

CH_VB 94.3060 vom 1. März 1994

Bundesverwaltung, 1994-03-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_94.3060

FR: CH_VB 94.3060 du 1 mars 1994

IT: CH_VB 94.3060 del 1 marzo 1994

Erwägungen

E. 16

März 1994 N 465 Folgen der Alpen-Initiative tion in die Planung von Projekten, welche mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit infolge von Artikel 36sexies Absatz 3 der Bundesverfassung gar nie realisiert werden können, ist daher nicht zu vertreten. Die logische Folge ist der durch das Bundesamt für Strassenbau nach Rücksprache und im Auftrag des EVED erlassene vorläufige Planungs- und Projektierungsstopp als provisorische Massnahme. Es wird Sache der Ausführungsgesetzgebung sein, möglichst rasch konkrete Vorgaben zu liefern, damit die vorsorglichen Massnahmen zumindest partiell aufgehoben werden können. In die Erarbeitung dieser Ausführungsbestimmungen werden selbstverständlich die Kantone und die Baudirektorenkonferenz einbezogen. Diverse Kontakte in dieser Richtung haben in den letzten Tagen bereits stattgefunden. 3. Angesichts der diametral auseinanderliegenden Ansichten betreffend möglicher Auslegungen von Artikel 36sexies Absatz 3 der Bundesverfassung hat das EVED eine interdépartementale Arbeitsgruppe eingesetzt, mit dem Auftrag, den möglichen Interpretationsrahmen darzulegen. Es ist davon auszugehen, dass anschliessend vor allem auch die Diskussionen über die Möglichkeiten betreffend die N 9 konkret stattfinden können. Materielle Aussagen zu dieser Frage sind heute noch verfrüht. Expertenmandate sind derzeit aus den oben angeführten Überlegungen betreffend Bau- und Projektierungsstopp nicht angezeigt. 4. Bei einem eidgenössischen Urnengang werden die Motive des Soveräns für seine Stimmabgabe üblicherweise im Rahmen einer Vox-Analyse untersucht. Den Ergebnissen dieser wissenschaftlichen Abklärungen kann nicht vorgegriffen werden. Im Gespräch mit den europäischen Partnern sind möglichst für alle Seiten akzeptable Modalitäten für die Umsetzung der Initiative zu suchen. 5. Der Bundesrat wird die nötigen Abklärungen treffen und die erforderlichen Massnahmen einleiten, um die Initiative umzusetzen. Dazu ist er auf die Mitwirkung aller Beteiligten angewiesen. 6. Mit den Organen der EU bestehen eingespielte und permanente Kontakte. Der Informationsfluss ist gesichert, Erklärungsbedarf ist gegeben. 7. Der Bundesrat wird in der Organisation des Umsetzungsauftrages seine Führungsfunktion wahrnehmen. Er wird bemüht sein, dafür die optimalste Organisationsform zu wählen. 8. Der Bundesrat teilt die Auffassung, dass die Initiative möglichst europakompatibel und nichtdiskriminierend umzusetzen ist. Zur Herstellung der Kosten Wahrheit beim Schwerverkehr ist indessen die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe das prioritäre Instrument. 9. Bereits vor Annahme der Alpen-Initiative hat die schweizerische Verkehrspolitik das Ziel der Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene verfolgt. Auf dieser Grundlage wurde insbesondere auch die Neat geplant und hat sich die Schweiz im Transitabkommen zur Förderung des kombinierten Verkehrs verpflichtet. Die Kapazität im kombinierten Verkehr wird durch die Realisierung von Huckepackkorridor und Neat laufend erhöht. Die Auslastung des Transitkorridors betrug Ende letzten Jahres 74 Prozent. Der Bundesrat ist

gewillt, auf den Zeitpunkt der Umsetzung der Alpen-Initiative die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. 10. Der Bundesrat legt dem Parlament im Rahmen des Geschäftsberichts regelmässig Rechenschaft ab. Zudem steht er den Fachkommissionen des Parlamentes für weitere erwünschte Angaben zur Verfügung. Eine spezielle Berichterstattung dürfte sich somit auch aus verwaltungsökonomischen Gründen erübrigen.

