

Proposition Binder

327 Office fédéral de l'éducation et de la science

3600.101 Fondation «Fonds national suisse de la recherche scientifique»

Maintenir

Binder: Ich stelle den Antrag, dass der Nationalrat an seinem ursprünglichen Beschluss festhält und die 293,735 Millionen Franken beschliesst. Dies, nachdem der Berichterstatter deutscher Sprache in der Eintretensdebatte sagte, er verzichte darauf, auf komische Geschäfte im Zusammenhang mit diesem Fonds hinzuweisen.

Ich bitte Sie, bei dieser Position festzuhalten.

Bonny, Berichterstatter: Ich habe wohl gehört, Herr Binder, was Sie gesagt haben. Das war der frühere Beschluss des Nationalrates. Ob ich allerdings gesagt haben soll, der Nationalfonds mache «komische Geschäfte», das wage ich sehr zu bezweifeln. Da würde ich mich eigentlich in mir selber irren. Ich bitte aber nur, einen Punkt zu beachten: Wir werden am Schluss der dritten Beratung die Einigungskonferenz haben. Zu diesem Mittel greift man nur in Zeiten höchster Seenot. Es ist eine Frage der Verhältnismässigkeit, ob wir jetzt in dieser Ermessensfrage von 3 Millionen Franken eine Einigungskonferenz einberufen sollen.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Finanzkommission und damit dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen.

Pos. 306.3600.101, 310.3180.013

Angenommen – Adopté

Pos. 327.3600.101

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

67 Stimmen

Für den Antrag Binder

33 Stimmen

Ausgaben nach Sachgruppen**Dépenses selon les groupes par nature***30 Personalausgaben**Antrag der Kommission**Ausgaben der Sachgruppen 3000, 3010, 3020, 3030*

(Die finanziellen Auswirkungen der Aenderungsanträge betreffend Etatstellenbestand sind nur unter der Position 614.3010.004, Stellenkontingent des Bundesrates, Etatpersonal, berücksichtigt.)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*30 Dépenses de personnel**Proposition de la commission**Dépenses des groupes par nature 3000, 3010, 3020, 3030*

(Les conséquences financières des modifications dans les effectifs de personnel sont prises en compte uniquement ad position 614.3010.004 «Contingent de places en réserve du Conseil fédéral, personnel permanent».)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

B. Bundesbeschluss I über den Voranschlag für das Jahr 1994**B. Arrêté fédéral I concernant le budget pour l'année 1994****Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Abs. 4***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 1 al. 1, art. 2 al. 4*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

93.078

Sanierungsmassnahmen 1993**Mesures d'assainissement 1993***Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 2386 hiervoor – Voir page 2386 ci-devant

7. Bundesgesetz vom 21. Juni 1932 über die gebrannten Wasser (Alkoholgesetz)**7. Loi fédérale du 21 juin 1932 sur l'alcool****Art. 24 Abs. 6***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 24 al. 6*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

8. Treibstoffzollgesetz vom 22. März 1985**8. Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants****Art. 2 Abs. 2, 3***Antrag der Kommission**Abs. 2**Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Marti Werner, Bäumlín, Borel François, Hafner Rudolf, Leemann, Leuenberger Ernst, Weder Hansjürg, Züger)

Der Bundesrat kann bestimmen, dass der Zollzuschlag den Konzessionierten Transportunternehmungen zurückerstattet wird, wenn hiefür auf dem Grundzoll eine Begünstigung gewährt wird.

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Bezzola**Abs. 2*

Unverändert

Art. 2 al. 2, 3*Proposition de la commission**Al. 2**Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Marti Werner, Bäumlín, Borel François, Hafner Rudolf, Leemann, Leuenberger Ernst, Weder Hansjürg, Züger)

Le Conseil fédéral peut décider que les droits supplémentaires sont remboursés aux entreprises de transport concessionnaires, dans le cas où un allègement est accordé sur le droit de base.

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Bezzola**Al. 2*

Inchangé

Art. 10 Abs. 1, 2 Bst. b, 4*Antrag der Kommission**Abs. 1*

.... umfassen die Erneuerung sowie den baulichen und betrieblichen Unterhalt.

Abs. 2 Bst. b, 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 10 al. 1, 2 let. b, 4*Proposition de la commission**Al. 1*

.... le renouvellement ainsi que le gros entretien et l'entretien courant.

Al. 2 let. b, 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Art. 11 Abs. 3; 34 Abs. 2*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 11 al. 3; 34 al. 2*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

11. Zolltarifgesetz vom 9. Oktober 1986**11. Loi du 9 octobre 1986 sur le tarif des douanes****Ziff. 27 Ziff. 3 Bst. a***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Marti Werner, Bäumlín, Borel François, Hafner Rudolf, Lee-
mann, Leuenberger Ernst, Weder Hansjürg, Züger)

a. Verwendung durch die vom Bunde Konzessionierten Transportunternehmungen.

Eventualantrag Savary

(falls der Antrag der Minderheit abgelehnt wird)

a. Verwendung durch die Schiffsverkehrsunternehmen.

Ch. 27 ch. 3 let. a*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Marti Werner, Bäumlín, Borel François, Hafner Rudolf, Lee-
mann, Leuenberger Ernst, Weder Hansjürg, Züger)

a. Emploi par les entreprises de transport concessionnaires de la Confédération.

Proposition subsidiaire Savary

(en cas de rejet de la proposition de la minorité)

a. Emploi par les entreprises de navigation.

Präsidentin: Wir behandeln Vorlage 8, Treibstoffzollgesetz, gemeinsam mit Vorlage 11, Zolltarifgesetz.

Marti Werner, Sprecher der Minderheit: Es ist sicher richtig, wenn wir im Rahmen dieser Behandlung die Vorlagen 8 und 11 gleichzeitig behandeln. Ich begründe deshalb die Minderheitsanträge zu diesen beiden Gesetzen gleichzeitig. Beide Anträge sind identisch, es geht um die gleiche Sache. Es geht nämlich darum, inwieweit die bisher geübte Zollrückerstattung aufgehoben werden soll oder nicht.

Die Mehrheit der Finanzkommission und der Bundesrat beantragen Ihnen, dass die bisher geübte Praxis vollumfänglich aufgehoben werde, d. h. die Zollrückerstattung nicht mehr erfolgen soll.

Der Antrag Bezzola, der Ihnen als Einzelantrag vorliegt, will an der bisherigen Fassung festhalten.

Der Antrag der Minderheit liegt in der Mitte. Wir sind einverstanden, dass bei den SBB, bei den PTT, d. h. bei den Bundesbetrieben, die Zollrückerstattung aufgehoben wird, beantra-

gen Ihnen aber, von der Aufhebung der Zollrückerstattung bei den Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) abzusehen. Dieser Minderheitsantrag hat gegenüber dem Entwurf des Bundesrates und dem Antrag der Kommissionsmehrheit zur Folge, dass hier 50 Millionen Franken mehr ausgegeben werden müssen, indem 50 Millionen Franken an Zollrückerstattung gewährt werden.

Welche Auswirkungen hat nun der Entwurf des Bundesrates bzw. der Antrag der Kommissionsmehrheit? Diese Auswirkungen sind einfach darzulegen: Wenn nämlich die Zollrückerstattung nicht mehr gewährt wird, heisst das, dass die KTU diese 50 Millionen Franken selbst erwirtschaften und tragen müssen. Das hat die einfache und auch tragische Konsequenz, dass diese 50 Millionen Franken dem Regionalverkehr zusätzlich belastet werden.

Diese 50 Millionen Franken können nun grundsätzlich durch drei Varianten wieder hereinkommen:

1. Die Betriebe des Regionalverkehrs, die KTU, erhöhen ihre Tarife. Sie kennen den Teufelskreis der Tarifierhöhungen: Tarifierhöhungen haben einen Rückgang der Frequenzen zur Folge, der Rückgang der Frequenzen hat wiederum Tarifierhöhungen zur Folge und schliesslich führt dieser Teufelskreis zu einem Rückgang des Regionalverkehrs. Zu berücksichtigen ist bei dieser möglichen Variante mit den Tarifierhöhungen ebenfalls, dass die KTU mit der Einführung der Mehrwertsteuer diese zusätzlichen Kosten wiederum auf den Konsumenten übertragen müssen. Ich kann Ihnen das anhand eines Beispiels erläutern, und damit Sie sehen, dass ich nicht in Lokalpatriotismus mache, erwähne ich die Verkehrsbetriebe Schaffhausen: Die Aufhebung der Rückerstattung würde dazu führen, dass diese Betriebe ihre Tarife um 10 Prozent erhöhen müssten, um zu einem Mehrertrag von 550 000 Franken zu kommen.

2. Wenn diese 550 000 Franken nicht über Tarifierhöhungen eingebracht werden können, müssen sie über Defizitbeiträge der Trägerschaften aufgebracht werden. Das würde im Falle von Schaffhausen bedeuten, dass die Gemeinden Schaffhausen und Neuhausen zusammen für diese 550 000 Franken aufzukommen hätten. Der Entwurf des Bundesrates bzw. der Antrag der Kommissionsmehrheit hat damit zur Folge, dass die Kosten vom Bund auf die Kantone, und nicht nur auf die Kantone selbst, sondern auch auf die Gemeinden, übertragen werden, und dies ohne Kompensation. Betroffen von dieser Regelung werden einerseits insbesondere die Bergregionen mit ihren kostenintensiven Verkehrsnetzen, andererseits aber auch die Städte, welche derartige Verkehrsbetriebe führen, und man kann beim besten Willen nicht sagen, dass die finanzielle Situation der Städte in der Schweiz rosig ist.

