erwirken. Andererseits möchten wir aber auch eine wirkungsvolle Alternative zur Milchkuh-Initiative, die im Juni 2016 zur Abstimmung gelangt, schaffen. In der eigentlichen Hauptabstimmung ging es ja um «höchstens 60 Prozent» oder «60 Prozent». Dort wurde klar gesagt, dass das Parlament einen Handlungsspielraum haben solle; mit den 10 Prozent kann man jetzt spielen. Aber jetzt auch noch bei den zukünftigen Sparmassnahmen des Bundes ein Instrument zu schaffen, mit dem die Mittelzuweisung an den Fonds zusätzlich reduziert werden kann, ist meines Erachtens etwas zu viel an Flexibilität.

Ich bin überzeugt, dass die Sparmassnahmen so sicher kommen werden wie das Amen in der Kirche. Hier jetzt eine Tür zu öffnen, welche die langfristige Sicherung der Finanzierung gefährdet, erachte ich als etwas schwierig. Gerade in schwierigen Zeiten sollten eben diese Strassengelder und unser Nationalstrassennetz gesichert sein, aber auch die Projekte der Agglomerationen sollten finanziert bleiben. Ich bitte Sie, die Minderheit II zu unterstützen und dadurch auch die Planungssicherheit zu erhöhen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bitte Sie hier nochmals, eine minimale Solidarität zum allgemeinen Bundeshaushalt unter Beweis zu stellen und der Mehrheit zu folgen.

Es ist ja so, dass das Parlament im Rahmen eines Sparpakets entscheiden würde, ob auch auf den Strassenfonds zurückgegriffen würde; wenn es Ja sagen würde, wäre das limitiert. Insofern ist das auch wieder Ausdruck der Bud-

gethoheit des Parlamentes. Wie ich schon gesagt habe, hätten wir ansonsten den ganzen Verkehrsbereich mit zwei Fonds im Trocken. Das ist gegenüber anderen Bundesaufgaben schon nicht ganz fair.

Wenn ich daran erinnern darf: Ich konnte 2016, weil der Infrastrukturfonds liquide war, 160 Millionen Franken, glaube ich, beisteuern. Diese kommen ja irgendwann wieder zurück. Jetzt haben wir beim aktuellen Stabilisierungsprogramm auch gewisse Mittel von der Bahn, weil die Liquidität im Fonds vorhanden ist und baureife Projekt fehlen. Ich denke, es sind genau solche Möglichkeiten, die dem Parlament dann einen gewissen Ermessensspielraum lassen und ihm hier den Zugriff ermöglichen, doch immer nur unter Bedingungen und sofern es nötig ist.

Deshalb erachten wir das aus Sicht des Bundeshaushalttes für nötig, weshalb ich Sie bitte, auch hier der Mehrheit zuzustimmen.

Le président (Comte Raphaël, président): La proposition de la minorité I (Héche) est caduque.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 25 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit II ... 16 Stimmen
 (0 Enthaltungen)

*Übrige Bestimmungen angenommen
 Les autres dispositions sont adoptées*

Art. 87 Titel; 87b; 131 Abs. 2, 2bis

*Antrag der Kommission
 Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates*

Art. 87 titre; 87b; 131 al. 2, 2bis

*Proposition de la commission
 Adhérer au projet du Conseil fédéral*

Angenommen – Adopté

Art. 196

*Antrag der Kommission
 Ziff. 3 Titel; Abs. 2, 2bis
 Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates*

Abs. 2ter

Der Betrag nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g gilt zwei Jahre nach Inkrafttreten von Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g. Davor beträgt er maximal 5 Prozent des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e.

Antrag Hefti

*Abs. 2ter
 ... Davor beträgt er 5 Prozent des Reinertrages ...*

Art. 196

*Proposition de la commission
 Ch. 3 titre; al. 2, 2bis
 Adhérer au projet du Conseil fédéral*

Al. 2ter

Le montant visé à l'article 86 alinéa 2 lettre g s'applique deux ans après l'entrée en vigueur dudit article. Avant cette échéance, il s'élève au maximum à 5 pour cent du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, conformément à l'article 131 alinéa 1 lettre e.

Proposition Hefti

*Al. 2ter
 ... Avant cette échéance, il s'élève à 5 pour cent du produit net ...*

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission
 Adopté selon la proposition de la commission*



Ziff. II*Antrag der Mehrheit**Abs. 1*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten. Er setzt Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe h und Absatz 3 Buchstabe g zwei Jahre nach Inkrafttreten der übrigen Bestimmungen in Kraft.

Antrag der Minderheit I

(Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary)

Abs. 2

Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten. Er setzt Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe i und Absatz 3 Buchstabe g zwei Jahre nach Inkrafttreten der übrigen Bestimmungen in Kraft.

Ch. II*Proposition de la majorité**Al. 1*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur. Il met en vigueur l'article 86 alinéa 2 lettre h, et alinéa 3 lettre g deux ans après l'entrée en vigueur des autres dispositions.

