

CH_VB 20010528 vom 23. Juni 1982

Bundesverwaltung, 1982-06-23, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__20010528__td_

FR: CH_VB 20010528 du 23 juin 1982

IT: CH_VB 20010528 del 23 giugno 1982

Erwägungen

E. 23

Juni 1982 861 Treibstoffzölle. Zweckbindung francs au mouvement d'ensemble qui s'est amorcé en matière de partage des charges et des compétences entre la Confédération et les cantons. Nous ne pouvons, logiquement, pas traiter tranquillement cette opération pour elle seule, hors du contexte de la réorganisation que nous sommes en train de mettre sur pied. Nous n'avons pas le droit de pratiquer la célèbre tactique du saucisson lorsqu'une seule tranche vaut 400 millions de francs. Seconde condition: la formule du Conseil fédéral est décidément trop vague. Elle laisse à l'appréciation discrétionnaire du gouvernement la commande du volume des subventions dues, ainsi que la décision du moment. Nous devons absolument encadrer plus précisément et plus impérativement la latitude de manœuvre du Conseil fédéral. C'est une considération quasi institutionnelle qui intervient ici. Ces deux conditions sont respectées par les propositions Bonnard, elles ne le sont pas par le texte du Conseil fédéral. Je vous invite dès lors à préférer la formulation Bonnard à la formulation gouvernementale. Dans l'hypothèse (regrettable, bien sûr!) où les propositions que nous soutenons seraient éliminées tout à l'heure par le vote préalable, alors nous nous rallierions à la proposition de biffer, bien même que nous considérons que cette solution soit trop abrupte. En définitive donc, un premier choix entre le vague et le précis en faveur du précis et, au cas où le vague malgré tout l'emporterait, un second choix en faveur d'une solution de biffage pure et simple. Hofmann: Die erste Priorität bei diesem Bundesbeschluss. liegt bestimmt bei der Erhaltung der heutigen Höhe der Treibstoffzölle. Die Eigenwirtschaftlichkeit im Strassenverkehr besteht nicht. Der Strassenverkehr deckt die von ihm verursachten Ausgaben der öffentlichen Hand nur zum Teil. Eine Politik, bei der wir eines Teils der Treibstoffzölle verlustig gingen, wäre daher ein Schuldbürgerstreich. Die Sicherung der Treibstoffzölle darf somit nicht durch unüberlegt ausgelegte Stolperdrähte zum Fallen gebracht werden. Aus dieser Sicht darf bestimmt auch nicht eine stark umstrittene Übergangsbestimmung zum Stolperdraht werden. Stark umstritten ist die Übergangsbestimmung gemäss dem Antrag des Bundesrates und der schwachen Mehrheit der Kommission. Die zweite Priorität des Bundesbeschlusses liegt beim Verteilerproblem. Insbesondere beim Verteilerproblem zwischen Bund und Kantonen, das nun zur Diskussion steht. Bei der vorgesehenen Regelung fliesst künftig ein neuer, namhafter Subventionsstrom vom Bund zu den Kantonen. Ein Strom, der bisher nicht geflossen ist. Der Bund finanziert künftig Aufgaben, die bisher teilweise von den Kantonen finanziert worden sind. Bei diesem neuen Subventionsstrom vom Bund zu den Kantonen darf es nicht sein Bewenden haben. Die Kantone müssen meines Erachtens zu einer gewissen Kompensation Hand bieten. Würde nun die Übergangsbestimmung, die die Kantone zu einer gewissen Kompensation verpflichtet, einfach ersatzlos gestrichen, so sässe der Bund künftig wahrscheinlich am kürzeren Hebel. Die Chance, dass die Kantone zu einer angemessenen Kompensation der Leistungen des Bundes verpflichtet werden,

würde verpasst. Es ist zwar zuzugeden, dass noch keine konkrete Vorstellung hinsichtlich der Kompensation besteht. Das Verteilerproblem ist vor allem auch wegen dem Zeitdruck noch nicht gelöst. Daher dürfen sicher die Kompensationsmöglichkeiten nicht zu eng gefasst werden. Nachdem die bundesrätliche Übergangslösung so umstritten ist, hat Kollege Basler eine Kompensation im Rahmen der GVK beantragt, in einem Bereich also, der eigentlich seinerzeit allseitig akzeptiert war; die GVK hatte ja grosse Zustimmung gefunden. Kollege Basler ging vor allem von der Überlegung aus, dass diese Regelung auch für die Automobilverbände akzeptabel sein könnte. Falls der Antrag Basler keine Mehrheit findet, würde ich persönlich dem Antrag Weber-Arbon zustimmen. Der Antrag Bonnard und der Antrag Kopp beschränken sich auf eine Kompensation im Rahmen der Aufgabeteilung Bund-Kantone. Der Antrag Weber-Arbon ist weiter gefasst hinsichtlich der Kompensationsmöglichkeiten; er schliesst auch die Möglichkeit bei der Berücksichtigung der Aufgabenteilung ein. Im Gegensatz zur Übergangsbestimmung nach Antrag Bundesrat beinhalten alle übrigen Anträge, dass die Leistungen an die Kantone bereits fliessen werden, auch wenn die Kompensation noch nicht gefunden ist. Damit sollte der Widerstand gegen eine Übergangsbestimmung weitgehend gebrochen sein. Der verfassungsmässige Imperativ zum Vollzug einer Kompensation wäre aber bei sämtlichen Übergangsbestimmungen vorhanden. Bei der Genehmigung der Staatsrechnung haben wir über die Defizite in der Finanzrechnung, über die Bundesschuld und über die Zinsenlast geklagt. Die logische Konsequenz wäre nun, dass wir die Chance für eine spätere Kompensationsmöglichkeit der Kantone nicht verpassen, die letztlich auch der Staatsrechnung dienen wird. Wir nehmen den Kantonen damit nicht neu etwas weg; wir verlangen nur eine angemessene Kompensation für etwas, das wir ihnen künftig neu leisten werden.