3. Eine weitere Variante, die ebenfalls negative Auswirkungen hätte, wäre diejenige, dass die mehr belasteten KTU ihr Angebot reduzieren. Das kann aber niemand wollen, wenn er gleichzeitig die Förderung und den Ausbau des Regionalverkehrs verlangt.

Die Mehrheit der Finanzkommission und der Bundesrat argumentieren nun dagegen, dass die Kantone ja eine Kompensation erhalten. Das ist teilweise richtig, denn durch die Aenderung des Treibstoffzollgesetzes fliessen 60 Millionen Franken Mehreinnahmen in die Bundeskasse. Davon gehen aber nur 12 Prozent an die Kantone. Dann ist die Rechnung auch wieder einfach gemacht: Einer Mehrbelastung von 50 Millionen Franken stehen Mehreinnahmen von 7,2 Millionen Franken gegenüber, wobei noch dazu kommt, dass diese 7,2 Millionen Franken in die allgemeinen Haushalte der Kantone fliessen und nicht für den Regionalverkehr zur Verfügung stehen. Die Gemeinden und Städte, die den Regionalverkehr mehrheitlich tragen, gehen bei diesem Transfer völlig leer aus.

Im weiteren wird von Seiten des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit argumentiert, dass der administrative Aufwand zu gross sei, um diese Zollrückerstattung zu gewähren. Dies ist widersprüchlich, weil der Bundesrat selbst von der Aufhebung der kleinsten Rückerstattungen absieht, nämlich den Rückerstattungen für die Land- und Forstwirtschaft sowie für die Berufsfischerei. Ich will mich keineswegs dafür stark machen, dass diese Rückerstattungen aufgehoben werden sollen. Es kann dann aber nicht damit argumentiert werden, dass

bei der Aufhebung der Rückerstattung für die KTU ein grosses Einsparungspotential im administrativen Bereich entstehe. Das letzte Argument, das von seiten der Kommissionsmehrheit und vom Bundesrat vorgebracht wurde, ist das der Kostenwahrheit. Das ist in diesem Zusammenhang wahrlich ein grosses Wort. Ich bin ebenfalls der Auffassung, dass die öffentlichen Betriebe dem Grundsatz der Kostenwahrheit nachkommen sollen. Deshalb habe ich den Antrag auch so formuliert, dass Fahrzeuge von PTT und SBB, die nicht dem Regionalverkehr dienen, ausgenommen sind. Dort soll die Kostenwahrheit zum Zuge kommen.

Bei den KTU haben wir aber das Problem, dass hier die Kostenwahrheit im Verhältnis Privatverkehr/öffentlicher Verkehr zuerst einmal spielen muss. Dieser Grundsatz ist dort noch lange nicht gewahrt. Die direkte Konkurrenz zu den KTU, zum öffentlichen Regionalverkehr, bildet nämlich der private Verkehr. Ich verweise hier auf die Studie des Departements Ogi, welche ausweist, dass die Strasse externe Kosten in der Grössenordnung von 1,718 Milliarden Franken nicht trägt, dass die Schiene externe Kosten in der Grössenordnung von lediglich 1,21 Millionen Franken nicht trägt. In Anbetracht dieses Missverhältnisses kann man beim besten Willen nicht von Kostenwahrheit sprechen, und man darf den Regionalverkehr nicht zusätzlich belasten.

Wenn diese Kostenwahrheit im Verhältnis öffentlicher Verkehr/privater Verkehr spielen würde, dann wären wir jederzeit bereit, unseren Minderheitsantrag zurückzuziehen. Das ist aber heute nicht der Fall, und das wird leider auch in einigen Jahren noch nicht der Fall sein, weshalb ich Sie dringend ersuche, zugunsten der Kantone, zugunsten der Gemeinden und zugunsten des Regionalverkehrs unserem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Bezzola: Warum darf die Treibstoffzollbegünstigung oder die Befreiung nicht aufgehoben werden? Der Verzicht auf diese Begünstigung bringt für den Bund wohl Zusatzeinnahmen, aber auch namhafte Zusatzkosten. Zusatzkosten entstehen aber auch für Teile der Privatwirtschaft.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Antrag zuzustimmen, wonach der geltende Text von Artikel 2 Absatz 2 des Treibstoffzollgesetzes nicht abzuändern ist.

Die Aufhebung der Treibstoffzollbefreiung bringt der allgemeinen Bundeskasse nichts. Diese Massnahme wird unter anderem die Defizite der Konzessionierten Transportunternehmungen weiter erhöhen. Die allgemeine Bundeskasse und über die Kantonsbeteiligung die Kantone würden zusätzlich belastet. Wohin fliessen überhaupt diese Mehreinnahmen? 5 Millionen Franken dieser zusätzlichen Zollerträge erhalten die Kantone. 22 Millionen Franken müssen aber die Kantone zusammen mit den Städten und Gemeinden wieder über die Defizitdeckungen und Kostenbeiträge nach Transportgesetz als Zusatzaufwand bezahlen. Die Massnahmen treffen aber auch private Unternehmungen, wie – um einmal ein Beispiel aus dem Kanton Bern zu erwähnen – die Brienz-Rothorn-Bahn, die weder die Infrastruktur der Strasse in irgendeiner Form benutzt noch von der öffentlichen Hand für die Abdeckung allfälliger Defizite etwas erhält. Sie müsste jährlich 60 000 Franken zusätzlich verkraften.

Durch die Aufhebung der Zollbegünstigung im Baugewerbe, für Baumaschinen und Geräte, die das Strassennetz nicht belasten – es sind dies rund 80 Millionen Franken –, werden der öffentlichen Hand und den KTU zusätzliche Kosten entstehen. Denn der Wegfall der Zollrückerstattung verteuert die Bauproduktion, vorwiegend im Grosstiefbau, und Grosstiefbau bedeutet Infrastrukturbauten für die öffentliche Hand. Ueber 70 Prozent dieser Mehrkosten – das macht immerhin 60 Millionen Franken aus – werden wiederum durch die öffentliche Hand bezahlt, in Form von Mehrkosten für die Bauleistungen. Die Finanzlage des Bundes drängt zu raschem Handeln, wo immer dies möglich ist. So ist in der Botschaft zu lesen: «Massnahmen, die einerseits Zusatzeinnahmen für den Bund bringen, aber andererseits für Bund, Kantone und Gemeinden Mehrkosten verursachen, sind unzweckmässig und sind abzulehnen.» Ganzheitliches, vernetztes Denken ist auch bei dieser Sanierungsübung gefragt. Schliesslich haben wir den Auftrag,

den Bundeshaushalt zu sanieren, und nicht, mehr Umsatz beim Bund zu erzielen.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Antrag zuzustimmen. Im Falle der Ablehnung meines Antrages – was nicht zu erwarten ist – bitte ich den Bundesrat, die Rechtmässigkeit der unterschiedlichen Behandlung einzelner Betroffener gemäss Artikel 4 Absatz 1 Bundesverfassung zuhanden des Ständerates abzuklären.

M. Savary: J'ai fait une proposition subsidiaire à propos de la loi sur le tarif des douanes au cas où la proposition de minorité Marti Werner au chiffre 27 chiffre 3 lettre a serait rejetée, car parmi les entreprises de transport concessionnaires, les entreprises de navigation méritent une attention particulière. Je vous propose de maintenir pour ces compagnies un allègement des droits de douane sur les carburants.

Il y a beaucoup de raisons pour donner aujourd'hui un petit coup de pouce aux quinze compagnies de navigation de notre pays. La première est que le bateau n'utilise pas la route. La Palice l'aurait dit avant moi, mais je tenais à le relever, car je trouve inconvenant de taxer les carburants utilisés par les bateaux et de transférer les montants sur la construction et l'entretien des routes. Les compagnies de navigation ont aussi leurs infrastructures, telles que les débarcadères, qu'elles doivent aménager à grands frais. La deuxième raison est que les compagnies de navigation ne touchent de la Confédération aucune contribution pour les investissements ni d'indemnisation pour les prestations en faveur de l'économie ou pour la couverture du déficit.

La situation des entreprises de navigation est précaire. Quelques centaines de milliers de francs en moins dans les recettes mettraient la plupart des compagnies en difficultés financières, et ce n'est certainement pas ce que vous voulez. Les bateaux font partie de nos paysages lacustres, ils sont un atout touristique. Au bord du lac Léman, du lac de Neuchâtel et certainement ailleurs, le passage du bateau dicte les activités de la journée. Supprimer une course serait un sacrilège.

Pour toutes ces raisons je vous demande de maintenir la situation actuelle pour les entreprises de navigation, les montants sont peu importants pour la Confédération. Par contre, ce petit geste serait vraiment bien apprécié des compagnies de navigation et, surtout, des communes riveraines qui, le cas échéant, devraient suppléer et couvrir le déficit.

Giezendanner: Wieso sollen die Konzessionierten Transportunternehmungen mehr Geld bekommen als der Private? Wenn wir sparen müssen, müssen wir strikte sparen, über alles hin.

Ich erinnere Herrn Marti Werner auch wieder an das Verursacherprinzip. Es stimmt überhaupt nicht, wenn Sie von externen Kosten sprechen, aber nicht vom externen Nutzen. Machen Sie ruhig so, Sie haben ein Brett vor dem Kopf. Ich weiss das: Was den öffentlichen Verkehr angeht, sehen Sie nicht mehr über die Nase hinaus, dann zählt nur noch das Geld. Sie wollen Geld für die Regionen. Das geht doch nicht. Ich habe Verständnis für Herrn Bezzola. Ich habe Verständnis, denn die Baumaschinen von Herrn Bezzola im Bündnerland oben benutzen die Strassen nicht. Aber stellen Sie sich diesen Unsinn vor: Wenn ein Betonmischer auf der Strasse fährt, kriegen Sie für den Lastwagenmotor keine Rückerstattung; aber für den Fahrmischermotor, der auch auf der Strasse fährt, kriegen Sie eine Rückerstattung. Das geht doch nicht!