Proposition de la minorité I

(Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary)

Al. 2

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur. Il met en vigueur l'article 86 alinéa 2 lettre i, et alinéa 3 lettre g deux ans après l'entrée en vigueur des autres dispositions.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit**Adopté selon la proposition de la majorité**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble**(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 15.023/1309)*

Für Annahme des Entwurfes ... 30 Stimmen

Dagegen ... 8 Stimmen

(4 Enthaltungen)

2. Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr**2. Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération***Detailberatung – Discussion par article***Titel und Ingress, Art. 1***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 2***Antrag der Mehrheit**Abs. 1*

... erforderlichen Mobilität in allen Landesteilen.

Abs. 1bis

Bei der Investitionsplanung werden die Kantone ausgewogen berücksichtigt.

Abs. 2

...

e. die Verbesserung der Erschliessung der Berggebiete und der Tourismusregionen einbezieht.

Antrag der Minderheit

(Janiak, Gruber Konrad, Häberli-Koller, Rechsteiner Paul, Savary)

Abs. 2 Bst. e

Streichen

Art. 2*Proposition de la majorité**Al. 1*

... des déplacements exigés par une société et une économie compétitives dans toutes les régions du pays.

Al. 1bis

La planification des investissements tient compte des cantons de manière équilibrée.

Al. 2...
e. inclut l'amélioration de la desserte des régions de montagne et des régions touristiques.*Proposition de la minorité*

(Janiak, Gruber Konrad, Häberli-Koller, Rechsteiner Paul, Savary)

Al. 2 let. e

Biffer

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Par 7 voix contre 6, les besoins financiers des cantons alpins et touristiques ont été reconnus par la commission. La majorité de la commission recommande de ne prendre en compte que l'entretien et le développement des routes nationales. Monsieur Engler a rappelé qu'avec l'article constitutionnel que nous venons de voter, c'est «tout le pays» qui doit être dûment entretenu et équipé, et en particulier les régions touristiques et de montagne.

C'est en cela que la majorité de la commission a demandé à ce qu'on fasse une modification du projet du Conseil fédéral.

Janiak Claude (S, BL): Buchstabe e betrifft sicher kein wahnhaft zentrales Anliegen dieser Vorlage, aber irgendwie passt dieses Anliegen hier nicht hinein. Wir sprechen ja über den NAF, und jetzt will man hier auch noch eine Tourismus-debatte führen. Ich denke, das ist einfach der falsche Ort, um auch noch diesen Punkt aufzunehmen. Deshalb haben wir den Antrag gestellt, Buchstabe e zu streichen. Sie haben gehört, wie die Mehrheitsverhältnisse in der Kommission waren. Der Entscheid war knapp. Aber diese Bestimmung hat in diesem Gesetz eigentlich nichts zu suchen.

Engler Stefan (C, GR): Die Formulierung stammt eins zu eins aus Artikel 48a des Eisenbahngesetzes und ist damit an die Fabi-Vorlage angelehnt. Sie soll zum Ausdruck bringen, dass die Mehrheit auch die Verbesserung der Erschliessung der Berggebiete und der Tourismusregionen in die Ansichten, wie die Mittel eingesetzt werden, mit einbezogen haben möchte. Die Mehrheit lehnt sich damit auch an das Kriterium unter Buchstabe d an, wonach beim Einsatz der Mittel aus dem Nationalstrassenfonds die Koordination mit der Siedlungsentwicklung beachtet werden muss.

Mir geht es nicht einmal um Ausbauten, Herr Kollege Janiak, mir geht es in erster Linie um den Unterhalt der bestehenden Nationalstrassen in unseren Gebieten. Darüber sind wir uns alle einig: dass nämlich Infrastrukturen, Verkehrsinfrastrukturen – ob es sich nun um die Eisenbahn oder um die Strasse handelt – immer auch eine Klammer- und eine Kohäsionsfunktion haben, die volkswirtschaftlichen Nutzen stiften sollen.

Fatal wäre es, wenn Mittel für Nationalstrassen nach rentablen Gebieten und weniger rentablen Gebieten priorisiert würden. Ich habe Verständnis dafür, dass Kosten-Nutzen-Überlegungen eine Rolle spielen sollen. Wo viel Verkehr ist, ist auch der Nutzen meistens grösser. Bauen im Gebirge, in den Bergen und dort die Nationalstrassen auch unterhalten ist zwar aufwendiger, aber gleichermassen notwendig. Nochmals: Die Formulierung von Buchstabe e entspricht eins zu eins der Formulierung von Artikel 48a des Eisen-



bahngesetzes als Ausführungsgesetzgebung zur Fabi-Vorlage, mit der auch gesagt wurde, wo der Bund Eisenbahninfrastrukturen baut, unterhält und betreibt.