M. de Chastonay: Je discerne à mon tour divers inconvénients graves dans le maintien de l'article 18, 2e alinéa, du texte proposé par le Conseil fédéral et la majorité de la commission. Sur le plan de la politique référendaire tout d'abord, il ne fait pas de doute, on l'a dit tout à l'heure, que cet article mécontentera les cantons, car il anticipe et préjuge profondément du contenu de la future répartition des tâches entre la Confédération et les cantons. Ce n'est pas la teneur du message qui apporte les apaisements nécessaires dans ce domaine lorsqu'il précise «qu'à long terme, les cantons pourront espérer toucher des prestations supplémentaires du fait que le ralentissement de la construction des routes nationales, au cours de la seconde moitié des années quatre-vingt-dix, permettra d'allouer des subventions plus élevées au titre des routes principales et des autres dépenses routières.» Il faut éviter d'enchevêtrer les unes dans les autres des dispositions légales qui n'ont, entre elles, pas de lien étroit ou naturel. Les subventions à la politique routière, à l'amélioration des conditions du trafic routier des cantons mal servis ne doivent pas servir de prétexte pour demander en définitive aux cantons plus qu'ils ne reçoivent. Le deuxième gros inconvénient du maintien de l'article 18, 2e alinéa, réside dans le fait qu'il heurte gravement le principe de l'équité et de l'égalité de traitement. Les rapporteurs l'ont dit: un quart du réseau des routes nationales doit encore être construit dans notre pays. Cette réalisation, retardée, touche plus particulièrement les cantons périphériques du sud et de l'ouest du pays, Tessin, Valais, Vaud, etc. Dès lors, il est parfaitement discriminatoire, pour les cantons qui ne bénéficient que d'un moignon de réseau de routes nationales, de leur verser des subventions pour l'entretien et la construction de leur réseau de routes cantonales principales, tout en reprenant, de l'autre main, ce qu'on leur a donné par prélèvement sur les droits rapportés par les carburants. Le troisième inconvénient que j'entends relever ici tient à la conception globale des transports qui n'est pas encore défunte - quoi qu'en dise

le rapporteur romand à cette tribune - et à laquelle le message du Conseil fédéral du

E. 25

mars 1982 ne fait que de trop rares allusions, alors qu'il aurait dû en constituer le fil conducteur. Cette conception globale prévoit, dans la répartition des tâches entre cantons et Confédération, d'attribuer aux cantons les tâches du trafic régional, trafic local sur les lignes des CFF, du BLS, lignes des chemins de fer privés et autobus. Cela entraînera, pour certains cantons, la mise à disposition et l'engagement de moyens financiers considérables. Or, inscrire dans une disposition transitoire de la constitution, non

Taxes sur les carburants. Affectation 862 N 23 juin 1982 limitée dans le temps, le principe d'une augmentation en faveur des cantons des subventions à leur réseau routier en relation avec des charges équitables supplémentaires imposées dans d'autres domaines, ne me paraît pas du tout approprié. C'est la porte ouverte aux abus, c'est la légalisation constitutionnelle d'une sorte de pression qui pourrait être exercée sur les cantons par la Confédération. Cela ne me semble guère admissible. Enfin, un dernier argument: d'une manière générale, l'état d'esprit que l'alinéa 2 de l'article 18 est susceptible de créer auprès des cantons et dans les rapports de ces derniers avec la Confédération ne me paraît pas sain. Le «je te donne si tu me donnes, je te paie si tu me rembourses» n'est pas un principe digne de figurer dans la constitution, même dans l'une de ses dispositions transitoires. La nouvelle loi sur la répartition des tâches est bien mieux à même de régler tout ce problème à satisfaction. Je termine par quelques remarques concernant la proposition de M. Bonnard. Le texte de M. Bonnard, en son alinéa 1, qui réduit la charge de la Confédération aux trois cinquièmes des versements supplémentaires, me paraît receler d'immenses difficultés d'application, alors qu'il serait bien plus simple de s'en tenir - comme entend le faire le projet de répartition des tâches - à des domaines ponctuels et précis dont l'incidence financière peut facilement être calculée. Cela est appréciable pour les cantons, et je crois qu'il faut tendre ici, dans ce Parlement, à la création d'une législation simple et d'application facile, à une législation compréhensible pour ceux qui doivent l'appliquer. Je crains aussi qu'en acceptant la proposition de M. Bonnard, même assortie de la restriction constituée par sa cause à l'alinéa 2, nous donnions à l'administration un très moelleux oreiller sur lequel le projet législatif de répartition des tâches pourrait s'assoupir pendant de très longues années. Or, il convient que le problème soit rapidement réglé. C'est la raison pour laquelle je vous demande de bifurquer purement et simplement l'article 18, 2e alinéa, tout en rejetant toutes les autres propositions de remplacement. Jost: Wenn ich Ihnen meinerseits die Streichung des Absatzes 2 beantrage, bedeutet das nicht, dass ich für die anderslautenden Anträge kein Verständnis aufzubringen vermöchte^ ich bin aber der Meinung, dass sie alle zu allgemein gefasst sind und deshalb nicht in eine Verfassungsbestimmung gehören. Das Problem der Kompensation muss meines Erachtens auf dem Verhandlungsweg im Rahmen der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen und nicht nach dem - in unserem Lande glücklicherweise verpönten - Grundsatz von Zuckerbrot und Peitsche gelöst werden. Letzterer würde ohne Zweifel zu unerwünschten Konfrontationen und Verhärtungen zwischen den Partnern führen. Da im Vernehmlassungsverfahren die jetzt vorliegende bundsrätliche Fassung der Kompensationspflicht nicht enthalten war, sind die Kantone leider etwas enttäuscht. Sie haben aber der Neuaufteilung des Grundzolles zugunsten der Bundeskasse zugestimmt. Gerade deshalb - so meine ich - ist es erforderlich, Gespräche mit ihnen nachzuholen. Dabei sollte man sie aber nicht alle gesamthaft über einen Leisten schlagen. Es gibt bekanntlich und erfreulicherweise Kantone mit annähernd