Ich bin auch betroffen. Ich habe Baumaschinen, aber das kann ich nicht akzeptieren. Entweder sparen wir, oder wir sparen nicht. Jeder hält die Hand auf wie der Glarner da, der hält seine Hand immer auf! Das wissen wir in der Zwischenzeit. Das geht nicht, jetzt wird rigoros gespart. Folgen Sie bitte dem Bundesrat!

Fischer-Sursee: Die CVP-Fraktion stimmt beim Treibstoffzollgesetz und beim Zolltarifgesetz den Anträgen der Minderheit Marti Werner zu. Sie könnte sich auch mit dem Antrag Bezzola anfreunden; er lag unserer Fraktion nicht vor.

Was vom Bundesrat vorgeschlagen wird, ist weder eine Sanierungs- noch eine Sparmassnahme. Die Aufhebung der Treib-

stoffzoll-Begünstigungen beim öffentlichen Verkehr erhöht die Defizite der KTU. Aufgrund der Defizitdeckung werden durch die vorgeschlagenen Massnahmen bloss die allgemeine Bundeskasse und die Kantone zusätzlich belastet. Man füttert die Kasse für den Strassenverkehr mit zweckgebundenen Mitteln und schröpft im gleichen Atemzug die allgemeine Bundeskasse.

Herr Bundesrat, das Sparschwein, das Sie uns vorsetzen, wird nicht fett, es hat nämlich ein Loch. Die Sparbatzen, die wir oben einwerfen, fallen unten gleich wieder heraus. Es sollen zusätzliche Erträge von etwa 12 Millionen Franken für die allgemeine Bundeskasse anfallen. Schätzungen haben ergeben, dass rund das Doppelte wiederum aus der allgemeinen Bundeskasse an die KTU und die SBB zurückerstattet werden muss, und zwar über die Defizitdeckung zufolge der teureren Betriebskosten.

Herr Giezendanner: Die KTU erhalten nicht mehr. Aber wir belasten sie mehr. Das Defizit, das entsteht, muss durch die öffentliche Hand gedeckt werden. Es wird bloss eine Umlagerung in der Kasse erfolgen.

Ich möchte Ihnen die ganze Problematik anhand der Schifffahrtsgesellschaft auf dem Vierwaldstättersee darlegen: Diese Gesellschaft ist die grösste schweizerische Gesellschaft des allgemeinen Verkehrs auf dem Schiffsverkehrsgebiet. Die Treibstoffzollbegünstigung, die sie jetzt geniesst, liegt bei etwa 600 000 Franken. Fällt diese weg, erhöht sich die Belastung um diesen Betrag. Die Schifffahrtsgesellschaft konnte bis jetzt immer knapp ausgeglichen abschliessen. Wenn wir diese Massnahme treffen, ist es unvermeidlich, dass die Schifffahrtsgesellschaft in ein Defizitloch von einer Grössenordnung von 600 000 Franken fällt. Sie kann dieses nicht über Tarifierhöhungen beheben, sondern Bund, Kantone und Gemeinden müssen das ausgleichen.

Des weiteren weise ich darauf hin, dass der öffentliche Verkehr ab 1995 mehrwertsteuerpflichtig wird und somit eine zusätzliche Belastung erfährt. Wir haben bereits im Jahre 1993 durch die allgemeine Treibstoffzollerhöhung die öffentlichen Betriebe zusätzlich belastet. Die Konsequenzen wären Personalabbau, Unterhaltsvernachlässigung, Leistungsabbau: alles Sachen, die wir nicht wollen.

Noch ein Wort zur Kürzung und Verlängerung des 8. Rahmenkredites zur Förderung Konzessionierter Transportunternehmen in Bundesbeschluss D: Die CVP-Fraktion stimmt dem Antrag Seiler Rolf auf Streichung zu.

M. Maitre: Trois réflexions. Dans le domaine de la politique des transports, d'une part, il faut être conscient que les entreprises de transport concessionnaires n'ont aucune possibilité de reporter sur les tarifs la charge qui est ainsi transférée. Plusieurs compagnies ont récemment adapté leurs tarifs et se trouvent même déjà au-delà de la limite de ce qu'il est raisonnable de faire pour maintenir une politique de transport attractive. En d'autres termes, faute de pouvoir adapter les tarifs, il s'agit clairement d'un report de charge sur les cantons qui devront donc couvrir un déficit accru. Cela est un non-sens du point de vue de la politique des transports.

Cette mesure n'est pas justifiée non plus au regard de la politique budgétaire puisque, cela a été dit, la plus grande partie de ce qui serait ainsi économisé va en réalité au compte routier et non au budget même de la Confédération. En outre, le transfert en question, dès lors qu'il profite essentiellement au compte routier, devient franchement absurde si l'on envisage la situation des compagnies de navigation, comme cela a été dit il y a un instant à juste titre.

J'aimerais également développer ici une réflexion d'ordre plus général et dire à M. Stich, conseiller fédéral, combien cette situation devient dangereuse du point de vue de la politique générale, cette situation qui consiste à assainir le budget de la Confédération par des transferts sur le dos des cantons. Il faut être lucide. Il ne s'agit pas ici de réactions isolées, de type cantonal-corporatiste. Il s'agit de réactions vives et générales. Vous avez reçu des documents écrits de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics. Vous savez quelles sont les préoccupations unanimes de la Conférence des directeurs cantonaux des finances.

J'aimerais dire ici très clairement qu'à force de tirer sur la corde des relations Confédération/cantons, elle finira par se rompre. Et la logique qu'on a vue ce matin est à cet égard assez édifiante. Si l'on veut assainir, par des transferts de charges sur le dos des cantons, le budget de la Confédération, alors que l'on transfère également les compétences aux cantons! On a vu en effet ce matin, dans le domaine de l'assainissement des eaux, une situation totalement absurde qui consiste à transférer des charges sur le dos des cantons, sans leur donner la possibilité de décider à partir de quel niveau on peut, le cas échéant, renoncer à assainir!

Il faut que l'on lève le pied en matière d'application d'un certain nombre d'ordonnances, que l'on soit moins strict, ou alors qu'on transfère aux cantons la compétence de décider. A ce moment-là, on peut effectivement envisager de transférer la charge aux cantons.

Cette proposition, qui n'est pas justifiée du point de vue de la politique des transports, qui est un contresens au regard de la politique budgétaire et qui est dangereuse dans le cadre des relations Confédération/cantons, lorsqu'elle est cumulée avec d'autres, cela commence à faire beaucoup. C'est en tout cas largement suffisant pour voter les propositions de minorité.

Seiler Hanspeter: Ich spreche für eine Minderheit unserer Fraktion, und ich hoffe, sie werde möglichst gross. Ich darf auch darauf hinweisen, dass ich keine Interessenbindung zu irgendeiner der Unternehmungen habe, von der Sie vielleicht in den letzten Wochen Post bekommen haben.

Herr Bundesrat Stich, ich Sorge mich um die Finanzlage des Bundes, aber ich Sorge mich ebenso sehr um die sich schleichend anbahnende Entwicklung in den dünnbesiedelten Regionen, insbesondere was die Bereiche des öffentlichen Verkehrs oder generell die öffentliche Dienstleistung in diesen Gebieten anbetrifft. Man schleicht sich langsam aus der Fläche, man kann auch sagen: Der Rückzug aus der Fläche hat begonnen. Hier setzen wir ein weiteres Mosaiksteinchen in diesem Prozess. Da schwebe ich zwischen der Verantwortung gegenüber der Bundeskasse und der Verantwortung gegenüber den Regionen und den Bevölkerungsteilen, die ich speziell vertrete.

Wenn wir diese Streichungen vornehmen, so müssten wir uns auch bewusst sein, was das bewirkt:

1. Wir propagieren im regionalen Verkehr die Umstellung von der Bahn auf die Strasse. Wenn wir nun diese finanzielle Basis wegnehmen, so setzen wir ein Argument gegen diese an und für sich oft sinnvolle Umstellung.

2. Ich habe es nachgeprüft: Wenn wir diese Streichungen vornehmen, so werden wir viele Unternehmen von den rötlich scheinenden in die tiefroten Zahlen befördern. Und ich frage mich, ob das sinnvoll ist, wenn wir in dieser Hinsicht eine Art Schwarzpeterspiel betreiben, nach dem Grundsatz, dass schliesslich den letzten die Hunde beißen. Ich sehe also eine kontraproduktive Wirkung.

3. Das Eisenbahngesetz, das sich vor allem mit der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs befasst, ist ja im Moment in Ueberarbeitung. Man wird diese Finanzierungsfragen und Finanzierungsregeln diskutieren und beschliessen müssen. Wir picken jetzt hier, bevor wir das Gesetz überhaupt in Angriff genommen haben, einen Punkt heraus. Ich glaube, das ist nicht richtig.

Man sollte aus all diesen Gründen die Streichungen der Zollrückerstattungen in den Vorlagen 8 und 11 nicht vornehmen. Aus den erwähnten Ueberlegungen bitte ich Sie für eine Minderheit unserer Fraktion, die Minderheitsanträge zu unterstützen.

