

CH_VB 95.3288 vom 6. Oktober 1995

Bundesverwaltung, 1995-10-06, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_95.3288

FR: CH_VB 95.3288 du 6 octobre 1995

IT: CH_VB 95.3288 del 6 ottobre 1995

Volltext

Motion Maître 2194 N 6 octobre 1995 une rétribution décente des ressources naturelles des régions de montagne. 5. Enfin et de manière générale, le Conseil fédéral est invité à faire des propositions de valorisation de l'énergie hydro-électrique qui tiennent compte notamment: -de la qualité de cette source d'approvisionnement indigène; - de la nécessité de rétribuer équitablement les ressources naturelles des régions de montagne; -de l'impossibilité de mener une politique de diversification économique en zone alpine; -des contraintes frappant l'énergie hydroélectrique (débit minimum, prescriptions environnementales, etc.); - de l'échéance des concessions d'usines atomiques et des contrats d'approvisionnement en France; - de l'obligation d'entreprendre des travaux d'entretien sur les aménagements après un demi-siècle d'exploitation. Dans ces conditions, l'adaptation puis la libéralisation progressive des redevances hydroélectriques s'inscrivent dans une perspective d'émancipation de l'Arc alpin et d'assainissement des finances publiques.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 16. August 1995 Rapport écrit du Conseil fédéral du 16 août 1995 Le message portant sur une révision partielle de la loi fédérale sur l'utilisation des forces hydrauliques est actuellement en phase finale d'élaboration, et les questions soumises par le motionnaire sont examinées dans ce cadre. Le DFTCE a ouvert en novembre 1993 une procédure de consultation sur un projet de révision totale de la loi fédérale sur l'utilisation des forces hydraulique. Le projet proposait, ainsi que le souhaite le motionnaire, une augmentation du taux maximal de la redevance hydraulique et demandait aux milieux consultés de se prononcer sur une délégation au Conseil fédéral de la compétence de fixer les adaptations ultérieures du taux maximal. La consultation a montré que le montant de l'augmentation du taux faisait l'objet de controverses, les avis exprimés variant entre 60 et 150 francs par kilowatt théorique. La délégation au Conseil fédéral a été fermement refusée, comme cela avait déjà été le cas en 1976 et en 1985. A l'occasion de cette même consultation, les cantons de montagne ont proposé un nouveau modèle de calcul de la redevance hydraulique, tenant compte de la valeur de l'énergie de pointe issue des bassins d'accumulation. Se basant sur le résultat de la consultation, le Conseil fédéral a décidé, le 2 novembre 1994, de ne procéder qu'à une révision partielle de la loi. La redevance hydraulique et les aspects qui lui sont liés en constituent un des points importants. Les demandes du motionnaire seront traitées dans le cadre de la révision de la loi fédérale sur l'utilisation des forces hydrauliques, actuellement en cours. Etant donné qu'elles susciteront une discussion sur le plan politique, le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

Überwiesen als Postulat - Transmis comme postulat #ST# 95.3288 Motion Maître Genferseebecken. Benützungsg Gebühr für die Strassenverbindung Péage pour la traversée de la rade de Genève Wortlaut der Motion vom 21. Juni 1995 Ich fordere den Bundesrat auf, dem Parlament einen Bundesbeschluss vorzulegen, der - gestützt auf Artikel 37 Absatz 2