oder voll ausgeglichenen Strassenrechnungen, während andere mit hohen Defiziten zu kämpfen haben, die sie auch mit allgemeinen Staatsmitteln nicht abzudecken vermögen. Darunter fallen - bei aller Anerkennung der Probleme der Agglomerationen - insbesondere die Berg- und Randgebiete, in denen ein enormer Nachholbedarf bei den Haupt- und Verbindungsstrassen als den wichtigsten Verbindungen zu den Nationalstrassen besteht. Als Beispiele erlaube ich mir die vier Kantone Tessin, Wallis, Uri und Graubünden mit den anerkannten Alpenstrassen zu erwähnen. Allein in diesen Kantonen besteht bei den Haupt- und Verbindungsstrassen ein nachgewiesener Ausbaubedarf von etwa 6,2 Milliarden Franken, ohne jede Berücksichtigung der Gemeindestrassen. Noch kürzlich hat ein massgeblicher Vertreter des ASF bei der internationalen Unterengadiner Hauptstrasse mit Jahresfrequenzen von zirka 700 000 Motorfahrzeugen von «mittelalterlichen Verhältnissen» gesprochen. Dasselbe gilt für die Prättigauer Strasse mit Jahresfrequenzen von über 2,3 Millionen Motorfahrzeugen, d. h. San-Bernardino-ähnlichen Jahresfrequenzen. Dies sind zwei mir naheliegende Beispiele. Dazu kommt die Tatsache, dass die verfassungsmässigen Sonderbeiträge für die Alpenstrassen seit 24 Jahren unverändert geblieben sind und dass gerade diese Kantone aufgrund eines mir völlig unbegreiflichen Verteilschlüssels betreffend die Treibstoffzollanteile seit 1979 um etwa 32 Millionen Franken jährlich geschmälert worden sind. Dabei attestiere ich dem Bund, dass die Schlüsselrevision von Kantonsseite angeregt wurde. Sie hat aber zu Ergebnissen geführt, die meines Erachtens sehr ungerecht sind. Im schweizerischen Mittel besteht in den kantonalen Strassenrechnungen eine Unterdeckung von zirka 46 Franken pro Kopf der Wohnbevölkerung; in der vier erwähnten Kantonen beläuft sich dieser Durchschnitt aber auf etwa 260 Franken. Angesichts dieser Tatsache ist es verständlich, dass jene Kantone, die sich ihrer Strassenlasten nur noch durch zunehmende Verschuldung zu erwehren vermögen, auf etwas erhöhte Zuschüsse aus den freiwerdenden Zollerträgen reflektieren, und dass für sie andererseits eine volle Kompensation kaum möglich sein wird. Obwohl letztlich der Verfassungstext gültig sein wird, darf nicht übersehen werden, dass in der Botschaft auf Seite 18 unmissverständlich festgehalten ist: «Finanziell gesehen ist die Neuregelung für die Kantone somit neutral.» Erst mit dem Rückgang des Nationalstrassenbaues, d. h. ab zirka Mitte der neunziger Jahre, können sie für den Strassenbau - ich betone: für den Bau - somit vermehrte Mittel erwarten. Der Treibstoffkonsument entrichtet die ihm auferlegten Abgaben aber nicht, um allein die Finanzrechnung des Bundes aufzupolieren und um Rücklagen zu öffnen, sondern um sie zweckgebunden zum Einsatz zu bringen. Die Tabelle auf Seite 23 der Botschaft zeigt klar in diese Richtung. Wenn einzelne Kantone nicht in der Lage sein werden, die geforderte Kompensation zu leisten, wird der Druck der Verkehrsverbände auf sie übertragen; es entstehen auch neue Bundesabhängigkeiten. Wenn in der Botschaft mit Einnahmenausfällen des Bundes argumentiert wird, ist festzuhalten, dass diese nicht real, sondern optisch sind, denn die Mittel sind ja zweckgebunden. Das seit 1960 geltende Rechnungssystem des Bundes - ein Kassabuchsystem - führt zu einer Übergewichtung der Finanzrechnung gegenüber der Gesamtrechnung und deshalb zu Missverständnissen. Wenn der Bund verständlicherweise gewisse Kompensationsleistungen erwartet, sollen diese in der Folgegesetzgebung klar vereinbart und festgelegt werden. Eine generelle, unterminierte Verfassungsklausel aber vermag die unterschiedlichen Verhältnisse in unserem Lande nicht gebührend zu berücksichtigen. Ich bitte Sie deshalb - auch aus referendumpolitischen Gründen - dem Antrag der Minderheit zuzustimmen. Frau Uchtenhagen: Ich bitte Sie dringend, grundsätzlich für eine Kompensation zu stimmen. Ich begreife die Vertreter der Kantone - insbesondere der