Eberle Roland (V, TG): Bei aller Sympathie für das Berggebiet – ich denke, wir sind immer wieder solidarisch, auch gegenüber unseren Berg- und Tourismusregionen – glaube ich doch, dass dieser Vergleich mit dem Eisenbahngesetz hinkt. Im Tal- und Berggebiet fallen im Strassenbereich ja kommunale und kantonale Finanzierungsanteile an, was im Eisenbahnverkehr weit, weit weniger der Fall ist, mit Ausnahme einiger Privatbahnen. Ich sehe also eigentlich keinen Grund, hier eine weitere Bevorteilung des Berggebietes festzuschreiben. Ich habe bis heute nicht erlebt, dass die entsprechenden Nationalstrassen, die ins Berggebiet führen, vernachlässigt worden wären. Ich meine auch, dass man im Bereich des NFA mit dem geografisch-topografischen Lasterausgleich auch dafür sorgt, dass die entsprechenden Anteile für die Bergstrassen bedeutend stärker berücksichtigt sind.

Unter diesen Aspekten und auch ordnungspolitisch macht es, denke ich, Sinn, wenn wir hier der Minderheit folgen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bitte Sie auch, der Minderheit Janiak zu folgen. Der Zweckartikel ist juristisch ja eigentlich nicht nötig. Er ermöglicht eine Gesamtsicht. Wir verankern – man vergisst das leicht – in Artikel 83 der Verfassung jetzt einen Auftrag. Es gibt sogar eine eigene Kategorie für die Bundesbeiträge für Hauptstrassen in den Berggebieten und Randregionen; diese Beitragsskategorie ist also verankert. Deshalb ist die diesbezügliche Bestimmung im Zweckartikel völlig unnötig. Es braucht dazu keine zusätzliche Bestimmung. Das wäre eigentlich eine Überregulierung, die nicht mehr als einen symbolischen Stellenwert hätte.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 26 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 14 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Art. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 4

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

... Ist dies nicht der Fall, so beantragt er eine Anpassung von Abgaben gemäss Artikel 86 Absatz 2 BV.

Art. 4

Proposition de la commission

AI. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

AI. 2

... Dans le cas contraire, il propose une adaptation des redévances au sens de l'article 86 alinéa 2 Cst.

Angenommen – Adopté

Art. 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 15.023/1311)

Für Annahme der Ausgabe ... 41 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 7

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 15.023/1312)

Für Annahme der Ausgabe ... 42 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 8-13

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 14

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Er setzt dieses Gesetz unter Vorbehalt der Absätze 4, 5 und 6 gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss vom ... über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr in Kraft.

Abs. 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 5

Er setzt die Änderung von Artikel 5 des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (Anhang Ziff. 4) zwei Jahre nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom ... über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr in Kraft.

Abs. 6

Er setzt die Änderung von Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 19. März 2010 über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Anhang Ziff. 5) zwei Jahre nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom ... über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr in Kraft.



Art. 14*Proposition de la commission**Al. 1, 2*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

Il met en vigueur la présente loi, sous réserve des alinéas 4, 5 et 6, en même temps que l'arrêté fédéral du ... sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Al. 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 5

Il met en vigueur la modification de l'article 5 de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (annexe, ch. 4) deux ans après l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du ... sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Al. 6

Il met en vigueur la modification de l'article 2 de la loi fédérale du 19 mars 2010 concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (annexe, ch. 5) deux ans après l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du ... sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

*Angenommen – Adopté***Änderung anderer Erlasse****Modification d'autres actes****Ziff. 1***Antrag der Mehrheit**Art. 12 Abs. 2*

... beträgt 340 Franken ...

Art. 12d

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit I

(Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary)

Art. 12 Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 48a Titel

Übergangsbestimmung

Art. 48a Text

Der Betrag nach Artikel 12 Absatz 2 gilt ab Inkrafttreten von Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe i und Absatz 3 Buchstabe g der Bundesverfassung. Davor beträgt er 340 Franken je 1000 Liter bei 15 Grad Celsius, sofern sich die in Artikel 14 Absatz 4 Buchstabe a des Bundesgesetzes über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) genannte Bedingung erfüllt hat.

Ch. 1*Proposition de la majorité**Art. 12 al. 2*

... s'élève à 340 francs ...

Art. 12d

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité I

(Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary)

Art. 12 al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Art. 48 titre

Disposition transitoire

Art. 48 texte

Le montant visé à l'article 12 alinéa 2 s'applique avec l'entrée en vigueur de l'article 86 alinéa 2 lettre i, et alinéa 3 lettre g de la Constitution. Avant l'entrée en vigueur, il s'élève à 340 francs par 1000 litres à 15 degrés Celsius, pour autant que la condition mentionnée à l'article 14 alinéa 4 lettre a de

la loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'amélioration (LFORFTA) soit remplie.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit**Adopté selon la proposition de la majorité***Ziff. 2***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 2*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Ziff. 3***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

mit Ausnahme von:

Art. 11a Abs. 1

... ausgebaut. Der Bundesrat berücksichtigt dabei insbesondere das Programm (Module 1–4) für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz.

Ch. 3*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

à l'exception de:

Art. 11a al. 1

... stratégique. A cet égard, le Conseil fédéral tient compte en particulier le programme (modules 1 à 4) d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales.