der Bundesverfassung - die Erhebung einer Benüt- zungsgebühr für die Strassenverbindung vorsieht, die das Genferseebecken oberhalb der Mont-Blanc-Brücke queren soll. Texte de la motion du 21 juin 1995 Le Conseil fédéral est prié de présenter au Parlement un ar- rêté fédéral qui propose d'autoriser à titre exceptionnel - se- lon l'article 37 alinéa 2 de la Constitution fédérale - le prélè- vement d'un péage pour l'usage de l'ouvrage routier qui per- mettra de traverser la rade de Genève en amont du pont du Mont-Blanc. Mitunterzeichner - Cosignataires: Baumberger, Béguelin, Bonny, Caccia, Ducret, Eggly, Epiney, Gadiet, Gros Jean- Michel, Leuba, Leuenberger Ernst, Matthey, Nabholz, Nar- bel, Tschäppät Alexander, Tschopp, Vollmer, Wick (18) Schriftliche Begründung - Développement par écrit 1. En acceptant, le 12 juin 1988 l'initiative populaire non for- mulée qui lui était soumise, le peuple genevois a donné man- dat aux autorités d'élaborer un projet permettant de réaliser une traversée de la rade de Genève, dans un périmètre se si- tuant entre le pont du Mont-Blanc, d'une part, et un axe ave- nue de France/Nautique, d'autre part. Après avoir conduit différentes études, le Conseil d'Etat ge- nevois a retenu deux variantes possibles: - une traversée en tunnel, se situant dans l'axe avenue de France/Nautique (moyenne traversée), soit à l'intérieur du périmètre prévu par l'initiative acceptée par le peuple; - une traversée en pont, se situant plus en amont dans un axe entre le Reposoir, sur la rive droite, et le lieu dit Belle- Fontaine, sur la rive gauche (grande traversée). Les deux projets seront soumis à l'appréciation du Grand Conseil, le peuple étant appelé ultérieurement à faire un choix définitif. 2. Plusieurs variantes de financement de l'ouvrage choisi sont possibles. Il est important de souligner à ce stade que, loin de s'exclure, ces variantes sont complémentaires: - financement pour partie par une augmentation de l'impôt auto; - financement pour partie par le budget cantonal, au travers de tranches annuelles inscrites au budget d'investissement; - financement par la Confédération via l'inscription de l'objet dans le réseau des routes principales; - financement par un péage, moyennant autorisation spé- ciale conformément à l'article 37 alinéa 2 de la Constitution fédérale. Lors d'une réunion qui eut lieu le 2 mai 1995 entre une délè- gation du Conseil fédéral et une délégation du Conseil d'Etat genevois, la délégation de notre gouvernement fédéral a été amenée à faire part de l'avis suivant: - une inscription de l'ouvrage dans le réseau des routes prin- cipales, en tant que nouvel objet, n'est guère envisageable compte tenu de l'état actuel des finances fédérales; - tout au plus pourrait-on concevoir une rocade entre la tra- versée de la rade et un autre ouvrage d'ores et déjà inscrit dans le réseau des routes principales sur le canton de Ge- nève; une telle hypothèse doit cependant être approfondie au vu des problèmes juridiques et techniques qu'elle pose;

6. Oktober 1995 N 2195 Motion Cornaz - un péage pourrait être envisagé, par application de l'ar- ticle 37 alinéa 2 de la Constitution fédérale. 3. La réalisation de la traversée de la rade est nécessaire notamment pour deux motifs importants: - il s'agit de décharger les quais et le centre-ville d'un trafic de transit, en d'autre termes de désengorger le centre-ville d'une circulation dont ce n'est pas la destination. Sur ce point, l'ouvrage répond incontestablement à des objectifs prévus par le droit fédéral (en particulier OPB, OPair); - en déchargeant le pont du Mont-Blanc d'une partie impor- tante des véhicules qui l'empruntent uniquement à des fins de transit, on dégage de nouvelles capacités pour les trans- ports publics. La traversée de la rade montre donc de ma- nière très concrète le lien qu'il y a entre le développement des transports publics d'agglomération et la réalisation d'ouvrages permettant de diriger différemment la circulation de transit. 4. Le prélèvement d'un péage, permettant de financer à tout le moins une partie de l'ouvrage, représente un cas d'appli- cation concret du principe de «l'utilisateur-payeur». Un tel péage est ici d'autant plus justifié