Bergregionen -, wenn sie hier antreten und gegen die Kompensation votieren. Ich glaube jedoch, dass es gerade diese Kantone sein werden, die von der Neuregelung am meisten profitieren können, denn sie haben sehr hohe Strassenkosten. In Zukunft sollen ja auch Schutzbauten finanziert werden, Umweltschutzmassnahmen usw., was diesen Kantonen zugute kommen wird. Ich glaube auch nicht, dass die Kompensation so gedacht ist, dass zahlenmässig genau kompensiert werden soll; das ist ja gar nicht denkbar. Gesamthaft sollen von den Kantonen ungefähr entsprechende - oder angemessene - Kompensationen gefordert werden; es wäre aber sicher nicht möglich, von den ärmeren Kantonen, die relativ viel bekommen haben - auch wegen des Finanzausgleiches - genau gleichviel zurückzufordern. So ist es nicht gemeint, und ich

23. Juni 1982 N 863 Treibstoffzölle. Zweckbindung wäre froh, wenn der Herr Bundesrat das noch bestätigen wollte. Enttäuscht bin ich immer, wenn so eloquent staatspolitische, juristische oder verfassungsrechtliche Argumente angeführt werden, wie das etwa die Herren Barchi und Butty getan haben, statt klipp und klar zu sagen, dass man einfach Geld will. Staatspolitische und insbesondere juristische Argumente - das müssen wir doch ehrlich zugeben - bringen wir ja meistens, um ein anderes Anliegen damit zu verdecken. Unsere Verfassung ist alles andere als lupenrein und juristisch wunderbar formuliert; da könnten wir die vom Bundesrat vorgeschlagene Übergangsbestimmung auch noch «verdauen». Ich muss Sie darauf aufmerksam machen, dass wir - unter anderem - Nationalräte sind, dass die Bundesfinanzen keineswegs saniert und die Vorschläge für eine Sanierung fast alle auf der Strecke geblieben sind: die Unterstellung der Energie unter die Wust ist auf die lange Bank geschoben; das gleiche gilt für die Bankkundensteuer; die Schwerverkehrssteuer wurde dezimiert. In allen Gesprächen, auch den Regierungsparteiengesprächen, haben die Politiker aller Parteien immer wieder betont: die Lösung wird der Treibstoffzoll bringen. Jetzt, wenn es darum geht, hat man plötzlich wieder andere Wünsche und möchte Geschenke bekommen von diesem armen Bund, der tief in den roten Zahlen steckt und von dem man den Ausgleich der kalten Progression verlangt; zwar zu Recht, aber das kostet 500 Millionen. Wir wollen die *taxe occulte* beseitigen; das kostet 1 Milliarde. Aber niemand sagt, wie man dieses Geld eigentlich aufbringen soll; man hält immer nur die Hand hin. Von der Landwirtschaft kommen neue Forderungen, zu Recht; aber auch sie müssen finanziert werden. Die Wirtschaftslage ist alles andere als gut. Wenn es so weiter geht, müssen wir sehr wahrscheinlich mit erneuten Konjunkturspritzen vom Bund, zumindest in bestimmten Regionen, rechnen. Da werden Sie alle wieder dafür sein. Der Bund ist immer dann gut genug, wenn es ums Zahlen geht. Die Lösung, die der Bundesrat vorschlägt, ist alles andere als elegant; aber Eleganz ist sowieso nicht eine typisch schweizerische Eigenschaft. Das könnten wir also akzeptieren. Wenn man jedoch eine bessere, psychologisch geschicktere Lösung will, sollte man meines Erachtens dem Antrag Weber zustimmen. Wenn man einen Kompromiss in der Sache will, wäre es der Antrag Bonnard. Ich persönlich hoffe aber, dass man keinen solchen Kompromiss anstrebt. Die Anträge Kopp und Basler sind auf den ersten Blick sehr verführerisch. Sie scheinen eine Lösung zu bieten, aber sie tun es nicht wirklich. Erstens einmal bei der Entflechtung: Da will man ja sowieso entflechten und kompensieren. Ich stelle mir zumindest vor, dass die Kantonalvertreter nicht glauben, man könne zu Lasten des Bundes entflechten. Folglich ist es quasi einfach ein Vorausgeschenk, wenn man jetzt sagt: «Das wird dann zu diesem Zeitpunkt erfolgen.» Abgesehen davon: der Zeitpunkt für eine echte Entflechtung scheint recht weit entfernt zu sein. Wir verschieben damit die Sache vielleicht auf den Sankt-Nimmerleins-Tag. Gerechtfertigter wäre vielleicht die