On. Camponovo: Anche se siamo vicini al Natale, mi sembra pericoloso credere ancora nel Gesù bambino, vale a dire credere che le finanze della Confederazione possano essere risanate senza far male a nessuno e senza modificare degli equilibri stabiliti.

Anch'io ho ricevuto l'appello accorato del Consiglio di Stato del Cantone Ticino, Cantone penalizzato; anch'io ho ricevuto la telefonata del capo dei settori del traffico della città di Lu-

gano; anch'io ho ricevuto altre sollecitazioni di questo genere; ciò che proponiamo ha sempre delle motivazioni.

Giustamente il Consiglio federale dice: «Avrei potuto prenderla io, questa decisione. Ma la decisione comporta delle considerazioni talmente politiche che è bene che sia il Parlamento a decidere.»

La presentazione di questo decreto ha avuto l'effetto di un bastone messo dentro un formicaio.

I motivi che portano la grande maggioranza del gruppo radicale ad appoggiare questo decreto, sono quelli della trasparenza dei costi. Finalmente la gente deve sapere cosa costano le prestazioni, senza ricevere sussidi da diverse parti; la conseguenza è che si forza la gente a un comportamento coscienzioso e cosciente, soprattutto dell'effetto dei costi.

Il Consiglio federale ne dà una dimostrazione. Il Dipartimento militare federale avrà più spese con questo decreto, ma ha trovato il modo di risparmiarne da un'altra parte. Le FFS e le PTT avranno maggiori spese, ma troveranno il sistema di razionalizzare, e così anche tutti gli altri enti inferiori, Cantoni e città comprese. Si sappia esattamente cosa costa una prestazione, e poi si tirino le conseguenze e le decisioni del caso.

Cerchiamo di non credere a Gesù bambino nel Parlamento e nella politica!

M. Chevallaz: Comme vous venez de l'entendre, une majorité du groupe radical acceptera la suppression des allègements des droits sur les carburants dont bénéficient, notamment, les entreprises de transports publics. C'est dans la ligne de celles et de ceux qui optent pour une attitude résolue en vue de rétablir, à terme, un certain équilibre des finances fédérales.

Une minorité du groupe, à laquelle j'appartiens, résolue elle aussi à assainir les finances, ne peut cependant se satisfaire de la proposition ainsi faite par le Conseil fédéral et qui, en cas d'acceptation, ne pourrait être qualifiée de réduction ou d'allègement, mais de simple transfert. Transfert sur qui? Sur les cantons, sur les communes en tout premier lieu, sur les utilisateurs, bien sûr, à terme, avec cependant les limites évoquées par M. Maitre.

Rappeler à votre honorable assemblée la situation financière dans laquelle se trouvent villes, communes et cantons serait vous faire injure. Faire l'inventaire des entreprises de transports publics qui seraient ainsi, le cas échéant, touchées ou frappées par une telle décision, serait inutile. Vous en êtes conscients, à des degrés divers certainement, comme vous êtes aussi conscients de la situation très souvent précaire des entreprises de transports publics confrontées par le cruel dilemme: d'un côté, améliorer offre et prestations pour attirer une demande plus importante et, de l'autre côté, des mesures coercitives ou pénalisantes grevant plus lourdement leurs frais de fonctionnement. Dans le seul canton de Vaud, pour 11 entreprises membres de l'Union vaudoise des transports publics, c'est un montant de plus de 2 millions de francs qui a été ainsi rétrocedé en 1992. Supprimer les allègements des droits sur les carburants est une fausse économie. C'est un véritable transfert sur les villes et les cantons qui font déjà – et c'est certainement juste ainsi – largement leur part. Cette part a toutefois ses limites surtout si l'on considère que très souvent dispositions et réglementations, pour ne pas parler de concessions, sont du ressort de la Confédération.

Alors, plutôt que d'assainir les finances fédérales sur le seul dos des villes et des cantons, plutôt que d'économiser ainsi péniblement entre 40 et 50 millions de francs pour la seule Confédération, mettant ou pouvant mettre en péril certaines de ces entreprises de transports publics, qui jonglent de manières quasi permanente à la recherche du moindre déséquilibre financier possible, n'économisons pas ces millions de francs que sur le dos des autres collectivités publiques, auxquelles toutes et tous nous appartenons aussi, en définitive, et qui sont dans une situation financière tout aussi précaire que celle de la Confédération.

Je vous invite donc à soutenir la minorité Marti Werner.

On. **Borradori:** Nel quadro delle presenti misure di risanamento rientra anche la soppressione del rimborso del dazio sui carburanti, rimborso che andava – fino ad oggi almeno – a fa-

vore delle aziende svizzere concessionarie di trasporto pubblico per i servizi svolti nell'ambito del loro mandato di prestazioni.

Il nostro gruppo, compatto, deplora il passo che viene proposto.

Quale rappresentante del Canton Ticino e responsabile politico dell'Azienda comunale dei trasporti della città di Lugano non posso fare altro che sottolineare qui le conseguenze estremamente gravi che questa misura, qualora venisse accettata, comporterebbe per le varie aziende che operano sul territorio cantonale. Infatti, per le sole imprese di trasporto del Luganese l'eventuale abolizione del rimborso del dazio comporterebbe un maggior onere per carburanti di circa 400 000 franchi. Le imprese già deficitarie si vedrebbero in tal caso inevitabilmente costrette a ridurre i loro servizi, così da evitare un aumento del disavanzo a carico della Confederazione e dei Cantoni.

Le poche aziende tuttora in leggero attivo dovrebbero dal canto loro fare tutto quanto rientra nelle loro possibilità affinché il deficit non si produca, e ciò anche mediante misure altamente impopolari e del tutto controproducenti quali ad esempio la riduzione delle corse e il conseguente licenziamento di personale. Inutile dire comunque che il provvedimento immediato che s'imporrebbe per tutte le aziende è l'aumento delle tariffe. Un aumento importante, che possa coprire non solo il rincaro, ma anche il forte maggior onere dovuto appunto al mancato rimborso del dazio sui carburanti.

Già questa prima misura causerebbe una drastica erosione dell'attrattività dei servizi offerti, il che, sia sul piano dei trasporti regionali, sia in ottica turistica, avrebbe degli effetti deleteri.

Anche le prospettive future che obbligano ad un importante contenimento delle spese a causa della sfavorevole congiuntura economica, turistica ed occupazionale nonché l'introduzione dell'IVA pure sui titoli di trasporto, impongono alle imprese un eccezionale sforzo di oculatezza nella gestione. All'orizzonte dei trasporti pubblici non si prospetta dunque nulla di buono.

Si tenga inoltre presente che l'Ufficio federale dei trasporti ha prescritto che i costi a preventivo 1994 non superino quelli del 1992, il che la dice lunga e non necessita di ulteriore commento.

Dobbiamo essere coerenti se vogliamo – come sembra, ascoltando i discorsi generali – assegnare, concedere un futuro, per quanto minimo, al trasporto pubblico. Dobbiamo sostenerlo e in particolare dobbiamo sostenere oggi la causa delle imprese di trasporto che tanto contribuiscono alla mobilità collettiva, all'attrattività turistica e alla tutela ambientale.

Un'ultima osservazione: anche in questo caso, come spesso avviene con le misure di risanamento in generale, non si fa altro che trasferire oneri dalla Confederazione ai Cantoni, illudendosi che – così facendo – il problema sia risolto. Francamente, alla luce della situazione finanziaria tutt'altro che florida in cui versano i Cantoni e i Comuni, non credo che questa sia a lungo andare una situazione ed una soluzione sostenibile. Credo al contrario di poter dire che il vaso è ormai colmo!

Hafner Rudolf: Namens der grünen Fraktion bitte ich Sie, dem Antrag der Kommissionsminderheit zu folgen.

Der öffentliche Verkehr sollte unseres Erachtens nicht zusätzlich belastet werden, nicht weil hier eine Priorität der grünen Fraktion liegt, sondern schlicht und einfach deshalb, weil grosse Teile der Bevölkerung den öffentlichen Verkehr benutzen und zum Teil auf diesen angewiesen sind. Die Aufhebung der Treibstoffzollvergünstigung würde bei den Konzessionierten Transportunternehmungen gemäss den Berechnungen eine Verschlechterung von jährlich rund 50 Millionen Franken bewirken. Die Ausfälle müssten zweifellos über die Defizitdeckung getragen werden, womit ohnehin wieder der öffentlichen Gemeinwesen respektive sogar der Bund die Rechnung bezahlen. Damit würde es sich natürlich wiederum um ein Schwarzpeterspiel handeln, bei dem die Lasten nur verlagert würden, aber nicht effektive Einsparungen erzielt würden.

Es wurde auch die Frage aufgeworfen, ob man über Tarifierhöhungen etwas auffangen könnte, aber in der heutigen Zeit ist

das wohl kaum möglich. In diesem Bereich herrscht auch eine Nachfrageelastizität, und es ist nicht anzunehmen, dass diese öffentlichen Transportunternehmungen zusätzliche Tarifierhöhungen machen können.

Die vorstehende Uebung würde vollends grotesk, wenn man berücksichtigt, dass diese öffentlichen Transportunternehmungen diese Zölle in die Treibstoffzollkasse abliefern müssten. Damit wären sie indirekt gezwungen, ihren Konkurrenten, den Privatverkehr, zu unterstützen. Weder die Nahverkehrsbusse noch die Postautos oder Schiffe benützen im Normalfall die Autobahnen. Oder haben Sie, Herr Bundesrat, schon jemals auf den Autobahnen ein Schiff daherschwimmen sehen? Also ich nicht! Auf jeden Fall kann man feststellen, dass es nicht an diesen öffentlichen Transportunternehmungen liegt, die Autobahnen zu finanzieren.