qu'il représente la contre- partie d'un avantage offert à l'automobiliste: suppression d'embouteillages et confort, gain de temps de parcours, etc. Un tel péage rejoint par ailleurs des objectifs d'intérêt général tels que ceux décrits au point 3. Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 30. August 1995 Déclaration écrite du Conseil fédéral du 30 août 1995 Le Conseil fédéral est prêt à accepter la motion. Überwiesen - Transmis #ST# 95.3290 Motion Cornaz Bundesbeteiligung am Vollzug interkantonaler und internationaler Aufgaben im Bereich Rheinschiffahrt Tâches intercantionales et internationales assumées par la navigation rhénane. Participation fédérale Wortlaut der Motion vom 21. Juni 1995 Der Bundesrat wird ersucht, dem Parlament eine gesetzliche Grundlage vorzulegen, gemäss welcher sich der Bund finanziell an den Kosten der Rheinuferkantone für die aus dem Vollzug interkantonaler und internationaler Verpflichtungen des Bundes entstandenen Aufgaben beteiligen kann. Texte de la motion du 21 juin 1995 Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un projet visant à créer une base législative permettant à la Confédération de participer financièrement aux coûts supportés actuellement par les cantons riverains pour l'exécution des tâches intercantionales ainsi que celles résultant d'obligations internationales de la Confédération. Mitunterzeichner - Cosignataires: Bircher Peter, Eymann Christoph, Fankhauser, von Feiten, Fischer-Seengen, Giezendanner, Gonseth, Gysin, Hubacher, Keller Rudolf, Meyer Theo, Miesch, Reimann Maximilian, Stamm Luzi, Thür, We- der Hansjürg, Wick, Zbinden (18) Schriftliche Begründung - Développement par écrit 1958 schlossen die Kantone Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt eine interkantonale Vereinbarung über den gemeinsamen Vollzug der vom Bund erlassenen schiffahrts- rechtlichen Vorschriften für die Rheinstrecke Basel-Rheinfeld ab. Die Geschäftsführung der darin vorgesehenen Rheinschiffahrtsämter wurde der Rheinschiffahrtsdirektion Basel-Stadt übertragen. Die heutigen Aufgaben gehen weit über die damals vorgesehene hinaus. Sie umfassen heute vor allem: - schiffahrtspolizeiliche Aufgaben auf der Strecke Basel-Rheinfeld; - Schiffsuntersuchungskommission gemäss internationalen vertraglichen Normen; - Patentprüfungskommission für Rheinpatente, Radarschiff- ferzeugnisse, ADNR-Bescheinigung; - Schiffs-Eichamt. Mitarbeiter der baselstädtischen Direktion vertreten zudem die Schweizer Anliegen in verschiedenen Ausschüssen und Arbeitsgruppen der internationalen Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) in Strassburg. Bis heute übernimmt der Kanton Basel-Stadt aufgrund der Vereinbarung von 1958 alle aus der Erfüllung dieser Aufgaben entstehenden Kosten. Diese haben aber mittlerweile ein so grosses Ausmass angenommen, dass eine neue, gerechtere Lösung gesucht werden muss. 1994 fielen bei der Basler Rheinschiffahrtsdirektion aufgrund des Konkordates von 1958 Nettokosten von 830 000 Franken an, notabene nach Abzug der spezifisch für die Direktion respektive für den Basler Rheinhafen erbrachten Leistungen sowie durch Gebühren abgedeckten Kosten. Zudem werden laufend neue international verankerte Massnahmen beschlossen, deren Kosten den Rheinuferkantonen und damit gemäss dem Konkordat von 1958 dem Kanton Basel-Stadt überbürdet werden. Jüngste Beispiele dafür sind die per 1. Januar 1995 eingeführte Meldepflicht für Gefahrgut- und andere Spezialschiffe und die sich in Vorbereitung befindliche internationale Vereinbarung über die Entsorgung von Schiffsabfällen, welche Personalaufstockungen und betriebliche Mehraufwendungen verursachen. Die betroffenen Kantone, Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt, haben in Gesprächen mit der Bundesverwaltung versucht, eine Neuaufteilung der Kostenträgerschaft zu erwirken. Dabei hat es sich gezeigt, dass keine gesetzliche Grundlage für eine Kostenbeteiligung durch den Bund besteht, obwohl heute ein Grossteil der Kosten direkt aus internationalen

Verpflichtungen entsteht und damit durch den Bund zu verantworten ist. Wegen der nationalen Bedeutung der Rheinschifffahrt und der Zunahme von Vollzugsaufgaben aus internationalen Verpflichtungen der Schweiz sind wir der Auffassung, dass auch der Bund einen Beitrag an die Kosten zu leisten hat, wie dies in anderen Bereichen aufgrund vorhandener Rechtsgrundlagen auch der Fall ist. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 30. August 1995 Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 août 1995 Die Bundesverfassung räumt dem Bund auf dem Gebiet der Schifffahrt eine umfassende Gesetzgebungskompetenz ein. Das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt hält fest, dass grundsätzlich die Kantone dieses Gesetz, die internationalen Vereinbarungen und die Ausführungsvorschriften vollziehen und der Bund die Behörden bezeichnet, die für ihn handeln. Dem Bund wird weiter die Möglichkeit eingeräumt, im Einvernehmen mit den Regierungen der beteiligten Rheinuferkantone, einem von ihnen den Vollzug der schifffahrtspolizeilichen und verkehrswirtschaftlichen Vorschriften für die Rheinschifffahrt zu übertragen. Mit der interkantonalen Vereinbarung vom 4. Januar 1957 zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau über den gemeinsamen Vollzug der vom Bund erlassenen schifffahrtsrechtlichen Vorschriften für die Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden wurde von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion Maitre Genferseebecken. Benützungsg Gebühr für die Strassenverbindung Motion Maitre Péage pour la traversée de la rade de Genève In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1995 Année Anno Band IV Volume Volume Session Herbstsession Session Session d'automne Sessione Sessione autunnale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 13 Séance Seduta Geschäftsnummer 95.3288 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 06.10.1995 - 08:00 Date Data Seite 2194-2195 Page Pagina Ref. No 20 026 178 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.