*Angenommen – Adopté***Ziff. 4 Ersatz eines Ausdrucks; Titel; Ingress; Art. 1; 2; Gliederungstitel vor Art. 3; Art. 3; 4 Abs. 1–3***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 4 remplacement d'une expression; titre, préambule; art. 1; 2; titre précédent l'art. 3; art. 3; 4 al. 1–3*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Ziff. 4 Art. 5***Antrag der Kommission**Titel*

Kompensation von Mehraufwendungen für neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strecken

Abs. 1

Dem Fonds nach Artikel 86 Absatz 1 der Bundesverfassung werden zur Kompensation von Mehraufwendungen für die vom Bund mit Inkraftsetzung des Bundesbeschlusses vom 10. Dezember 2012 (Änderung vom ...) über das Nationalstrassennetz übernommenen Strecken jährlich Mittel in Höhe von 60 Millionen Franken zugewiesen.

Abs. 2

Die Mittel sind durch die Kantone aufzubringen, welche Strassen an den Bund abtreten. Ihr Anteil wird gestützt auf die übernommenen Strecken berechnet.

Abs. 3

Die Mittel nach Absatz 1 werden wie folgt erbracht:

a. aus der von der Bundesversammlung mit dem Bundesbeschluss über den Voranschlag vorgenommenen anteilmässigen Kürzung bei den Beiträgen an die Kosten für Hauptstrassen, die Kürzung orientiert sich an den abgetretenen Hauptstrassen;

b. die zur Erreichung noch fehlenden Mittel sind aufzubringen, indem die Auszahlung der nichtwerkgebundenen Beiträge bei den betroffenen Kantonen im entsprechenden Um-



fang gekürzt und eine verbleibende Kompensationsforderung des Bundes in Rechnung gestellt wird.

Abs. 4

Der Betrag nach Absatz 1 erhöht sich im gleichen Verhältnis wie die Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen.

Ch. 4 art. 5

Proposition de la commission

Titre

Compensation des dépenses supplémentaires induites par l'intégration de nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales

Al. 1

Des ressources annuelles de 60 millions de francs sont affectées au fonds conformément à l'article 86 alinéa 1 de la Constitution afin de compenser les dépenses supplémentaires pour les tronçons repris par la Confédération à la suite de la mise en vigueur de l'arrêté fédéral du 10 décembre 2012 sur le réseau des routes nationales (modification du ...).

Al. 2

Ces ressources sont financées par les cantons qui cèdent des routes à la Confédération. Leur quote-part est calculée sur la base des tronçons repris.

Al. 3

Les ressources prévues à l'alinéa 1 sont obtenues de la manière suivante:

- via la réduction proportionnelle des contributions aux coûts pour les routes principales opérée par l'Assemblée fédérale dans le cadre de l'arrêté fédéral sur le budget, sachant que ladite réduction se fonde sur les routes principales cédées;
- si les moyens prévus à la lettre a sont insuffisants, les ressources manquantes sont financées par une diminution équivalente des contributions au financement de mesures autres que techniques versées aux cantons concernés et par la facturation de la compensation restante exigée par la Confédération.

Al. 4

Le montant énoncé à l'alinéa 1 augmente dans les mêmes proportions que les contributions aux coûts pour les routes principales.

Angenommen – Adopté

Ziff. 4 Art. 8 Abs. 3, 4; 9 Abs. 2; 13 Abs. 3; 14

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 4 art. 8 al. 3, 4; 9 al. 2; 13 al. 3; 14

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 4 Art. 15

Antrag der Mehrheit

Titel

Härtefallbeitrag

Text

Der Bund kann grosse Sanierungen und Wiederherstellungen von Passstrassen von nationaler Bedeutung (im Sinne von Art. 12), die einen Kanton finanziell unverhältnismässig belasten, mit einem Beitrag unterstützen.

Antrag der Minderheit

(Engler, Baumann, Hêche, Janiak)

Text

... Wiederherstellungen und Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Passstrassen von nationaler Bedeutung ...

Ch. 4 art. 15

Proposition de la majorité

Titre

Contribution pour cas de rigueur

Texte

Lorsque les travaux de rénovation et de réfection de routes de cols d'importance nationale (au sens de l'art. 12) grèvent de manière disproportionnée les finances d'un canton, la Confédération peut octroyer une contribution à ce dernier.

Proposition de la minorité

(Engler, Baumann, Hêche, Janiak)

Texte

... (au sens de l'art. 12) ainsi que la mise en oeuvre de mesures visant à renforcer la sécurité grèvent de manière disproportionnée ...

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: C'est un peu le même thème que celui que nous avons débattu précédemment, à savoir l'attention spécifique à porter aux routes cantonales. En particulier, si les travaux de rénovation et de réfection de routes de cols d'importance nationale grèvent de manière disproportionnée les finances d'un canton, la Confédération peut octroyer une contribution à ce dernier pour les projets proposés.

Par 6 voix contre 6 avec la voix prépondérante du président, la commission a repoussé la proposition défendue par la minorité Engler. Je pense en toute bonne conscience qu'il est légitime de soutenir les régions de montagne tout en déclarant mes intérêts, à savoir que j'ai quelques intérêts dans les régions de montagne, en particulier dans mon canton et dans les Alpes vaudoises.

