



AMTЛИCHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Herbstsession 2016 • Neunte Sitzung • 26.09.16 • 15h15 • 15.023
Conseil des Etats • Session d'automne 2016 • Neuvième séance • 26.09.16 • 15h15 • 15.023



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

Differenzen – Divergences

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 17.09.15 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.03.16 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.06.16 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.06.16 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 14.09.16 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.16 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 26.09.16 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 27.09.16 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.09.16 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 30.09.16 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

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

Art. 86 Abs. 2 Bst. g

Antrag der Kommission

g. in der Regel 10 Prozent des Reinertrags ...

Art. 86 al. 2 let. g

Proposition de la commission

g. en règle générale 10 pour cent du produit net ...

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Nous traitons au sein de notre conseil pour la troisième fois le projet FORTA. En effet, nous avons entamé l'examen de cet objet avec le débat d'entrée en matière à la session d'automne 2015. Aujourd'hui, nous sommes encore en présence de deux divergences avec le Conseil national.

Votre commission s'est réunie le 22 septembre 2016, et ses membres espèrent que les dernières propositions permettront l'aboutissement de ce projet tant attendu.

La première divergence concerne l'article 86 alinéa 2 lettre g. En effet, l'expression "au plus 10 pour cent" provenant de l'impôt sur les huiles minérales fait débat au sein des deux conseils, qui ont maintenu les diver-



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Herbstsession 2016 • Neunte Sitzung • 26.09.16 • 15h15 • 15.023
Conseil des Etats • Session d'automne 2016 • Neuvième séance • 26.09.16 • 15h15 • 15.023



gences. Nous devons trouver un accord sur l'usage budgétaire de l'affectation au fonds de 10 pour cent du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur les carburants. Ce sont 250 millions de francs par an pour des investissements qui sont en jeu, somme qui pourrait être affectée à d'autres tâches que celles prévues dans le projet FORTA. Lors du premier débat, notre conseil a décidé d'introduire les termes "au plus", par 27 voix contre 15. Le Conseil national a biffé cette adjonction au texte, par 130 voix contre 64.

Lors du deuxième débat, notre conseil a décidé de maintenir sa version, par 24 voix contre 21, mais le Conseil national a décidé avec succès de biffer les termes "au plus", par 124 voix contre 61.

Fort de ce constat et avec la volonté de rechercher un compromis, votre commission, sur la base de la proposition de deux collègues, vous invite à adopter l'inscription des termes "en règle générale" au lieu de "au plus" dans la législation. Il va de soi qu'il faut interpréter ces termes comme s'appliquant à un montant réservé à l'usage du fonds, que c'est un maximum de 10 pour cent et que c'est selon des circonstances particulières que le Conseil fédéral pourrait proposer d'inscrire au budget un taux inférieur à 10 pour cent. Cette proposition a été acceptée, à l'unanimité, par la commission.

Pour ce qui concerne l'article 12d alinéa 1 de la loi sur l'imposition des huiles minérales, il s'agit de la compensation du renchérissement pour les tarifs de l'impôt sur les huiles minérales. La commission vous propose, de nouveau à l'unanimité, de maintenir la décision de notre conseil de s'en tenir au projet du Conseil fédéral. Elle considère en effet que cette disposition permettra de contrer la baisse en valeur réelle des recettes due à l'inflation et qu'elle permettra d'éviter de devoir procéder régulièrement à des révisions législatives en raison de l'évolution du renchérissement.

Lors du premier débat, à la session de printemps 2016, nous avons adopté, à l'unanimité, le projet du Conseil fédéral. L'article 12d alinéa 1 de la loi sur l'imposition des huiles minérales a été combattu au Conseil national à la session d'été et c'est la proposition de la majorité de la commission de le biffer qui l'a emporté, par 111 voix contre 81 et 2 abstentions. Puis notre conseil a maintenu la divergence avec le Conseil national durant la présente session d'automne. Nous avons soutenu le projet du Conseil fédéral, par 40 voix contre 4. Le Conseil national a, quant à lui, maintenu la divergence, par 106 voix contre 79.