Die Mehrbelastung des öffentlichen Verkehrs ist auch aus dem Grund nicht akzeptabel, als diese Verkehrsunternehmungen ohnehin zusätzlich die Mehrwertsteuer werden tragen müssen. Sie werden ja in diesem Sparpaket gleich dreimal zur Kasse gebeten. Ich erinnere Sie noch an den Bundesbeschluss über einen Rahmenkredit zur Förderung Konzessionierter Transportunternehmungen und an die Betriebsdefizitdeckungen, die der Bundesrat in eigener Regie noch reduzieren kann, was wir allerdings auch keine gute Massnahme finden würden.

Nicht zuletzt muss ich noch daran erinnern, Herr Bundesrat Stich – Sie sind ja auch Mitglied eines Kollegiums namens Bundesrat –, dass bei der «Bahn 2000», aber auch bei anderen Vorlagen, Neat usw., immer hoch und heilig versprochen wurde, dass der öffentliche Nahverkehr nicht bezahlen soll, was an Geld für die grossen Unternehmungen, also Alpentransit usw., aufgewendet wird. Wenn man jetzt hier wieder einmal zustimmen würde, würde haargenau das passieren: Man versprach vor einer Volksabstimmung, bestimmte Bereiche würden nicht tangiert werden – ich verstehe ja, Herr Bundesrat Stich, dass wir jetzt sparen müssen –; aber wenn damals solche Versprechungen gemacht wurden, dann sollte man sich daran halten, auch wenn die Umstände etwas schwieriger geworden sind.

Der Antrag der Kommissionsminderheit Marti Werner stellt im Grunde genommen insofern einen Kompromiss dar, als der grössere Teil dieses Paketes ja durchaus realisiert werden könnte. Bei den Transportunternehmungen wären es nur etwa 50 Millionen Franken – das ist nicht einmal ein Drittel der beabsichtigten Einsparungen in diesem Bereich, der hier auf dem Spiel steht.

Die grüne Fraktion ist selbstverständlich gegen den Antrag Bezzola, könnte aber den Eventualantrag Savary unterstützen.

M. Spielmann: Quand on établit un budget, il ne s'agit pas seulement d'une opération purement comptable ni d'un essai pour améliorer la situation le mieux possible. Il s'agit aussi de tracer quelques perspectives politiques d'avenir et de voir dans quel contexte nous prenons les différentes décisions.

Je voudrais ici me déclarer d'accord avec ce qui a été dit par M. Maître tout à l'heure et apporter quelques compléments à cette intervention.

Il y a plusieurs possibilités d'assainir les finances publiques, et celles de la Confédération en particulier. Des mesures d'augmentation des recettes ont été proposées et acceptées par la population, je pense par exemple à la taxe sur l'essence et à la TVA. En tout cas, il a été dit que l'augmentation de la taxe sur l'essence devrait favoriser les transports publics. Il y a une nécessité dans le milieu urbain de mener une politique non pas coercitive ni de pénalisation de la voiture, mais une politique d'incitation pour entraîner les gens à utiliser les transports publics. Par conséquent, dans la décision qui a été prise par le peuple suisse, une bonne partie de celui-ci a légitimement considéré qu'on pouvait apporter une contribution financière pour favoriser de manière positive les transports publics et, notamment, les transports en agglomération. Donc, il s'agit là aussi de tracer clairement des pistes et de poser des jalons dans la voie d'une politique d'incitation à l'utilisation des transports publics.

Or, que nous propose-t-on? Un transfert de charges qui vient à un mauvais moment. Premier argument, la plupart des compagnies de transports publics et des cantons, étant donné les procédures concernant les décisions budgétaires, ont déjà pris leur décision et établi des budgets après de longues et difficiles discussions et négociations. Ces budgets sont votés par de nombreux parlements. Si nous acceptons ce qu'on nous propose, nous allons pénaliser les entreprises de transports publics l'année prochaine et en tout cas pénaliser durement celles qui ont établi les budgets de la manière la plus sereine. Bien sûr, celles qui l'ont fait de manière large seront favorisées comme toujours; celles qui ont établi des budgets au plus près des dépenses seront pénalisées. Donc, c'est une erreur politique qui vient à un mauvais moment.

Deuxième argument: dans l'heure des questions, je suis intervenu pour demander si on allait alléger les conditions d'application de la TVA aux transports publics. Il a été répondu que non, qu'elle serait appliquée pleinement. Donc, première décision, transfert de charges au niveau du prix de l'essence; deuxième décision, augmentation à 6,5 pour cent de la TVA dans une deuxième étape.

Dans cette perspective-là, il me semble tout à fait raisonnable et intelligent de soutenir les propositions de la minorité.

Präsidentin: Die SP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie den Antrag der Minderheit Marti Werner unterstützt.

Fischer-Hägglingen, Berichterstatter: Wir haben uns mit dem Vorschlag des Bundesrates auch in der Kommission sehr schwer getan. Die Mehrheit hat am Schluss dieser Massnahme zugestimmt, weniger unter dem Gesichtspunkt des Sparens als vor allem unter dem Gesichtspunkt der Kostenvorkehrung und der Transparenz.

Es ist sicher so, dass gewisse Beträge, die wir hier einsparen, in Zukunft vielleicht in einer anderen Position auf der Ausgabe Seite wieder auftauchen. Aber die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass es notwendig ist zu wissen, was jedes Transportmittel kostet und welche Kosten bei den Unternehmungen anfallen. Bis jetzt gab es indirekt eine versteckte Finanzhilfe, die vermutlich niemand so klar zur Kenntnis genommen hat. Ich glaube, wir dürfen nicht nur den öffentlichen Linienverkehr anschauen, es gibt noch andere Verkehrsverbindungen. Ich frage mich vor allem, ob bei touristischen Angeboten ebenfalls indirekte Finanzhilfe des Bundes geleistet werden muss. Da habe ich gewisse Zweifel, wenn ich an die finanzielle Situation des Bundes denke.

Es ist uns vor allem darum gegangen, dass wir in Zukunft wissen, welche Kosten bei jeder Art Verkehrsmittel anfallen. Darum hat die Mehrheit der Kommission dem Bundesrat zugestimmt.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag der Minderheit Marti Werner abzulehnen, ebenfalls die beiden Einzelanträge, die gestellt worden sind.

M. Borel François, rapporteur: Je ne veux pas répéter ce qu'a dit M. Fischer-Hägglingen. Je dirai simplement une chose: les lois que nous modifions permettent en principe d'économiser 640 millions de francs. En renvoyant au Conseil fédéral la question de l'AVS, en refusant d'entrer en matière sur la question de l'AI, selon la proposition de la commission, nous avons ramené l'objectif à 550 millions de francs. Les 180 millions de francs dont nous parlons représentent donc bien le tiers de l'effort d'économie que nous sommes censés décider aujourd'hui.

Bundesrat Stich: Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit Marti Werner und die Einzelanträge abzulehnen.

Ich bedanke mich sehr herzlich für das Mitgefühl und dafür, dass Sie meine Sorgen in bezug auf die Bundesfinanzen teilen, Herr Seiler Hanspeter. Der Unterschied zwischen uns beiden besteht lediglich darin, dass ich etwas dagegen tue und Sie nicht!

Ich möchte – damit ich das ja nicht vergesse – auch gerade die Frage von Herrn Hafner Rudolf beantworten. Er hat mich gefragt, ob mir schon Schiffe auf der Autobahn begegnet seien.

Das ist richtig, Herr Hafner, ich habe schon Schiffe angetroffen, sie waren allerdings meistens auf einem Lastwagen. Aber was ich noch nie angetroffen habe, Herr Hafner, das sind Flugzeuge auf der Autobahn, und ich bin dankbar, dass mir noch keines begegnet ist. (*Heiterkeit*) Aber Flugzeuge, Herr Hafner, bezahlen auch Benzin und Zollezuschlag, obwohl sie die Autobahn nicht benutzen. Ich frage Sie: Sollten wir diese auch befreien? Entsprechende Gesuche bekomme ich in genügender Anzahl. Sollten wir das tatsächlich auch tun? Ich finde: nein! Das ist kein Argument, Herr Hafner.

Herr Bezzola hat sich sehr grosszügig gezeigt, er hat sein eigenes Geschäft im Kanton Graubünden nie erwähnt, aber dafür hat er eine bernische Bergbahn angeführt, und da hat er recht: Diese ist in schwarzen Zahlen. Aber, Herr Bezzola, ist sie vielleicht nicht in schwarzen Zahlen, weil wir sie subventionieren? Wenn wir hier Benzin abgeben ohne Zollezuschlag und ohne Grundzoll, dann subventionieren wir die Unternehmungen, und das ist sachlich durch nichts gerechtfertigt. Man soll nicht Unternehmen subventionieren. Ich denke, als Unternehmer hätten Sie eigentlich dafür einiges Verständnis haben müssen – aber gut, wenn es das eigene Unternehmen ist, dann ist es etwas schwieriger, das zu verstehen, das begreife sogar ich! Insofern haben Sie mit Ihrem Antrag aber Pech. Sie hätten ihn nicht beim Treibstoffzollgesetz stellen sollen, denn wenn Sie dort etwas ändern, dann hat das nur einen Einfluss, wenn Sie auch den Grundzoll geändert haben. Wenn Sie beim Zollltarif nichts ändern, dann können Sie das beim Treibstoffzollgesetz ruhig stehen lassen, das ändert nichts. Man kann dort nur eine Vergünstigung gewähren, wenn man auch beim Grundzoll eine Vergünstigung gibt. Dieser Antrag würde mir keine Sorgen bereiten, das muss ich sagen. Er ist auch überflüssig, und deshalb sollten Sie ihn ablehnen.