Rapport écrit du Conseil fédéral concernant les interpellations urgentes du 14 mars 1994

Généralités Voir rapport sur l'intervention 94.3024 ci-devant

Réponses aux différentes questions

1. Nous nous félicitons de la nette acceptation de l'article de compétence pour une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations ou à la consommation. Cette décision est un signal univoque en faveur d'une réalisation par étapes de la vérité des coûts. Nous allons prochainement charger le DFTCE d'élaborer un message relatif à une loi fédérale pour une redevance poids lourds conforme au principe de causalité.

2. Le produit des droits d'entrée sur les carburants est aussi un moyen mis à la disposition de l'Etat par le peuple. Il importe de l'engager avec prudence et parcimonie. Dès lors, on évitera de procéder à de nouveaux investissements dans la planification de projets qui, selon toute probabilité, ne pourront pas être réalisés en raison de l'article 36sexies alinéa 3 de la constitution. La conséquence logique est l'arrêt des travaux de planification et d'études décrété à titre provisionnel par l'Office fédéral des routes sur mandat du DFTCE. Il incombera à la législation d'exécution de livrer le plus rapidement possible des indications concrètes afin que les mesures provisionnelles puissent être levées au moins en partie. Les cantons et la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics seront naturellement associés à l'élaboration de ces dispositions. Diverses prises de contact allant dans ce sens viennent d'avoir lieu.

3. En raison de points de vue diamétralement opposés quant aux diverses notions floues de l'initiative, le DFTCE a mandaté un groupe de travail interdépartemental chargé de définir le cadre d'interprétation. On peut admettre que les discussions portant sur les possibilités de réaliser la N 9 pourront alors se fonder sur des éléments concrets; toute affirmation d'ordre matériel à ce sujet est cependant encore prématurée. Pour les motifs déjà invoqués, il n'est pas non plus souhaitable de confier des mandats à des experts.

4. Les motivations du vote du souverain lors de chaque scrutin fédéral font régulièrement l'objet d'une analyse Vox. On ne saurait donc anticiper sur les résultats de cet examen scientifique. Il est par contre sûr que la mise en oeuvre de l'initiative ne devra pas se faire contre l'Europe, mais avec elle.

5. Nous allons effectuer les études indispensables et mettre en oeuvre les mesures permettant d'atteindre les objectifs de l'initiative. Pour cela, nous sommes tributaires de la coopération de tous les acteurs concernés.

6. Des contacts permanents sont noués avec les organismes de l'Union européenne. Si l'échange d'informations est souhaité, le dialogue est garanti.

7. Nous exercerons nos prérogatives lors de l'organisation du mandat relatif à la mise en pratique et veillerons en l'occurrence à choisir la forme la plus appropriée.

8. Nous partageons l'idée que la concrétisation de l'initiative doit être le plus possible eurocompatible et non discriminatoire. L'instrument privilégié de l'instauration de la vérité des coûts dans le trafic lourd est au demeurant la redevance liée soit aux prestations, soit à la consommation.

9. Bien avant l'acceptation de l'initiative des Alpes, la politique suisse des transports s'est donné pour but de reporter le trafic marchandises de la route au rail. Telle est d'ailleurs la base sur laquelle repose en particulier le projet de la NLFA; dans l'Accord sur le transit, la Suisse s'est engagée à développer le transport combiné. La capacité de ce dernier est accrue progressivement grâce à la mise en place du corridor de feroutage et de la NLFA. A la fin de l'année dernière, le corridor de transit n'était sollicité qu'à raison de 74 pour cent. Nous

tenons à mettre à disposition les capacités nécessaires au moment où l'initiative sera appliquée intégralement 10. Nous informons régulièrement le Parlement sur notre activité, par le biais de notre rapport de gestion. En outre, nous fournissons à ses commissions spécialisées toutes les indications voulues. Un rapport spécifique ne se justifie donc pas, d'autant moins que nous devons simplifier le plus possible les démarches administratives.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Dringliche Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion Alpen-Initiative Interpellation urgente du groupe socialiste Initiative des Alpes In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1994 Année Anno Band I Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 15 Séance Seduta Geschäftsnummer 94.3060 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 16.03.1994 - 21:00 Date Data Seite 464-465 Page Pagina Ref. No

E. 20

023 815 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.