

95.3050

Motion Danioth**Umwandlung Neat-Beiträge
aus Treibstoffzöllen****Projet NLFA. Apport
financier de la route***Wortlaut der Motion vom 2. Februar 1995*

Die Entwicklung seit dem Erlass des Neat-Kreditbeschlusses, vor allem die katastrophale Verschlechterung der Finanzlage des Bundes, haben kontroverse Diskussionen über Möglichkeiten einer Etappierung der Alpentransversalen ausgelöst. Akzentuiert werden die Diskussionen durch die Problematik der Wirtschaftlichkeit.

Es ist aber unabdingbar, dass der Vollzug des vom Volk gutgeheissenen Neat-Beschlusses von finanzpolitischen Sachzwängen befreit wird. Sowohl aus Verkehrs- und Umweltgründen wie auch aus staatspolitischen Überlegungen ist das grosse Verkehrswerk einer raschen Verwirklichung entgegenzuführen. Auch das Transitabkommen verlangt von der Schweiz Klarheit über die Einlösung der eingegangenen Verpflichtungen. Es wäre andererseits mit Rücksicht auf die vollständig à fonds perdu finanzierten Nationalstrassen nicht sinnvoll und gerechtfertigt, jenen Investitions- und Betriebsaufwand der Neat nicht wenigstens mit angemessenen nicht-rückzahlbaren Beiträgen zu unterstützen, der dem kombinierten Verkehr und damit der Entlastung der Strasse dient. Artikel 36ter Buchstabe c der Bundesverfassung und Artikel 21 und 22 des Treibstoffzollgesetzes lassen auch hier A-fonds-perdu-Beiträge zu.

Es ist an der Zeit, in der Neat-Frage zu einer Deblockierung zu kommen. Aus diesen Gründen unterbreite ich folgende Motion:

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament Bericht und Antrag für einen Bundesbeschluss zu unterbreiten. Dadurch sollen in Modifizierung von Artikel 3 Absatz 1 des Bundesbeschlusses vom 1. Oktober 1991 über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale die Beiträge von 25 Prozent aus zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen à fonds perdu gewährt werden. Der Bundesrat regelt die Verteilung auf die Gotthard- und die Lötschberg-Achse gemäss bestehendem Verteilschlüssel.

Texte de la motion du 2 février 1995

L'évolution des conditions depuis l'ouverture d'un crédit pour les NLFA, et en particulier la dégradation catastrophique des finances fédérales, ont suscité de vives discussions sur les possibilités de réaliser par étapes les transversales alpines. Le débat est encore alimenté par les questions économiques.

Il est cependant indispensable que l'exécution de l'arrêté sur les NLFA, approuvé par le peuple, soit exempte de contraintes de politique financière. Pour des raisons relevant tant des transports que de l'environnement, mais aussi pour des motifs de politique générale, ce grand ouvrage doit être réalisé rapidement. Même l'Accord sur le transit exige que la Suisse soit claire quant à l'application de ses engagements. Par ailleurs, il serait absurde et injustifié de ne pas soutenir les dépenses d'investissement et d'exploitation au moins par des contributions appropriées non remboursables, quand ces dépenses servent le trafic combiné et par là même la réduction du trafic routier, alors que les routes nationales sont entièrement financées à fonds perdu. L'article 36ter lettre c de la Constitution fédérale et les articles 21 et 22 de la loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants autorisent en l'occurrence des contributions à fonds perdu.

Il est temps que la question des NLFA soit réglée. C'est pourquoi je présente la motion que voici:

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un rapport assorti d'une proposition d'arrêté fédéral permettant de modifier l'article 3 alinéa 1er de l'arrêté fédéral du 1er octobre 1991 concernant le crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes. Il s'agira d'octroyer des contributions à fonds perdu de 25 pour cent, financées par le produit des droits d'entrée sur les carburants. Le Conseil fédéral règlera la répartition entre l'axe du Gothard et celui du Lötschberg selon le système actuel.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Danioth Hans (C, UR): Die Zielsetzung der Motion zur Umwandlung des Darlehensviertels aus Treibstoffzollgeldern in nicht rückzahlbare Beiträge an die Neat darf als bekannt vorausgesetzt werden. Der Bundesrat hat inzwischen bereits erklärt, dass er bereit sei, den Vorstoss als Motion entgegenzunehmen, wofür ich bestens danke.

Die Motion verlangt eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Dass diese nicht schon zu Beginn umgesetzt wurde, ist wohl aus der heute kaum mehr verständlichen Euphorie der damaligen Zeit heraus zu erklären, die milliardenschwere Verkehrsinfrastruktur vollständig einem unternehmerischen Handeln und rein kaufmännischen Regeln zu unterstellen. Die volkswirtschaftlichen Aspekte blieben bei dieser Rechnung bekanntlich unberücksichtigt.

Gemäss Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung kann der Bund den kombinierten Verkehr indessen fördern. In Artikel 22 des Treibstoffzollgesetzes wurde dies wie folgt präzisiert:

Absatz 1: «Beiträge an den kombinierten Verkehr werden aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen ausgerichtet, soweit die volle Eigenwirtschaftlichkeit nicht erreicht werden kann.»