Insgesamt geht es hier um 180 Millionen Franken. Ich stelle fest, dass das Sparen doch etwas wirksamer wird. Es gibt nämlich viel mehr Leute, die sich jetzt wehren, weil es sie persönlich betrifft oder weil sie glauben, dass es sie betreffe. Aber das soll kein Grund sein, nicht zu sparen. Es soll auch kein Grund sein, auf die Transparenz zu verzichten.

Vielleicht muss ich hier trotz allem auch die Frage der Verfassungsmässigkeit beantworten, Herr Bezzola. Interessanterweise sind die Zollvergünstigungen immer wirtschaftspolitische Massnahmen gewesen und sonst gar nichts. Das ersehen Sie daraus, dass wir beispielsweise in der Landwirtschaft für Diesel immer die Rückerstattung gekannt haben. Wir haben in der Landwirtschaft überhaupt noch nie etwas anderes gekannt als die Rückerstattung. Hier schlagen wir ja noch nicht vor, sie aufzuheben, obwohl es meines Erachtens auch zweckmässig wäre, sie gelegentlich umzuwandeln. Wenn man schon Direktzahlungen macht, sollte man das dort einbauen. Aber dies ist ja nicht das letzte Sanierungsprojekt. (*Heiterkeit*)

Die übrigen, die befreit sind – ich sage jetzt nicht Baumeister, sondern Baumaschinen und dergleichen –, sind seit 1920 befreit; damals haben wir noch keine Autobahnen gebaut und noch nichts dergleichen gehabt. Es war eine wirtschaftspolitische Unterstützung, die aber heute nicht mehr gerechtfertigt ist. Das muss man einfach einmal zur Kenntnis nehmen. Man kann nicht von Privatisierung, von mehr Wettbewerb usw. sprechen, wenn man nicht bereit ist, die Konsequenzen zu ziehen, wenn man profitiert – das kann man nicht! Hier sieht man ganz klar: Es sind wirtschaftspolitische Argumentationen gewesen und sonst nichts! So gesehen kann man wahrscheinlich die Verfassungsmässigkeit heute nicht mehr bestreiten.

Eine Frage betraf den Regionalverkehr und das diesbezüglich gegebene hohe und heilige Versprechen, wenn ich das richtig verstanden habe, Herr Hafner. Wir haben beim letzten Sparpaket versucht, 100 Millionen Franken zu bekommen und einzusparen, weil wir gleichzeitig Nationalbankgewinne ausgeschüttet haben. Nur ist das entsprechende Gesetz dazu noch nicht erschienen; Sie werden das Eisenbahngesetz im nächsten Jahr behandeln können. Es soll geändert werden, so dass auch derjenige, der den Auftrag gibt, der Besteller, dafür bezahlt. Das ist auch vernünftig. Auch im Regionalverkehr muss man eine gewisse Transparenz haben, und es ist zweifellos nicht sehr sinnvoll, wenn man sagt, der Regionalverkehr

sei bedingungslos zu unterstützen. Er muss auch einen Sinn erfüllen, denn leere Züge zu führen macht keinen Sinn, und leere Autobusse zu führen ebenfalls nicht. Das muss man auch ganz klar sehen. Vielleicht hilft gerade diese Massnahme, die wir hier vorschlagen – dass die Unternehmen den Treibstoff zu den vollen Kosten übernehmen müssen –, dem wirtschaftlichen Denken in verschiedenen Unternehmen etwas nach, und das wäre wünschenswert.

Ganz abgesehen davon wissen wir es: Der Bund ist zum Teil auch wieder von diesen Einsparungen im Betrag von 180 Millionen Franken betroffen, die Kantone und Gemeinden auch. Trotzdem können wir nirgends sparen, ohne damit jemanden zu treffen, das ist nicht möglich. Aber was wir sicher tun, wenn Sie uns hier helfen: Wir werden nämlich sechs Stellen einsparen, wenn wir nicht diese Bürokratie haben, um hier Treibstoffzoll-Rückerstattungen machen zu müssen.

Ich bitte Sie, dem Bundesrat bzw. der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und den Antrag der Minderheit Marti Werner und die Einzelanträge abzulehnen.

Ziff. 27 Ziff. 3 Bst. a

Ch. 27 ch. 3 let. a

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit	98 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	45 Stimmen

Präsidentin: Damit entfällt der Eventualantrag Savary.

Art. 2 Abs. 2 – Art. 2 al. 2

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit	67 Stimmen
Für den Antrag Bezzola	64 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Minderheit	97 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	48 Stimmen

Art. 2 Abs. 3; 10 Abs. 1, 2 Bst. b, 4; 11 Abs. 3; 34 Abs. 2

Art. 2 al. 3; 10 al. 1, 2 let. b, 4; 11 al. 3; 34 al. 2

Angenommen – Adopté

9. Bundesgesetz vom 21. Juni 1991 über den Wasserbau 9. Loi fédérale du 21 juin 1991 sur l'aménagement des cours d'eau

Art. 9 Abs. 1 Bst. a, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 9 al. 1 let. a, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

10. Kostenvorschüsse im Verwaltungsverfahren

10. Avances de frais dans le cadre de la procédure administrative

10.1 Asylgesetz vom 5. Oktober 1979

10.1 Loi du 5 octobre 1979 sur l'asile

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten

Minderheit

(Hafner Rudolf, Bäuml, Leemann, Weder Hansjürg)

Nichteintreten

*Proposition de la commission**Majorité*

Entrer en matière

Minorité

(Hafner Rudolf, Bäumlin, Leemann, Weder Hansjürg)

Ne pas entrer en matière

Hafner Rudolf, Sprecher der Minderheit: Es geht hier in erster Linie um die Frage des Asylgesetzes, d. h. um die Frage, inwiefern Asylbewerber ihre Rechte wahrnehmen können.

Die Kommissionsminderheit beantragt Ihnen, die generelle Einführung einer Kostenvorschusspflicht im Asylbeschwerdeverfahren abzulehnen. Im Moment ist in Artikel 46e des Asylgesetzes festgehalten, dass keine Kostenvorschüsse erhoben werden. Der Bundesrat möchte diesen Grundsatz nun ersatzlos streichen. Der Gesetzgeber hatte seinerzeit, als er den Grundsatz in das Gesetz aufnahm, wonach im Asylbeschwerdeverfahren keine Kostenvorschüsse erhoben werden, zweifellos auch etwas gedacht.

Objektive Sachverhalte geben Anlass, im Asylbeschwerdeverfahren keine Kostenvorschüsse zu erheben. Mindestens ein Teil der Asylbewerber ist an Leib und Leben gefährdet. Insofern wäre es unverhältnismässig, die Geltendmachung eines so wichtigen Rechtes wie des Beschwerderechtes von einem vorgängigen Kostenvorschuss abhängig zu machen.

Es ist auch festzustellen, dass nicht alle Asylbewerber über die nötigen finanziellen Mittel verfügen, um einen Kostenvorschuss zu leisten. Jedenfalls könnte es nicht als positiver Ausdruck unseres schweizerischen Rechtsstaates gewertet werden, wenn man den Grundsatz fallenliesse, im Asylverfahren keine Kostenvorschüsse zu erheben.

Zu den finanziellen Konsequenzen: Selbst der Bundesrat musste in seiner Botschaft offenlassen, wie diese Sachlage aussieht. Auf Seite 22 der Botschaft steht, dass Einsparungen nicht quantifizierbar seien. Tatsächlich dürfte es bei dieser Vorlage nicht darum gehen, eigentliche Einsparungen zu machen. Von der Praxis der Asylbeschwerden her weiss man, dass in vielen Fällen heute schon Kostenvorschüsse verlangt werden. Insofern würde die beantragte Massnahme der Bundeskasse auch nichts bringen.

Man fragt sich also: Was soll denn das Ganze, wenn es in einem Sparpaket daherkommt und nicht eigentliche Einsparungen damit zu erzielen sind? Man muss sich fragen, ob man im Departement, das diesen Vorschlag gemacht hat, politisch ein Zeichen setzen und Asylbewerber wieder einmal schlecht hinstellen wollte. Ein solches Signal sollte aber heute – bei allem Verständnis für eine speditive Behandlung von Asylverfahren – nicht ausgesendet werden. Das würde der Humanität der Schweiz keinen guten Anstrich geben. Vor allem aber wäre es aus rechtsstaatlichen Gründen nicht verhältnismässig, unter dem Titel «Sparpaket» ausgerechnet in diesem Bereich ein Zeichen setzen zu wollen. Das Ganze kommt unter einem etwas falschen Anstrich daher.

Ich bitte Sie daher, der Kommissionsminderheit zu folgen und Nichteintreten zu beschliessen.

M. Narbel: Les modifications proposées devraient s'appliquer à tous les recours adressés à l'autorité de recours après le 31 décembre 1993. Etant donné que la mise en application du nouveau droit n'interviendra au plus tôt que dans le premier semestre 1994, on peut penser que l'examen de certains recours déposés à partir du 1er janvier 1994 serait suspendu ou retardé.

De plus, comment pourrait-on demander une avance de frais avec un effet rétroactif? Devant une telle situation, nous vous proposons de fixer la date à partir de laquelle il sera possible de demander une avance de frais au moment de la mise en vigueur des deux lois modifiées. Ainsi, il y aurait deux types de recours: premièrement, ceux déposés avant l'entrée en vigueur, pour lesquels il ne pourrait pas y avoir de demande d'avance de frais; deuxièmement, ceux déposés dès l'entrée en vigueur et pour lesquels une avance de frais pourrait être demandée.