Verknüpfung mit der GVK. Aber ich möchte auch da bitten: Lassen wir die Sache doch offen: Und diese Offenheit bringt der Antrag Weber. Ich bitte Sie, dem Bundesrat zuzustimmen, und wenn Sie das nicht wollen, die bessere Formulierung von Herrn Weber zu akzeptieren. Huggenberger, Berichterstatter: Wir stehen am Schluss dieser Treibstoffzolldebatte und haben jetzt noch einen wichtigen Entscheid zu treffen: Kompensation, ja oder nein? Kompensation, wie? Dieser Artikel 18 Absatz 2 der Übergangsbestimmungen stand auch bei uns in der Kommission sehr im Brennpunkt. Nach dem Vorschlag des Bundesrates soll ja die verstärkte Beteiligung des Bundes an den Kosten der Kantone prinzipiell kompensiert werden. Dabei macht Artikel 18 Absatz 2 die Leistung der Beiträge davon abhängig - setzt also eine Voraussetzung -, dass die Kantone den Bund in anderen Bereichen angemessen entlasten. Die Kantone müssen also aktiv werden. Diese Formulierung gab zu grossen Diskussionen Anlass. Was heisst «die Kosten der Kantone»? Was heisst «Entlastung in anderen Bereichen», nachdem doch an Unterlagen, an Grundlagen, um hier etwas klarzusehen, wenig vorhanden war? Und schliesslich gab eben das Prinzip zu reden, dass in der Übergangsbestimmung eine Verpflichtung statuiert wird, damit eine Bestimmung in der Verfassung selbst überhaupt zum Zug kommt. In der Kommission hatten wir keine Antragsvarianten, sondern lediglich den Streichungsantrag von Herrn Barchi. Die Kommission nahm dann den Antrag des Bundesrates mit 9 zu 8 Stimmen an. Der Streichungsantrag wird auch hier im Rat gestellt. Inzwischen haben aber verschiedene Anhänger der Kompensation, die von der ursprünglichen Formulierung nicht voll befriedigt waren, Varianten unterbreitet. Gestatten Sie mir, dass ich die Varianten, die zur Diskussion stehen, nochmals ganz kurz beleuchte. Da ist einmal der Antrag Bonnard, der bereits in der Eingangsformulierung die Unklarheit, was mit den «Kosten der Kantone» gemeint ist, klarstellt, indem er hier eine präzisere Formulierung gibt. Der Antrag Bonnard ist klar für Kompensation und legt auch bereits einen Anteil dieser Kompensation fest. Er sagt: Drei Fünftel müssen kompensiert werden. Damit die Kompensation sofort in Kraft treten kann, wird der Bundesrat beauftragt, diese Kompensation selbständig durchzuführen. Im Absatz 3 gibt der Antrag Bonnard dann den Auftrag an den Bundesrat, er solle Vorschläge unterbreiten, wie die Kürzungen im Rahmen der Aufgabenteilung durch andere Massnahmen zu ersetzen seien. In welchen Bereichen gekürzt werden soll, ist nicht bekannt. Die Kompetenz ist dem Bundesrat übertragen. Demgegenüber der Antrag Weber-Arbon: Dieser lehnt sich stark an die bisherige Formulierung des Artikels 18 Absatz 2 gemäss Antrag des Bundesrates an, aber er schafft nicht mehr eine Voraussetzung als Grundlage, damit überhaupt Beiträge ausbezahlt werden können. Man weiss auch hier in keiner Weise, wie und wann diese Kompensation erfolgen soll. Man lässt den Spielraum sehr weit offen. Das ist wohl so aufzufassen, dass damit dem Gesetzgeber ein Auftrag gegeben ist, diese Kompensation in einem zweiten Schritt zu verwirklichen, ohne dass der Vollzug der Verfassung mit dem erweiterten Zweckbereich dadurch gehemmt würde. Eine derartige Fassung beinhaltet auch nicht unbedingt den Schluss, dass mit der Entlastung der Kantone indirekt ein Beitrag an den öffentlichen Verkehr geleistet werde, wie das Herr Kollege Barchi interpretiert hat. Zur Kritik, eine derartige Übergangsbestimmung passe nicht in die Verfassung, möchte ich sagen: Wenn man die in der Verfassung bestehenden Übergangsbestimmungen anschaut, sieht man, dass auch eine solche Bestimmung durchaus Platz hätte. Die Anträge von Frau Kopp und von Herrn Basler lehnen sich an das Prinzip an, das Herr Weber-Arbon vertritt, aber sie sagen, in welchen Bereichen diese Kompensation durchgeführt werden sollte: Frau Kopp schlägt vor im Rahmen der Neuverteilung der Aufgaben, Herr Basler im Rahmen

der Gesamtverkehrskonzeption. All diese Anträge haben, wie gesagt, der Kommission nicht vorgelegen. Heute stehen wir vor der Situation, dass Sie unter sechs Varianten auszuwählen haben: Antrag Bundesrat, Antragsvarianten I bis IV und Antrag Streichen. Die Kommission hat sich mit 9 zu 8 Stimmen für den Antrag des Bundesrates entschieden. Es liegt jetzt an Ihnen, die Auswahl zu treffen. Ich möchte aber immerhin darauf hinweisen: falls man auf diese Verankerung in der Verfassung, es müsse kompensiert werden, verzichtet, so heisst das nicht, dass im Rahmen der Aufgabenteilung und bei anderer Gelegenheit der Gesetzgeber nicht ebenfalls ausgleichend wirken könnte. M. Frey-Neuchâtel, rapporteur: L'avis de la commission sur ce point ne peut pas être déterminant, cela pour deux raisons. Premièrement, l'écart entre les voix de la majorité et celles de la minorité de la commission n'était que d'une