La commission vous propose, à l'unanimité, de maintenir la divergence avec le Conseil national en soutenant le projet du Conseil fédéral. L'article 12d alinéa 1, qui prévoit le mécanisme de la compensation du renchérissement, garantit l'augmentation des recettes en fonction du renchérissement. Il est bon de préciser que cette possible augmentation doit nécessairement faire l'objet d'une procédure parlementaire et que le besoin doit être avéré. Cela pourrait être rappelé à nos collègues qui siègent dans l'autre chambre.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bin froh um die Anträge Ihrer Kommission, die einstimmig beschlossen wurden. Ich unterstütze sie ausdrücklich. Mit der Formulierung "in der Regel" geben Sie zu verstehen, dass ein gewisser Handlungsspielraum in der Mittelzuteilung behalten wird. Gleich wie beim Bahninfrastrukturfonds (BIF) – da sind es gemäss Verfassung höchstens zwei Drittel der LSVA, hier sind es dann in der Regel 10 Prozent der Mineralölsteuer – würde das Parlament die Überweisung in den Fonds jährlich mit dem Budget beschliessen. Sie haben damit eine gewisse Flexibilität und können bei Spardruck in einem gewissen Ausmass auch auf den Bereich Strasse zurückgreifen.

Dabei verstehe ich, dass die Vorgabe "in der Regel" in der Budgetdebatte unter Berücksichtigung ihrer Entstehungsgeschichte angewandt wird; das heisst, dass davon bei Bedarf lediglich nach unten abgewichen werden soll. Ich möchte auch daran erinnern, dass beim BIF der Spielraum diese zwei Drittel der LSVA sind, das heisst 900 Millionen Franken und 20 Prozent der Einlagen in den BIF. Hier, beim NAF, sprechen wir von diesen 10 Prozent; das wären 250 Millionen Franken oder 8 Prozent der Einlagen in den NAF, die den Handlungsspielraum ausmachen würden. Auch das ist meines Erachtens korrekt und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse beider Verkehrsträger vertretbar.

AB 2016 S 769 / BO 2016 E 769

Graber Konrad (C, LU): Wir haben ja lange um diese Differenz gerungen. Mir waren zwei Punkte wichtig, auch bereits das letzte Mal in der Differenzbereinigung. Einerseits ist dies die Frage der Budgethoheit; es ist mir wichtig, dass die Budgethoheit weiterhin beim Parlament liegt. Kollege Engler hat in der letzten Runde darauf hingewiesen, dass wir uns finanzpolitisch ständig den Handlungsspielraum einschränken. Stichworte waren der Sozialversicherungsbereich, die Bereiche Infrastrukturen, Militär, Landwirtschaft usw. "In der Regel" unterscheidet sich nach Ansicht der Kommission, so, wie es der Kommissionspräsident ausgeführt hat, nicht materiell von "maximal". Wenn der Nationalrat damit glücklich wird, kann dies so formuliert werden. Auch die Antragsteller haben in der Kommission ausgeführt, dass man damit mehr Flexibilität hat, wenn es in einer



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Herbstsession 2016 • Neunte Sitzung • 26.09.16 • 15h15 • 15.023
Conseil des Etats • Session d'automne 2016 • Neuvième séance • 26.09.16 • 15h15 • 15.023



finanzpolitisch schwierigen Zeit darum geht, allenfalls dieser Zeit mit einem Konsolidierungspaket zu begegnen. Aufgrund der finanzpolitischen Lage wird es aus meiner Sicht vermutlich so sein, dass die Regel mit der Ausnahme beginnt. Man muss die Regel dann sicher nicht auf zwei, drei Jahre hin betrachten, sondern eher auf einen Zeithorizont von zehn, zwanzig, dreissig Jahren. So habe ich die Diskussion in der Kommission verstanden.

Die Budgethoheit gibt dem Parlament auch die Möglichkeit, die Mittel dort zu investieren, wo sie am dringendsten gebraucht werden. Das kann der Strassenverkehr sein, möglicherweise aber auch andere Bereiche.