Il n'y aura ainsi aucune période de flou, et c'est pour cela que nous vous demandons de simplifier la procédure en acceptant ma proposition.

Fischer-Hägglingen, Berichterstatter: Wir müssen diese Asylvorlage mit dem Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren in Verbindung bringen. Man will nun für sämtliche Verwaltungsverfahren einen Kostenvorschuss einführen, und zwar wird aus der Kann-Formel eine Muss-Formel. Das heisst, in Zukunft ist bei jeder Beschwerde ein Kostenvorschuss zu verlangen.

Die Verfahren im Asylwesen gehören natürlich auch zu den Verwaltungsverfahren. Wenn Sie nun Absatz 4 von Artikel 63 lesen, steht neben dem Grundsatz, dass man einen Kostenvorschuss leisten muss: «Wenn besondere Gründe vorliegen, kann sie auf die Erhebung des Kostenvorschusses ganz oder teilweise verzichten.» Das würde in Zukunft auch für den Asylbereich gelten, weil das ebenfalls ein Verwaltungsverfahren ist.

Auf der anderen Seite muss man sich bewusst werden, dass man für die Asylsuchenden nicht ein Sonderrecht stipulieren sollte, denn es gibt auch andere Personengruppen, die finanziell in keiner guten Lage sind und die in einem Verwaltungsverfahren zu ihrem Recht kommen möchten. In solchen Fällen kann man das Armenrecht in Anspruch nehmen.

Es gibt vielfach auch Fälle, bei denen im Asylwesen Beschwerden und Rekurse gemacht werden, nur um Zeit zu schinden und die Ausweisung hinauszuzögern. Auch das muss mit berücksichtigt werden.

Mit der Ausnahmemöglichkeit, dass man auf die Erhebung eines Kostenvorschusses ganz oder teilweise verzichten kann, ist das notwendige Ventil eingebaut, damit im Asylwesen in begründeten Fällen auf einen Kostenvorschuss verzichtet werden kann.

Darum bitte ich Sie, den Antrag der Minderheit Hafner Rudolf auf Nichteintreten abzulehnen.

M. Borel François, rapporteur: Je m'exprimerai concernant la proposition Narbel.

Le Conseil fédéral était très optimiste. Son message date du 4 octobre 1993. Il imaginait que le Conseil des Etats et nous-mêmes aurions le temps d'accepter son projet suffisamment tôt pour que la loi entre en vigueur au 1er janvier 1994. Ce détail de date a échappé à la commission, mais je crois pouvoir dire, en son nom, que nous acceptons la proposition Narbel.

Bundesrat Stich: Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit Hafner Rudolf auf Nichteintreten abzulehnen.

Ich will nicht wiederholen, was die Kommissionssprecher dargelegt haben. Wir sind für die Rechtsgleichheit und dafür, dass Asylbewerber, die Anwälte beiziehen, in der Regel den Kostenvorschuss leisten müssen.

Der Antrag Narbel ist meines Erachtens ohne besondere Bedeutung; es ist selbstverständlich, dass man ein Gesetz nicht anwendet, bevor es in Kraft gesetzt ist.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit	Minderheit

Art. 46e*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Schlussbestimmung***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Narbel

.... Anwendung, die nach dem Inkrafttreten der Aenderung vom bei der Beschwerdeinstanz eingehen.

Disposition finale*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Narbel

.... de recours après l'entrée en vigueur de la modification du

*Angenommen gemäss Antrag Narbel**Adopté selon la proposition Narbel*

**10.2 Bundesgesetz vom 20. Dezember 1968
über das Verwaltungsverfahren
10.2 Loi fédérale du 20 décembre 1968
sur la procédure administrative**

Art. 63 Abs. 4*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 63 al. 4*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Schlussbestimmung***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Narbel

.... Anwendung, die nach dem Inkrafttreten der Aenderung vom bei der Beschwerdeinstanz eingehen.

Disposition finale*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Narbel

.... de recours après l'entrée en vigueur de la modification du

*Angenommen gemäss Antrag Narbel**Adopté selon la proposition Narbel***Ziff. II***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

Dagegen

72 Stimmen

2 Stimmen

**D. Bundesbeschluss über die Sanierungs-
massnahmen 1993**

D. Arrêté fédéral sur les mesures d'assainissement 1993*Detailberatung – Discussion par articles***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***1. Bundesbeschluss vom 7. Oktober 1947****über Wohnungsfürsorge für Bundespersonal**

**1. Arrêté fédéral du 7 octobre 1947 tendant à encourager
la construction de logements pour le personnel
de la Confédération**

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***2. Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1991 zu weiteren Ein-****lagen in den Fonds für Investitionshilfe an die Berggebiete**

**2. Arrêté fédéral du 3 octobre 1991 concernant d'autres
versements au fonds d'aide en matière d'investissements
dans les régions de montagne**

Art. 1 Abs. 1*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 1 al. 1*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

**3. Bundesbeschluss vom 16. Dezember 1992 über einen
Rahmenkredit zur Förderung Konzessionierter Transport-
unternehmungen**

**3. Arrêté fédéral du 16 décembre 1992 ouvrant un crédit de
programme destiné à assurer le développement des entre-
prises de transport concessionnaires**

Art. 1*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Seiler Rolf

Unverändert

Schriftliche Begründung

Der Bundesrat beantragt, den am 16. Dezember 1992 be-
schlossenen Rahmenkredit zur Förderung Konzessionierter
Transportunternehmungen (KTU) um 40 Millionen Franken zu
kürzen und gleichzeitig die Laufzeit von mindestens fünf auf
acht Jahre zu verlängern.

Ich beantrage, auf diesen Vorschlag nicht einzutreten.

Die Schwerpunkte des vom Parlament beschlossenen Rah-
menkredites von 1440 Millionen Franken liegen insbesondere
bei den Investitionen für die Substanzerhaltung, der Hebung
der Sicherheit sowie der Umsetzung von Rationalisierungs-
massnahmen. Mit diesem Kredit kann ein Investitionsvolumen
von über 3,5 Milliarden Franken ausgelöst werden. Da rund
zwei Drittel des Kredites in die Infrastruktur investiert werden
sollen, sorgt er auch für Beschäftigung vor allem in der Bau-
wirtschaft. Da viele KTU vorwiegend wirtschaftlich weniger ent-
wickelte Gebiete bedienen, helfen deren Investitionen in die
Infrastruktur, Arbeitsplätze vor allem in der Bauwirtschaft die-
ser Regionen zu erhalten.

Mit den beantragten Kürzung und Verlängerung des Rahmen-
kredites würden die Jahrestanchen um annähernd 40 Pro-
zent reduziert. Damit würde nicht nur die Wirkung auf die Be-
schäftigung wesentlich abgeschwächt, sondern auch der Aus-
bau des öffentlichen Verkehrs negativ beeinflusst. Davon be-
troffen würden insbesondere der Agglomerations- und Regio-
nalverkehr. Zudem kommt es wesentlich teurer, Projekte zu
verschieben und sie später zu realisieren.

Der Bundesrat widerspricht mit der vorgeschlagenen Kürzung
seinem Versprechen, die im letzten Sanierungsprogramm be-
reits gekürzten Positionen nicht noch einmal zu kürzen. Im
letzten Paket wurden die Verteilschlüssel zu Lasten der Kan-

tone geändert. Das Auf und Ab der Bundesbudgets führt bei den Kantonen nicht nur zu einer massiven Mehrbelastung, sondern auch zu einem eigentlichen Planungsnotstand. Eine klare Situation hilft den Kantonen, die notwendigen Kredite freizumachen und rationell zu planen. Dies ist um so nötiger, als alle Kantone mit der Anwendung der Luftreinhalte-Verordnung zur weiteren Förderung des öffentlichen Verkehrs angehalten sind.

Die vorgesehenen Kürzungen sind auch deshalb problematisch, weil das Bundesamt für Verkehr seine Sicherheitsvorschriften laufend verschärft. Die KTU können aber ohne Mittel aus dem Rahmenkredit die notwendigen Beschaffungen für einen angemessenen Sicherheitsstandard nicht realisieren.

Zusammenfassend: Die vorgeschlagenen massiven Kürzungen bei den Investitionsbeiträgen aus dem 8. Rahmenkredit führen zu Verzögerungen bei dringenden Bauprojekten, zur Verlagerung auf die Kantone und zu negativen Auswirkungen bei der Beschäftigungslage der Bauwirtschaft in den Regionen sowie in der Zulieferungsindustrie.

Ich bitte Sie daher, meinem Antrag zuzustimmen und die Kürzung und Verlängerung des Rahmenkredites abzulehnen.

Art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Seiler Rolf

Inchangé

Fischer-Hägglingsen, Berichterstatter: Ich bitte Sie, den Antrag Seiler Rolf abzulehnen.

Es geht darum, dass die Laufzeit des Rahmenkredites, den wir seinerzeit gesprochen haben, verlängert werden soll, und zwar bis ins Jahr 2000. Gleichzeitig ist dieser Rahmenkredit um 40 Millionen Franken, d. h. von 1,44 Milliarden auf 1,4 Milliarden Franken, zu reduzieren.

Der Grund, weshalb man diesen Kredit kürzen will, ist vor allem darin zu suchen, dass die Mittel, die zur Verfügung stehen, vielfach gar nicht ausgeschöpft werden können. Es hat sich gezeigt, dass aufgrund verschiedenster Gegebenheiten die Gemeinden und die Transportunternehmungen diese Mittel gar nicht werden ausschöpfen können.