Taxes sur les carburants. Affectation 864 N 23 juin 1982 voix. En effet, neuf de ses membres se sont prononcés pour et huit contre le texte du Conseil fédéral. Deuxièmement, depuis que la commission a examiné l'article 18, 2e alinéa, des dispositions transitoires, quatre nouvelles propositions ont été formulées qui n'ont pas pu être examinées par la commission. Le contexte a donc quelque peu changé. Ces quatre propositions sont celles de M. Basler, de M. Bonnard, de Mme Kopp et de M. Weber-Arbon. Je résume les avis de la commission. La majorité de celle-ci rappelle que l'on parle depuis longtemps de la nécessité d'assainir les finances de la Confédération, d'une part, et de mieux répartir les tâches entre la Confédération et les cantons, d'autre part: aujourd'hui, il faut progresser dans ces deux domaines importants. Pour la majorité de la commission, il faut saisir cette opportunité de modifier la constitution fédérale dans le sens opposé. Notre Parlement ne serait plus crédible s'il ne la saisissait pas. La minorité de la commission, quant à elle, estime que le texte proposé par le Conseil fédéral est beaucoup trop vague, trop imprécis. Il permet de ce fait toutes les interprétations et conduirait à toutes les confusions. Aux yeux de la minorité, son introduction dans notre constitution ne serait dès lors pas opportune. Bien plus, elle serait dangereuse car elle risquerait de faire couler un projet dont chacun reconnaît l'importance. Je souligne en outre que le principe de la compensation par les cantons a été admis par une très large majorité de la commission, ainsi que l'a déjà relevé M. Barchi, d'où la recherche de formules moins vagues que celle proposée par le Conseil fédéral. Je les commenterai successivement, en répétant que la commission n'a pas eu l'occasion de débattre des quatre textes qui nous sont présentés. Le texte proposé par M. Basler - M. Leo Weber l'a dit - a un caractère manifestement déclamatoire. Cependant, il a le mérite d'exprimer une volonté politique, même si celle-ci n'est pas concrétisée. Il comporte peut-être l'inconvénient de se référer à la conception globale des transports, dont on ne connaît pas le sort qui lui sera réservé au sein de ce Parlement, et là, je m'adresse à M. de Chastonay: je persiste à penser que la conception globale suisse des transports est définitivement enterrée, mais c'est là une opinion personnelle. La proposition de Mme Kopp est également déclamatoire, mais elle a l'avantage d'ancrer dans la constitution le principe de la compensation et, partant, de manifester une volonté politique de ce Parlement. Le texte proposé par M. Weber-Arbon reste vague. Il est un peu plus précis que celui du projet du Conseil fédéral, mais pas suffisamment pour ne pas laisser une trop grande marge aux interprétations diverses, donc à des oppositions peut-être contradictoires lors de la votation populaire. Reste la proposition présentée par M. Bonnard. Elle a l'inconvénient, souligné par plusieurs de nos collègues, de n'être pas simple, et c'est un handicap pour un texte constitutionnel. Elle a cependant le mérite de confirmer le principe de la compensation et surtout de le faire entrer en force dans les meilleurs délais. En outre, elle tient compte des

intérêts de la Confédération. Toutefois, si le texte du projet est trop vague, celui de M. Bonnard n'est-il pas trop détaillé, peut-être trop compliqué, ce qui, je le répète, est un inconvénient pour un texte constitutionnel? En conclusion, je vous rappelle que, par 9 voix contre 8, la commission vous invite à approuver le texte du Conseil fédéral.