Absatz 2: «Beiträge an den Transport begleiteter Motorfahrzeuge sollen Tarifverbilligungen ermöglichen, die im verkehrs- und umweltpolitischen Interesse liegen.»

Das Bundesamt für Justiz hatte bereits damals in einem Gutachten den eindeutigen Befund abgegeben, dass diese Verfassungsbestimmung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge den Behörden einen grossen Beurteilungs- und Entscheidungsspielraum überlasse. Dies gilt sowohl für die Art der Beiträge wie auch für deren Höhe.

Solche Beiträge können sowohl als Darlehen als auch als A-fonds-perdu-Beiträge erfolgen. Ich verweise auf Seite 126 der damaligen Botschaft. Der Bundesrat erklärte damals, die Finanzierung nach kommerziellen Regeln schliesse A-fonds-perdu-Beiträge an die Neat grundsätzlich aus. Das Parlament folgte ihm auf diesem kühnen Weg. Selbst als die Strassenverkehrsverbände – was zu ihrer Ehrenrettung heute ausdrücklich angemerkt werden soll – der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen die Bereitschaft signalisierten, solche angemessenen Beiträge aus der Treibstoffzollkasse als definitive Beiträge zu gewähren, lehnten die Politiker dankend ab. Heute müssen wir wohl etwas kleinlaut auf dieses damals verschmähte Angebot zurückkommen.

Diese Einsicht und Abkehr von der Illusion, die Neat in absehbaren Fristen selbsttragend zu gestalten, wird allerdings durch die zwischenzeitliche Entwicklung erleichtert. Das Gutachten der Firma Coopers & Lybrand spricht auch eine deutliche Sprache, wenn es höhere Tarife als Voraussetzung einer Wirtschaftlichkeit verlangt.

Zur Höhe des Beitrags aus dem Treibstoffzoll braucht man hier keine neuen Überlegungen anzustellen. Dieser förderungsfähige Investitionsanteil dank des kombinierten Verkehrs werde infolge der sukzessiven Erhöhung der Eigenwirtschaftlichkeit abnehmen, heisst es dort. Demzufolge wurde dieser Anteil gesamthaft auf 25 Prozent veranschlagt. Es handelt sich also klarerweise um eine Schätzungsannahme. Denkbar wäre auch ein höherer Prozentsatz gewesen.

Diese Frage wird im Zusammenhang mit dem vom Bundesrat in Aussicht gestellten Finanzvariantenvergleich sowie im

Lichte der neuen Verlagerungsprognosen erneut zu überprüfen sein. Jedenfalls wäre die Variante mit der hälftigen Zuweisung des vorgeschlagenen Benzinzollzuschlags, des Neat-Zehners, für die Neat und die Treibstoffzollkasse auf dieser verfassungsmässigen und verkehrspolitischen Linie abgestützt.

Wichtig erscheint mir die rasche Umsetzung, damit die Neuregelung der Neat-Finanzierung um ein Viertel den politische Handlungsspielraum erweitert. Sie ist daher als selbständiger Teilschritt zu verwirklichen.

In Artikel 3 des Kreditbeschlusses ist zwar festgehalten, die Ausgaben würden zu 25 Prozent aus zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen gedeckt. Doch kann es angesichts der Bestimmung von Artikel 14 des Alpentransitbeschlusses und der im Parlament gewalteten Diskussion keinem Zweifel unterliegen, dass die Meinung war, auch die Beiträge aus der Treibstoffzollkasse seien als verzinsliche und rückzahlbare Darlehen auszugestalten.

Demzufolge besteht der rechtlich korrekte Weg wohl darin, sowohl den Kredit- als auch den Grundsatzbeschluss ausdrücklich in diesem Sinne zu modifizieren, um damit auch das Referendumsrecht zu gewährleisten. Mit der Verwirklichung dieser Motion wäre wenigstens ein Fuder im Trockenen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich kann es kurz machen: Wir nehmen dieses Fuder im Trockenen sehr gerne an. Der Bundesrat hat am 3. Mai 1995 die Bereitschaft erklärt, die Motion entgegenzunehmen. Nachdem Frau Weber Monika beantragt hat, die Motion abzulehnen, möchte ich Sie dringend bitten, diese Motion zu überweisen.

Sie ist auch die Konsequenz dessen, was Sie heute morgen diskutiert haben. Wie gesagt: Damit sind 25 Prozent der Finanzierung der Neat in diesem Sinne gesichert; das sind 3 bis 4 Milliarden Franken.

Ich möchte Ihnen danken, dass Sie uns – quasi zum Aperitif – dieses Fuder im Trockenen offerieren. Ich möchte Sie bitten, Herrn Danioth zu folgen. Ich danke ihm; der Bundesrat empfiehlt Ihnen die Überweisung der Motion.

Es liegt eine ähnlich lautende Motion Schmidhalter im Nationalrat vor (95.3058), und der Bundesrat ist bereit, auch diese Motion entgegenzunehmen. Sie ist inhaltlich identisch mit der Motion, die Sie jetzt hoffentlich überweisen werden.

Überwiesen – Transmis

*Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr
La séance est levée à 13 h 00*

Motion Danioth Umwandlung Neat-Beiträge aus Treibstoffzöllen

Motion Danioth Projet NLFA. Apport financier de la route

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.3050
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	707-708
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 973

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.