Engler Stefan (C, GR): Die Anträge der Mehrheit und der Minderheit unterscheiden sich lediglich in einer Frage, nämlich wofür im Härtefall Mittel für Passstrassen gesprochen werden können. Im Unterschied zur Mehrheit will die Minderheit auch die Möglichkeit für Beiträge zur Erhöhung der Sicherheit von Passstrassen von nationaler Bedeutung schaffen.

Vielelleicht muss man das Thema etwas in den gesamten Finanzierungszusammenhang im Strassenwesen einbetten. Wir richten heute den NAF für die Nationalstrassen und für den Agglomerationsverkehr ein und sichern damit auf lange Frist die Finanzierung aller baulichen und betrieblichen Bedürfnisse dafür. Daneben unterstützt der Bund über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr die Kantone in ihrer Aufgabe, die Hauptstrassen zu betreiben, zu unterhalten und auch auszubauen. Zwischen die Maschen fallen aufwendige Einzelobjekte in jenen Kantonen mit Passstrassen von nationaler Bedeutung. Wir sprechen also nicht von jedem Übergang, sondern nur von Passstrassen von nationaler Bedeutung. Im Gebirge zu bauen ist teurer, als es im Mittelland der Fall ist. Die Gebirgskantone sind deshalb schnell überfordert, wenn sie grosse Einzelobjekte zu finanzieren zu haben. Das Thema der schwer finanzierbaren Einzelobjekte war übrigens auch ein Thema bei der Einführung des neuen Finanzausgleichs. Man hat auf eine entsprechende Regelung verzichtet, weil man keine intelligente Lösung dafür gefunden hat und deshalb die zweckfreie Bestimmung der Hauptstrassengelder vorzog. In der Zwischenzeit sieht man aber, dass in diesem Bereich eine Lücke besteht, nämlich bei der Finanzierung von Objekten, die sehr teuer sind, die aber notwendig sind, um die Sicherheit von Passübergängen aufrechterhalten zu können. Hier möchte die Minderheit – und die Mehrheit an und für sich auch – eine Möglichkeit aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr schaffen. Es braucht also nicht mehr Geld, es wird dafür auch kein Geld aus dem NAF beansprucht. Aber es würde im Hauptstrassenbereich eine spezielle Möglichkeit für Beiträge an Passstrassen geschaffen.

Ich möchte Sie noch bitten, Artikel 8 Absätze 3 und 4 dieser Gesetzesvorlage zu lesen. Dort wird mit dem Entwurf des Bundesrates die Möglichkeit geschaffen, kantonale Wünsche im Bereich der Nationalstrassen mit zu subventionie-



ren, und zwar im Umfang von 30 bis 60 Prozent. Wenn also Kantone in Bezug auf eine Nationalstrasse zusätzliche Wünsche hinsichtlich des Komforts oder des baulichen Standards haben, dann beteiligt sich der Bund an 30 bis 60 Prozent der Kosten. In Analogie dazu würden die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit solcher Passstrassen von nationaler Bedeutung zusätzlich unterstützt.

Ich bitte Sie also, hier den Antrag der Minderheit zu unterstützen, die lediglich in einem Punkt etwas mehr Raum schafft als die Mehrheit: Es sollen auch Sicherheitsmaßnahmen in den Genuss eines Härtefallbeitrags kommen können. Beim Thema Sicherheit, also etwa beim Schutz vor Steinschlägen und vor Rüfen, geht es beispielsweise um teure Galerien. Das überfordert die Kantone im Rahmen der nichtzweckgebundenen Mittel, die sie als Globalbeiträge für das ganze Netz erhalten, um solche notwendigen Infrastrukturen zu realisieren.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: J'ai oublié de dire que nous n'étions pas d'accord avec le Conseil fédéral, mais Madame la conseillère fédérale Leuthard va le dire. Il s'agit d'un article supplémentaire que nous avons ajouté. Les avis divergent au sein de la commission sur l'utilité de mentionner dans la disposition les mesures de sécurité. De l'avis de la majorité, cette mention est superficielle et il convient de la supprimer. Le Conseil fédéral ne partage pas, et de loin pas, l'avis de la majorité ni celui de la minorité de la commission. Je devance ainsi les propos de Madame la conseillère fédérale Leuthard.

Le président (Comte Raphaël, président): Nous allons écouter Madame la conseillère fédérale Leuthard nous le dire elle-même et nous confirmer vos propos, Monsieur le rapporteur!

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bin, glaube ich, in diesem Saal momentan die einzige Verfechterin des Finanzausgleichs und einer sauberen Finanzpolitik. Es ist natürlich schon so, dass diese Passstrassen nicht ins System passen. Ob jetzt gemäss der Mehrheit oder der Minderheit – Sie würden für zusätzliche Subventionen plädieren und damit auch die klare Zuständigkeit für die Strassenausgaben gemäss NFA aushöhlen. Sie als Ständeräte!