Wenn wir den Finanzplan für die nächsten Jahre sehen, müssen wir feststellen, dass trotz dieser Kürzungen die Kredite, die pro Jahr gesprochen werden, weiterhin ansteigen, und zwar so, dass auch die Teuerung ohne weiteres ausgeglichen werden kann. Auf der anderen Seite dürfen wir nicht nur diesen Rahmenkredit berücksichtigen, sondern wir müssen uns auch bewusst sein, dass es noch den Rahmenkredit 7 gibt, also den vorletzten. Und auch hier sind noch nicht alle Mittel gebraucht worden.

Deshalb sind wir der Auffassung, dass man die Erstreckung des Rahmenkredites ohne weiteres in Kauf nehmen und den Kreditbetrag auch zurücknehmen kann. Für den Ausbau der einzelnen Konzessionierten Transportunternehmungen wird das kaum ein Nachteil sein. Sie werden ihre Investitionsprogramme ohne weiteres machen können. Wie ich gesagt habe: Es stehen 163 Millionen Franken für das Jahr 1995, 170 Millionen Franken für das Jahr 1996 und 171 Millionen Franken für das Jahr 1997 zur Verfügung.

Wir bitten Sie, den Antrag Seiler Rolf abzulehnen.

M. Borel François, rapporteur: La proposition que nous vous faisons permet effectivement à la Confédération d'économiser, mais elle ne fait qu'accompagner des mesures d'économie que prennent les cantons et qui se reportent sur les entreprises de transport concessionnaires. Donc, l'argument de relance de M. Seiler Rolf ne tient pas. Nous constatons qu'en 1992 il était budgété 160 millions de francs, mais ensuite, en raison des décisions des cantons et des communes concernés, il n'a été dépensé que 102 millions de francs, nettement moins que prévu; pour 1993, il était prévu 175 millions de francs, alors que, selon les données actuelles, ne seront vraisemblablement dépensés que 125 millions de francs. Dès lors, nous constatons que les cantons et les communes éco-

nomisent dans ce secteur. Nous ne faisons qu'accompagner le mouvement.

Bundesrat Stich: Ich bitte Sie, auch diesen Antrag abzulehnen. Wenn man etwas kritisieren kann, dann vielleicht, dass der Bundesrat zu grosszügig gewesen ist, dass er nur von 1,44 Milliarden auf 1,4 Milliarden Franken zurückgegangen ist und nur um drei Jahre verlängert hat. Das ist ein Mangel, das gebe ich zu.

Aber Sie sollten trotzdem den Antrag Seiler Rolf ablehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

51 Stimmen

Für den Antrag Seiler Rolf

38 Stimmen

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

70 Stimmen
(Einstimmigkeit)

E. Bundesbeschluss vom 20. März 1992 über die Abgeltung der amtlichen Vermessung

E. Arrêté fédéral du 20 mars 1992 concernant les indemnités fédérales dans le domaine de la mensuration officielle

Délibération – Discussion par articles

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. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Comby, Aregger, Bühler Gerold, Theubet)

....

c. (Zone III) 45 bis 85 Prozent der anrechenbaren Kosten und für unproduktive Gebiete (Zone III) 85 Prozent der anrechenbaren Kosten.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Comby, Aregger, Bühler Gerold, Theubet)

c. (zone III), de 45 à 85 pour cent des frais mis en compte, et pour les régions improductives (zone III), 85 pour cent des frais mis en compte.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abs. 1 – Al. 1

M. Comby, porte-parole de la minorité: Tout d'abord, quelques brèves remarques préliminaires.

Première remarque, la mesure proposée par le Conseil fédéral pénalise injustement les cantons de montagne, par exemple Grisons, Tessin, Uri, Valais, Berne, etc. Ensuite, il s'agit d'un travail bâclé, qui ne respecte pas l'ensemble du territoire suisse. C'est quand même un peu trop facile de réduire la Suisse aux seules régions urbaines. Dans les cantons de montagne, le territoire dit «improductif», selon la production animale, représente parfois le tiers de la surface. Enfin, troisième remarque, l'introduction du Registre foncier fédéral ne peut se faire que si l'ensemble de la commune est mesurée.

La proposition de la minorité de la commission ne consiste pas à faire engager des dépenses supplémentaires. Elle est neutre du point de vue financier, elle coûte même moins cher à la Confédération. Je m'appuie sur une étude qui a été faite par le canton du Valais en l'occurrence. Si on prend une période de 30 ans durant lesquels ces mensurations seraient faites, entre la zone III où nous proposons de diminuer les taux d'indemnisation par rapport à la proposition du Conseil fédéral et le maintien du taux de 85 pour cent d'indemnisation pour les régions dites «improductives», on arrive même à une diminution des subventions de l'ordre de 4 millions de francs. Je pense que si l'on faisait le même calcul pour les autres cantons de montagne, on arriverait à la même conclusion.

En résumé, les trois raisons pour lesquelles je vous propose de suivre la minorité de la commission sont les suivantes. Des raisons économiques tout d'abord. En effet, ces mensurations dans le secteur des régions dites «improductives» sont importantes, notamment pour la détermination des droits d'eau – le relevé des barrages ou des prises d'eau –, mais aussi pour le développement touristique – le relevé des installations de ski, la création des droits distincts et permanents – et pour toute une série d'autres facteurs dans le domaine économique. Ensuite, des raisons de protection face aux dangers naturels. Je crois, Monsieur Stich, que ces raisons-là ne peuvent pas être ignorées aussi facilement. Il y a notamment tout le problème du relevé des zones où l'on constate des glissements de terrain – pensez par exemple à la catastrophe de Mattmark qui a eu lieu il y a quelques années.

Enfin, les raisons d'ordre écologique. Ces régions dites «improductives» représentent un patrimoine souvent extrêmement important du point de vue écologique.

Je vous invite par conséquent à suivre notre proposition, qui n'entraîne pas un centime de plus de dépense pour la Confédération, sur la base de l'étude que nous avons fait faire dans le canton du Valais.

Fischer-Hägglingen, Berichterstatter: Es geht nicht darum, dass wir die Bergkantone bestrafen wollen, sondern es geht um die Prioritätensetzung. Bei der angespannten Finanzlage des Bundes, der Kantone und der Gemeinden hat die Parzellarvermessung des unproduktiven Gebietes, der Gletscher und Felsen, vorläufig keine Priorität. Diese Priorität kann vielleicht später einmal anders gesetzt werden, weil wir ja längerfristig verpflichtet sind, das Eidgenössische Grundbuch einzuführen und die amtliche Vermessung landesweit durchzuführen.

Aber in Anbetracht der angespannten Finanzlage glauben wir, dass wir vorläufig auf die Vermessung dieser Gebiete verzichten können, um so mehr, als hier auch noch andere Vermessungswerke vorhanden sind, die ohne weiteres beim Wasserbau oder beim Bau von touristischen Anlagen gebraucht werden können.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Bundesrat Stich: Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit Comby abzulehnen. Man kann natürlich darüber streiten, was in Zukunft sein wird. Aber kurzfristig bringt das Einsparungen. Wir sehen die Vermessung des unproduktiven Gebietes heute nicht als eine Priorität an, sondern wir glauben, dass das keine wirtschaftliche Rolle spielt, mit Ausnahme der Kraftwerke. Wenn die Kraftwerke irgend etwas bauen wollen, dann müs-

sen sie vermessen, das ist klar. Aber bei solchen Projekten scheint es uns, dass sie diesen Posten auch selber tragen können.

Im übrigen muss ich festhalten, Herr Comby, dass nach meinen bisherigen Erfahrungen die Walliser nicht besonders gerne Steuern zahlen. Das sollten Sie auch berücksichtigen, wenn Sie Kürzungsprogramme bekämpfen!

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit	Minderheit

*Abs. 2 – Al. 2**Angenommen – Adopté***Art. 2, 5; Ziff. II***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 2, 5; ch. II*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes	81 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

*Abschreibung – Classement**Antrag des Bundesrates*

Abschreiben des parlamentarischen Vorstosses gemäss Seite 1 der Botschaft

Proposition du Conseil fédéral

Classer l'intervention parlementaire selon la page 1 du message

*Angenommen – Adopté**An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

93.3537

Motion des Ständerates
(FK-SR 93.069)

Bremung des Ausgabenwachstums

Motion du Conseil des Etats

(CdF-CE 93.069)

Frein à la croissance des dépenses

Wortlaut der Motion vom 1. Dezember 1993

Der Bundesrat wird ersucht, aufgrund der im Voranschlag 1994 aufgezeigten schlechten Finanzperspektiven und ergänzend zu den Sanierungsmassnahmen 1993 eine weitere Vorlage zur Bremsung des Ausgabenwachstums auszuarbeiten.

Das mittelfristige Ausgabenwachstum in der jeweils gültigen vierjährigen Planungsperiode ist maximal auf das Wachstum des Bruttoinlandproduktes zu beschränken. Allfällige Lastenverschiebungen auf die Kantone dürfen an die Zielvorgabe des Bundes nicht angerechnet werden. Die Legislaturziele sind auf diesen finanzpolitischen Handlungsspielraum auszurichten.

Der Voranschlag 1995 ist auf der Basis des korrigierten Voranschlags 1994 zu erstellen, wobei die Konsequenzen betreffend die Erreichung der Ziele des Legislaturplanes 1992–1995 aufzuzeigen sind.

Sanierungsmassnahmen 1993

Mesures d'assainissement 1993

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	12
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.078
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1993 - 15:00
Date	
Data	
Seite	2401-2411
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 492

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.