Bundesrat Ritschard: Nach der Lösung, die Sie beschlossen haben, geht in Zukunft ein grösserer Teil - bis gegen 400 Millionen Franken - an die Kantone. Geld, das bisher dem Bund zur Erfüllung einer laufenden Aufgabe zur Verfügung stand, wird in Zukunft zu einer neuen Subvention in diesem Ausmass für die Kantone, wobei - das muss man sehr unterstreichen - die bisherigen Leistungen des Bundes an die Kantone (für die Hauptstrassen und dergleichen) nicht etwa gekürzt werden, in keiner Weise. Im Gegenteil, diese Mittel werden mit den abnehmenden Kosten für den Nationalstrassenbau verstärkt werden. Man kann dann mehr für die Hauptstrassen einsetzen. Darum geht es. Dass die Kantone für diese zusätzlichen Beiträge, die sie vom Bund erhalten sollen, auf anderen Gebieten Kompensation zu leisten hätten, wurde eigentlich von niemandem bestritten. Man ist sich nur nicht einig, ob die Pflicht zu dieser Kompensation ausdrücklich in der Verfassung festgehalten werden soll. Herr Martignoni und andere sagen, das sei nicht nötig. Es geht darum, wie man gegebenenfalls diese Kompensation formuliert. Alle Anträge haben - wenn man die Begründungen anhörte - etwas für sich, und man sollte nun versuchen, die beste Lösung zu suchen. Der Bundesrat beharrt nicht auf seinem Vorschlag. Wir glauben nicht, dass wir hier die beste Formulierung gefunden haben. Ich verstehe gewisse Bedenken gut, die Frau Kopp und Herr Nationalrat Weber dagegen vorgebracht haben. Herr Barchi tritt für die Kantone ein, die grössere Schwierigkeiten haben; diese Sorgen sind unberechtigt. Natürlich soll es - das möchte ich auch Frau Uchtenhagen sagen - zum festen Bestandteil der Subventionspolitik gehören, dass immer dann, wenn der Bund Beiträge ausrichtet, er diese nach den Grundsätzen des Finanzausgleichs ausrichtet, also die schwächeren Kantone stärker berücksichtigt. Das wird, Herr Jost, für den Kanton Graubünden mit seinen Hauptstrassen von nicht geringer Bedeutung sein. Die heutigen Unebenheiten im Subventionsgefüge, die Sie angeführt haben, werden ja nächstens korrigiert; sie kamen auch nicht vom Bundesrat aus, Sie haben das gesagt. Ich habe versucht Herrn Barchi in seinen juristischen Argumenten zu folgen, obschon ich kein Jurist bin. Ich halte juristische Grundsätze in Ehren, aber in der praktischen Politik, ich sehe das immer wieder, kann man wirklich nicht immer nach dem juristischen oder nach dem verfassungsrechtlichen Lehrbuch vorgehen. Es ist in unserer Verfassung längstens nicht alles so, wie der klassische Jurist es gerne sehen würde. Aber abgesehen davon glaube ich gar nicht, dass Sie, Herr Barchi, mit Ihrer Argumentation recht haben, es handle sich hier nicht um echtes Übergangsrecht. Diese Bestimmung, wie immer sie auch lautet - Herr Huggenberger hat es eben auch gesagt -, hätte durchaus Platz in der Verfassung. Es gibt dafür noch einen anderen Grund: Die Pflicht der Kantone zur Kompensation besteht nur solange, bis die Kompensation erfüllt ist. Sie hat also Übergangscharakter und gehört deshalb in diese Bestimmungen hinein. Sobald im Rahmen der finanziellen Bereinigung zwischen Bund und Kantonen die Kompensation geleistet ist, entfällt diese Pflicht. Es finden sich - Sie werden mir das nicht abstreiten - unter den Übergangsbestimmungen in der Bundesverfassung noch eine Reihe anderer solcher Provisorien, die aus Gründen, wie sie heute auch gelten, hineingekommen sind. Uns scheint also diese Bestimmung durchaus am richtigen Platz zu sein. Das haben ja auch Kronjuristen des Justizdepartementes und die Herren Bonnard, Weber und andere bestätigt. Wir können ohne weiteres auf den Vorschlag des Bundesrates zugunsten der Fassung von Frau Kopp oder von Herrn Weber-Arbon verzichten; man sollte

die beiden Fassungen ohnehin zu verheiraten versuchen. Die beiden Anträge liegen nicht sehr weit auseinander. Wir könnten beiden zustimmen. Der Vorschlag von Frau Kopp hat den Vorteil, dass der ganze Fragenkomplex im Zusammenhang mit der laufenden Diskussion über die Neuverteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kanton diskutiert werden kann. Der Bund will hier in keiner Weise diktieren, Herr Jost, es geht hier nicht um Zuckerbrot und Peitsche. Das ist ja gerade der Grund dafür, weshalb wir Ihnen heute nicht ein Konzept vorgelegt haben, wie man diese Kompensation durchführen könnte. Aber glauben Sie ja nicht, dass es schwierig wäre, ein solches Konzept aus der Hand zu schütteln. Die Kantone erhalten - Sie haben die Tabelle darüber - vom Bund Beiträge in der Höhe von 2 Milliarden Franken. In etwa vierzig verschiedenen Subventionsgesetzen ist das festgelegt, und es ist wirklich nicht schwierig, hier Möglichkeiten