Erstens haben wir die Bundesbeiträge an die Kantone für die Hauptstrassen hier im Gesetz ja schon verankert; dabei berücksichtigen wir die Höhenlage und auch den Bergstrassencharakter bereits. Zweitens und jetzt noch unbefristet gibt es die Beiträge des Bundes an Hauptstrassen in Berggebieten. Ich habe eine ganze Liste von Passstrassen, die heute schon subventionsberechtigte Hauptstrassen sind. Nehmen wir Strasse auf die Schwägalp, die wir ja auch für die Schwingfeste brauchen. Dorthin führt eine subventionsberechtigte Hauptstrasse, eine Passstrasse. Im Gebiet des Kantons Graubünden, Herr Ständerat Engler, haben wir eine ganze Reihe von subventionsberechtigten Hauptstrassen – vom Flüelapass über den Malojapass zum Julierpass. Den Julierpass übernehmen wir jetzt mit dem Netzbeschluss sogar noch ins Nationalstrassennetz. Im Kanton Bern haben wir den Grimselpass, den Sustenpass, den Jaunpass, den Saanenmöserpass – eine ganze Liste von sogenannten Passstrassen, die kantonale Strassen sind, an die aber der Bund Beiträge bezahlt.

Jetzt möchte ich noch wissen, was der Unterschied ist zwischen diesen Passstrassen und einer «Passstrasse von nationaler Bedeutung» gemäss Artikel 15, das müssten Sie mir dann irgendwann einmal definieren.

Dann würde ich noch gerne wissen, wie wir diese Beiträge definieren und wie viel es kosten darf. Das muss ich einfach sagen: Wir sind jetzt wirklich grosszügig mit den Beiträgen an die Hauptstrassen der Kantone, bei denen der Bergstrassencharakter bereits eine Rolle spielt; zusätzlich verankern wir unbefristete Beiträge für die Hauptstrassen in den Berggebieten. Hier bitte ich Sie jetzt einfach, diese Rollenzuteilung NFA-konform zu respektieren. Wir leisten unsere Beiträge, das funktioniert gut, und deshalb bin ich hier jetzt

wirklich auch strikt – einerseits aus finanzpolitischen Gründen, aber andererseits einfach auch, weil wir den NFA haben. Ich habe das Gefühl, dass Sie diesen NFA in jeder Session aufweichen, mindestens wenn es zugunsten der Berggebiete ausfällt. Bei aller Liebe zu den Berggebieten – das ist jetzt auch wieder so eine Überbeanspruchung des Föderalismus, eine Überbeanspruchung der Zuständigkeiten bei der Finanzierung der Strassen. Deshalb bitte ich Sie hier, sowohl den Mehrheits- als auch den Minderheitsantrag abzulehnen und beim Entwurf des Bundesrates zu bleiben.

Le président (Comte Raphaël, président): Le Conseil fédéral propose de biffer l'article 15 du chiffre 4.

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 19 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 17 Stimmen
(4 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Für den Antrag des Bundesrates ... 21 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit ... 19 Stimmen
(1 Enthaltung)

Ziff. 4 Art. 17a

Antrag der Mehrheit

Abs. 2, 2bis

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Janiak, Français, Hêche, Rechsteiner Paul, Savary)

Abs. 2

... zugunsten des Strassenverkehrs, des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, von Tram- und Metrobahnen sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet, soweit sie ...

Ch. 4 art. 17a

Proposition de la majorité

Al. 2, 2bis

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Janiak, Français, Hêche, Rechsteiner Paul, Savary)

Al. 2

... routière, des transports routiers publics, des transports en tram et métro, ainsi que de la mobilité douce, si elles permettent ...

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Cet article a fait l'objet d'un débat, mais je précise qu'il y a un certain malentendu dans l'interprétation du texte proposé par le Conseil fédéral. En effet, la cheffe de l'Office fédéral du développement territorial a bien précisé que les projets ferroviaires qui concernent le RER, par exemple, seront pris en compte dans le cadre du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et non par le FORTA. L'objectif de l'article 17a est de promouvoir un système de transport intégré, efficace et durable, tant de la route que des transports publics. La commission a pris sa décision par 8 voix contre 5.

Janiak Claude (S, BL): Ich habe diesen Antrag, der nun als Minderheitsantrag vorliegt, gestellt, der einem Anliegen der BPUK und der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs entsprach. Es ging um die Frage, ob damit die bundesrätliche Fassung präzisiert werden könnte, sofern diese Aufzählung wirklich nötig wäre.

Die Formulierung im bundesrätlichen Entwurf nennt den Schienenerverkehr als abgeltungsberechtigt und verwendet als Abgrenzung das Kriterium «soweit ... und eine Finanzierung durch andere Bundesmittel ausgeschlossen ist». Damit wird gesagt, dass nur jene Projekte unterstützt werden können, welche nicht unter die Kategorie BIF fallen. Es können sich dabei aber eben Abgrenzungsfragen stellen.

Der Kommissionspräsident hat mit seiner Erklärung von vorhin dem Anliegen eigentlich entsprochen. Wenn dem so ist



und Frau Bundesrätin Leuthard dies auch noch bestätigt, könnte ich den Antrag meiner Minderheit allenfalls zurückziehen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich glaube, es war richtig, dass man auch in der Kommission nochmals über dieses Anliegen diskutiert hat. Aber wir meinen tatsächlich, dass die Definition nicht nötig ist. Der Entwurf des Bundesrates ist klar: Ab der dritten Generation kann bei Agglomerationsprojekten eine Mitfinanzierung von Projekten des Schienenverkehrs nur dann erfolgen, wenn eine Finanzierung durch andere Bundesmittel, namentlich aus dem BIF, ausgeschlossen ist. Wir haben also inskünftig diese Separierung: Was schienenseitig ist, wird auf dem BIF finanziert, und für den strassenseitigen Teil bleiben dann noch diese «Trämlis», die aus dem NAF finanziert werden.