Der zweite Punkt, der mir wichtig erschien und mit dieser Formulierung jetzt erfüllt ist, ist der folgende: Mit der Wahl der Formulierung sollten wir nicht unnötige Grabenkämpfe zwischen Strasse und Schiene eskalieren lassen. Es wird ja, weil es um einen Verfassungsartikel geht, eine obligatorische Volksabstimmung geben. Für die Abstimmung ist die Gleichbehandlung zentral. Ich habe das letzte Mal darauf hingewiesen, dass Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe a der Bundesverfassung vorsieht, dass dem Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur höchstens zwei Drittel des Ertrags der Schwerverkehrsabgabe nach Artikel 85 zugewiesen werden. Die Frau Bundesrätin hat es heute nochmals wiederholt: Es geht dort um 900 Millionen Franken – 900 Millionen Franken versus 250 Millionen jetzt beim NAF. Wenn wir davon ausgehen, dass nicht das ganze Paket eingespart werden muss, können wir gewiss sein, dass da mit gleich langen Spiessen gekämpft wird. Allerdings ist zu erwähnen, dass natürlich das Risikopotenzial bei 900 Millionen Franken wesentlich höher ist als bei 250 Millionen Franken. Ich glaube, das ist auch offensichtlich.

Mit dem nun anscheinend gefundenen Kompromiss durch die Formulierung "in der Regel" haben der Bundesrat und das Parlament auch beim NAF eine ähnliche Flexibilität. Man darf auch nicht vergessen, dass in dieser Vorlage 400 Millionen Franken Autoimportsteuern jährlich von der Bundeskasse in den NAF fliessen, die auch im Falle eines Stabilisierungsprogramms unangetastet bleiben.

Mir war es noch wichtig, diese Ausführungen zu machen. Es ist nämlich meines Erachtens auch wichtig, dass sich der Rat einig ist in Bezug auf die mögliche Frage, wie die Regel im konkreten Fall zu handhaben ist.

Wicki Hans (RL, NW): Auch mir war es wichtig, dass wir einen Fonds kreieren, der eine gute, stabile Finanzierung sowohl für Bund und Kantone, aber – vergessen Sie das bitte nicht – auch für die Agglomerationen sicherstellt. Mit dem nun vorliegenden Kompromissvorschlag, der da lautet "in der Regel", gehe ich einmal davon aus, dass das Wort "maximal" hoffentlich dann auch im Nationalrat fällt. Dann haben wir, wie gesagt, den gesuchten, wichtigen Handlungsspielraum für das Parlament. Dieser Handlungsspielraum soll eben in schwierigen Zeiten angewendet werden können. In normalen Zeiten – was auch immer "normal" heißt, das ist natürlich die Frage – soll eben der Fonds mit diesen 10 Prozent gespiesen werden. Auch ich bin der Ansicht, dass wir nicht über 10 Prozent hinausgehen sollten. Aber die 10 Prozent sollten dann in den Fonds eingespiesen werden, damit eben genügend Geld für die baureifen Projekte, aber auch für das Agglomerationsprogramm vorhanden ist.

Ich denke, mit dieser Vorlage haben wir jetzt die Chance auf eine breite Zustimmung; das ist wichtig für die Volksabstimmung im nächsten Jahr. Wenn dann die Volksabstimmung positiv über die Bühne gegangen ist, sollten wir die langersehnte gute Finanzierungslage sowohl für die Schiene als auch für die Strasse und dadurch auch eine gute Planungssicherheit für Bund und Kantone, aber auch für die Agglomerationen haben.

Janiak Claude (S, BL): Manchmal braucht es ja auch in der Politik psychologische Fähigkeiten. Das, was wir hier mit "maximal" oder "in der Regel" machen, läuft jetzt unter diesem Kapitel. Ich habe mich ja gefragt, wer jetzt hier eigentlich das Gesicht wahren muss: diejenigen, die die Abstimmung verloren haben, oder wir oder wer auch immer. Ich finde es gut, dass wir eine Lösung gefunden haben, und nach den Erklärungen, die vom Kommissionspräsidenten, aber auch von Herrn Gruber gemacht worden sind, kann ich sehr gut mit dieser Formulierung leben. Für mich ist natürlich beim NAF auch das "A" sehr wichtig. Das vergessen bisweilen ein paar Leute; Herr Wicki hat zu Recht darauf hingewiesen. Das ist schon ein Grund, dass man nun diese Vorlage zu einem guten Ende bringen muss.

Angenommen – Adopté

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

**Änderung anderer Erlasse
Modification d'autres actes**



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Herbstsession 2016 • Neunte Sitzung • 26.09.16 • 15h15 • 15.023
Conseil des Etats • Session d'automne 2016 • Neuvième séance • 26.09.16 • 15h15 • 15.023



Ziff. 1 Art. 12d

Antrag der Kommission

Festhalten

Ch. 1 art. 12d

Proposition de la commission

Maintenir

Angenommen – Adopté