23. Juni 1982 N 865 Gewässerschutzgesetz (Art. 33) für eine vernünftige Kompensation zu finden, die auch dem Finanzausgleich gebührend Rechnung trägt. Aber wir wollten da nicht irgendwelche Vorschläge machen, ohne das mit den Kantonen in den Koordinationsgremien im Zusammenhang mit der Aufgabenteilung zu diskutieren. Das ist der Grund, und ich glaube, Sie hätten es zu Recht beanstandet, wenn wir in anderer Weise vorgegangen wären. Sie können uns das also nicht zum Vorwurf machen. Den Antrag Bonnard würden wir natürlich auch einer Streichung des bundesrätlichen Antrages vorziehen. Aber bei aller Anerkennung und bei allem Respekt vor den Bemühungen um Präzision, die Herrn Bonnard ja auszeichnen, habe ich doch die Befürchtung, dass seine Formulierung für den Aussenstehenden etwas kompliziert wirken könnte. Ich habe den Eindruck, dass uns auch in den Verhandlungen mit den Kantonen vielleicht einige Schwierigkeiten erwachsen könnten. Ich bitte Sie, doch eine Kompensation zu beschliessen und diesen Absatz 2 der Übergangsbestimmungen nicht ersatzlos zu streichen. Am Grundsatz der Kompensation müssen wir festhalten, und man sollte ihn hier verankern, weil er sonst als Verhandlungsbasis keine Zähne hat. Ich würde glauben, dass etwas anderes eigentlich auch von den Kantonen im Blick auf die Finanzlage des Bundes, die hier von einzelnen Herren geschildert worden ist, fast nicht verstanden werden könnte. Im Moment, in dem wir daran sind, diesen Subventionswald zu durchforsten, mit den Kantonen eine Neuverteilung der Aufgaben zu suchen, wäre es wirklich nicht konsequent, einen neuen Subventionsstrom in die Kantone zu leiten, ohne dass man das irgendwie auf anderen, weniger wichtigen Gebieten wieder etwas kompensiert. Erste

Eventualabstimmung - Premier vote préliminaire Für den Antrag Basler 92 Stimmen Für den Antrag Bonnard 51 Stimmen Zweite Eventualabstimmung - Deuxième vote préliminaire Für den Antrag Basler 70 Stimmen Für den Antrag Weber-Arbon 70 Stimmen Präsidentin: Der Stichentscheid der Präsidentin lautet für den Antrag Weber-Arbon. Dritte Eventualabstimmung - Troisième vote préliminaire Für den Antrag Weber-Arbon 123 Stimmen Für den Antrag der Mehrheit 1 Stimme Vierte Eventualabstimmung - Quatrième vote préliminaire Für den Antrag Weber-Arbon 94 Stimmen Für den Antrag Kopp 44 Stimmen Definitiv - Définitivement Für den Antrag Weber-Arbon 78 Stimmen Für den Antrag der Minderheit (Sarchi) 87 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 Beschlussentwurfes 136 Stimmen Dagegen 15 Stimmen Abschreibung - Classement Präsidentin: Der Bundesrat beantragt noch, eine ganze Reihe parlamentarischer Vorstösse abzuschreiben, nämlich 9854 Postulat Baumann, 9979 Postulat Eisenring, 10012 Postulat Albrecht, 11301 Motion Riesen, 11849 Postulat Jaeger-Basel, 79062 Postulat der

Kommission des Nationalrates, 80003 Postulat der Kommission des Nationalrates. Es wird kein anderer Antrag gestellt; diese Vorstösse sind somit abgeschrieben. An den Ständerat - Au Conseil des Etats #ST# 82.004 Gewässerschutzgesetz (Art. 33) Loi sur la protection des eaux (art. 33) Fortsetzung - Suite Siehe Seite 780 hiervor - Voir page 780 ci-devant Detailberatung - Discussion par articles Titel und Ingress, Ziff. I und II Antrag der Kommission Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Antrag Schärli Ziffer II Abs. 2 Es tritt rückwirkend auf den 1. Januar 1981 in Kraft. Titre et préambule, eh. I et II Proposition de la commission Adhérer au projet du Conseil fédéral Proposition Schärli Chiffre II al. 2 Elle prend effet le 1er janvier 1981. Schärli: Ich erinnere Sie daran, dass im Zuge der Sparmassnahmen 1980 die Beitragssätze des Bundes für Gewässerschutzanlagen von 50 auf 45 Prozent beziehungsweise von 15 auf 13,5 Prozent reduziert wurden. Gleichzeitig unterlag auch dieser Bereich den 10prozentigen linearen Kürzungen. Nach Ansicht der Juristen in der Verwaltung - das möchte ich speziell betonen - wurden diese Beschlüsse kumulativ angewandt; damit entstand eine sicher ungewollte Reduktion für die Jahre 1981 und 1982. Der Bundesrat schlägt nun vor, die ursprüngliche Fassung von Artikel 33 Absatz 3 des Gewässerschutzgesetzes wiederherzustellen, was eine Berichtigung zugunsten der Subventionsempfänger darstellt. Der Bundesrat selbst führt den Beschluss der eidgenössischen Räte vom 20. Juni 1980 auf ein Missverständnis zurück und spricht von einer unbefriedigenden, ungewollten Situation, von einem Irrtum. Er beantragt daher den Räten, den Beschluss rückwirkend auf den 1. Januar 1982 aufzuheben und den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen. Es entsteht nun aber eine Rechtsungleichheit und eine unkorrekte Behandlung, denn die irrtümliche Änderung von Artikel 33 Absatz 3 des Gewässerschutzgesetzes trat am 1. Januar 1981 in Kraft. Es ist für mich - und ich glaube, auch für viele die hier anwesenden Kolleginnen und Kollegen - nicht einzusehen, weshalb dieser Irrtum für das Jahr 1981 bestehen bleiben und die Wiederherstellung der ursprünglichen Subventionssätze erst ab 1. Januar 1982 in Kraft treten soll.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Treibstoffzölle. Zweckbindung Taxes sur les carburants. Affectation In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1982 Année Anno Band III Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 11 Séance Seduta Geschäftsnummer 82.017 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 23.06.1982 - 08:00 Date Data Seite 859-865 Page Pagina Ref. No 20 010 528 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.