Das ist aus unserer Sicht in der Botschaft klar festgehalten, aber wir sagen es auch gerne nochmals hier im Plenum für das Amtliche Bulletin. Aus unserer Sicht ist deshalb das Problem zwar richtig erkannt, aber wir glauben, dass die Definition hier nicht mehr nötig ist.

Le président (Comte Raphaël, président): La proposition de la minorité Janiak a été retirée.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité*

Ziff. 4 Art. 17b Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 4 art. 17b al. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 4 Art. 17d Abs. 4

Antrag der Kommission

Dabei ist eine angemessene Berücksichtigung aller Landesteile sowie auch kleinerer und mittlerer städtischer Gebiete und Hauptorte anzustreben.

Ch. 4 art. 17d al. 4

Proposition de la commission

Toutes les régions du pays, y compris les zones urbaines de petite taille et de taille moyenne et les chefs-lieux, sont prises en considération de manière équitable.

Angenommen – Adopté

Ziff. 4 Art. 17e

Antrag der Kommission

Abs. 1

... die aus dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr finanziert werden. (Rest streichen)

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 4 art. 17e

Proposition de la commission

Al. 1

... financées par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. (Biffer le reste)

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 4 Art. 17f

Antrag der Kommission

Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden

Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 9 bis 12 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

Ch. 4 art. 17f

Proposition de la commission

Les contributions inscrites au budget et destinées aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations se fondent sur les crédits d'engagement correspondants et représentent en général entre 9 et 12 pour cent des dépenses prévues dans le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Angenommen – Adopté

Ziff. 4 Art. 37 Abs. 2; Gliederungstitel vor Art. 37a; Art. 37a Abs. 1 Einleitung; 38 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 4 art. 37 al. 2; titre précédent l'art. 37a; art. 37a al. 1 introduction; 38 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 5

Antrag der Kommission

Titel

5. Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)
Art. 2

Die Abgabe wird für die Benützung von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse (abgabepflichtige Nationalstrassen) gemäss Bundesbeschluss vom 10. Dezember 2012 (Änderung vom ...) über das Nationalstrassennetz erhoben.

Ch. 5

Proposition de la commission

Titre

5. Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA)
Art. 2

La redevance est perçue pour l'utilisation des routes nationales de première et de deuxième classes (routes nationales soumises à la redevance) définies par l'arrêté fédéral du 10 décembre 2012 sur le réseau des routes nationales (modification du ...).

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble (namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 15.023/1315)

Für Annahme des Entwurfes ... 31 Stimmen

Dagegen ... 5 Stimmen

(2 Enthaltungen)

3. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz 3. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté



Art. 2 Abs. 2*Antrag der Kommission*

Der Bundesrat setzt diesen Beschluss zwei Jahre nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom ...

Art. 2 al. 2*Proposition de la commission*

Le Conseil fédéral met en vigueur le présent arrêté deux ans après l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du ...

Angenommen – Adopté

Ziff. II, III*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II, III*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Anhang – Annexe**Liste der schweizerischen Nationalstrassen***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates mit Ausnahme von:

N1

St. Gallen (Kreuzbleiche)-St. Gallen (Klasse 2)

N2

– Gotthardtunnel-Bellinzona

– Lugano-Chiasso
(Frontiera)

Göschenen-Gotthardpass- (3)

Motto-Bartola

Motto-Bartola-Airolo (2)

N4

Thayngen (Grenze)-Mutzentäli (2)

Zürich-West (N3)-Blegi-Rütihof-Küssnacht (1)

Küssnacht-Brunnen (Süd) (2)

Brunnen (Süd)-Tunnelportal (3)

Flüelen

N11

Zürich-Kloten

Zürich-Nord-Kloten-Süd (1)

N18

Delémont-Est (N16)-Westportal Eggfluetunnel (3)

Eggfluetunnel (2)

Ostportal Eggfluetunnel-Aesch/BL (3)

Liste des routes nationales suisses*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral à l'exception de:

N1

St. Gallen (Kreuzbleiche)-St. Gallen (Classe 2)

N2

– Gotthardtunnel-Bellinzona

– Lugano-Chiasso
(Frontiera)

Göschenen-Gotthardpass- (3)

Motto-Bartola

Motto-Bartola-Airolo (2)

N4

Thayngen (Grenze)-Mutzentäli (2)

Zürich-West (N3)-Blegi-Rütihof-Küssnacht (1)

Küssnacht-Brunnen (Süd) (2)

Brunnen (Süd)-Tunnelportal (3)

Flüelen

N11

Zürich-Kloten

Zürich-Nord-Kloten-Süd (1)

N18

Delémont-Est (N16)-Westportal Eggfluetunnel (3)

Eggfluetunnel (2)

Ostportal Eggfluetunnel-Aesch/BL (3)

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Je me permets d'intervenir puisque plusieurs questions m'ont été posées sur l'interprétation à donner à la liste des routes nationales suisses. Il faut lire le document comme suit: c'est le tableau découlant de la décision du 10 décembre 2012 contre l'entrée en vigueur. Si vous adoptez le projet, cela entrera évidemment en vigueur. A cela s'ajouteront les projets complémentaires de la colonne de droite qui contient les propositions de la commission du Conseil des Etats. A cet égard, il n'y a pas de divergence. En effet, nous sommes tous d'accord sur les compléments à apporter à la liste des routes nationales suisses. Les différentes régions, en particulier le Tessin et Zurich, devraient donc être rassurées quant au contenu de la liste discutée en 2012.

La commission vous recommande d'accepter en bloc cette liste.

Angenommen – Adopté

Übernahme durch den Bund von Projekten bei Anpassung des Nationalstrassennetzes nach Artikel 8a des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen*Antrag der Mehrheit***N17, N20**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Text

Diese Bewilligungen werden in Abweichung von Artikel 28 Absatz 3 NSG als gültig betrachtet, auch wenn ihre Gelungsdauer im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesbeschlusses vom 10. Dezember 2012 (Änderung vom ...) über das Nationalstrassennetz eigentlich abgelaufen ist.

Reprise de projets par la Confédération dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté sur le réseau conformément à l'article 8a de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales*Proposition de la majorité***N17, N20**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Texte

Ces autorisations sont considérées comme valables, en dérogation de l'article 28 alinéa 3 de LRN même si leur durée de validité a expiré au moment de l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du 10 décembre 2012 sur le réseau des routes nationales (modification du ...).

Leuthard Doris, Bundesrätin: Es geht hier um einen Bundesgerichtsentscheid. Wir haben die Übernahme der drei Projekte – die Umfahrung Näfels, die Umfahrung Le Locle und die Umfahrung La Chaux-de-Fonds – beschlossen. Was die Umfahrung Näfels betrifft, hat das Bundesgericht im Herbst 2015 gesagt, dass die Bewilligungen verfallen würden – dies in Analogie zum Bundesrecht –, wenn nach fünf Jahren nicht mit dem Bau begonnen würde. Das wäre natürlich jetzt der Fall, weil diese Baubewilligung 2012 erteilt wurde. Deshalb hat man das Vorliegende hier im Anhang des Netzbeschlusses entsprechend ergänzt. Das ist jetzt, denke ich, für die Glarner Ständeräte und für die Glarner Bevölkerung ein Hinweis, dass die Projekte mit dieser gesetzestehnischen Lösung also nicht verfallen werden, sodass das Verfahren nicht wiederholt werden müsste.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Il est vrai que cette disposition, telle qu'elle est proposée, correspond à la volonté matérielle de la commission, mais elle ne figurera pas au bon endroit, puisqu'elle devrait être intégrée dans le

projet 2. Nous proposons que le Conseil national apporte cette correction, ainsi que le souhaitait la proposition Fournier, qui a été retirée.

Angenommen – Adopté

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 15.023/1316)*
Für Annahme des Entwurfes ... 40 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

4. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds
4. Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung, Ingress
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction, préambule
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1
Antrag der Kommission

Abs. 1
... ein Gesamtkredit von 20,7572 Milliarden Franken (Preisstand 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer) bewilligt.

Abs. 2

...
d. Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen: 1. Periode freigegeben: 757,2 Millionen; weitere Perioden gesperrt: 0; Total: 757,2 Millionen.

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

Un crédit global de 20,7572 milliards de francs ...

Al. 2

...
d. Contributions aux routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques: Allocation pour la première période: 757,2 millions; périodes suivantes bloqué: 0; Total: 757,2 millions.

Angenommen – Adopté

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. III

Antrag der Kommission

Der Bundesrat setzt diesen Beschluss zwei Jahre nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom ... über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr in Kraft.

Ch. III

Proposition de la commission

Le Conseil fédéral met en vigueur le présent arrêté deux ans après l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du ... sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Angenommen – Adopté

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 15.023/1317)*
Für Annahme des Entwurfes ... 40 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstöße gemäss Brief an die eidgenössischen Räte
Proposition du Conseil fédéral
Classer les interventions parlementaires selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

14.3152

**Motion Fournier Jean-René.
National bedeutsame
Strasseninfrastruktur.
Gesamtschau der Erweiterung
und Finanzierung**

**Motion Fournier Jean-René.
Pour une vision cohérente
du développement et du financement
des infrastructures routières
d'importance nationale**

Ständerat/Conseil des Etats 19.06.14 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)
Ständerat/Conseil des Etats 15.03.16

Le président (Comte Raphaël, président): Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Il est dommage que Monsieur Fournier ne soit pas présent. Mais, par la décision qui vient d'être prise, la motion n'a plus de raison d'être. La commission vous propose donc de la rejeter.

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Motion ... 1 Stimme
Dagegen ... 32 Stimmen
(0 Enthaltungen)

