

**Vormittags-sitzung vom 22. September 1960**  
**Séance du 22 septembre 1960, matin**

Vorsitz – Présidence: M. Clottu

**8057. Treibstoffe. Zollzuschlag**  
**Carburants pour moteurs.**  
**Taxe supplémentaire**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 19. Juli 1960  
 (BBI II, 545)

Message et projet d'arrêté du 19 juillet 1960 (FF II, 533)

Beschluss des Ständerates vom 20. September 1960  
 Décision du Conseil des Etats du 20 septembre 1960

**Antrag der Kommission**

Eintreten.

**Proposition de la commission**

Passer à la discussion des articles.

*Berichterstattung – Rapports généraux*

**Condrau**, Berichterstatter: Ich muss meinen Ausführungen, die in Anbetracht der vielen Publikationen kurz sein können, einige Bemerkungen vorausschicken.

Ihre Kommission tagte Ende letzter Woche in Anwesenheit der Herren Bundesräte Bourgknecht und Tschudi und ihrer engeren Mitarbeiter, der Herren Dr. Umbricht und Dr. Ruggli, in Lausanne. Sie hatte dort Gelegenheit, einige Arbeiten zu besichtigen, die für den Bau der Autostrada Genf-Lausanne im Gange sind. Sie fasste ihre Beschlüsse, wie üblich, rein informativ, unter Wahrung der Prioritätsrechte des Ständerates. In einer zweiten Sitzung, die gestern stattfand (nach Behandlung der Geschäfte im Ständerat) wurden die endgültigen Beschlüsse gefasst, die Sie auf der Fahne vor sich haben. Das Communiqué, das nach der Sitzung in Lausanne durch die Presse ging, stammt weder von der Kommission, noch von der Verwaltung. Es enthält denn auch ein paar Irrtümer, die ich hier richtigstellen möchte: Absatz 3 des Antrages Weber ist von der Kommission gestrichen worden. Das Postulat ist nicht von Herrn Sauser, sondern von seinem Kollegen und Freund Herrn Hauser gestellt worden. Treu dem parlamentarischen Zweikammersystem versuchten wir vorzugehen. Wenn durch eine voreilige Publikation die Zirkel gestört worden sind (*nolli disturbare circulos meos*), so ist es nicht die Schuld der Kommission. Wir erweisen auch hier dem Ständerat unsere volle Reverenz.

Wie verhält es sich nun mit den Vorschlägen über die Erhebung eines Zollzuschlages auf Treibstoffen? Die grosse Mehrheit der nationalrätlichen Kommission schliesst sich der Auffassung des Bundesrates an,

- dass die Kosten für den Nationalstrassenausbau wenigstens 5,7 Milliarden Franken erreichen werden;
- dass die Finanzierung dieser Auslagen wo immer möglich durch laufende Einnahmen erfolgen soll;

- dass ein Zollzuschlag von 3 Rappen je Liter niemals ausreichen werde, und
- dass die Finanzierung durch Anleihen auf ein Minimum beschränkt werden müsse.

Die Mehrheit der Kommission ist der Auffassung, dass ein Ansatz von 7 Rappen je Liter angemessen sei. Die Meinungen gehen etwas auseinander, ob der Zollzuschlag gleich von Anfang an 7 Rappen betragen soll, oder ob man für die ersten zwei Jahre sich mit 5 Rappen je Liter begnügen könne; während die erste Minderheit der Kommission mit dem Bundesrat und dem Ständerat für 7 Rappen je Liter eintritt, wählt die Mehrheit eine etwas flexiblere Lösung, die sich rascher geänderten Verhältnissen anpassen lässt.

Gestatten Sie mir ein paar Ausführungen zur näheren Erläuterung unseres Standpunktes.

1. Mit welchen Kosten haben wir zu rechnen? Das Nationalstrassennetz wurde in der Junisession der eidgenössischen Räte festgelegt. Es umfasst 1700 km Strassen erster, zweiter und dritter Klasse. Die Kosten dieses Strassennetzes sind auf Grund der heutigen Berechnung auf 5,7 Milliarden veranschlagt worden. Der Bund soll daran rund 4,4 Milliarden beitragen. Die Schätzungen – und das ist sehr wichtig – erfolgten auf Grund von Vorprojekten. Sie enthalten also noch verschiedene Risiken. Wir müssen darum äusserst vorsichtig sein. Eine Reihe von Faktoren weisen darauf hin, dass die Kosten im Verlaufe der Jahre leicht über die 5,7 Milliarden steigen können. Ich erwähne folgendes: Der Land-erwerb wird manchenorts höher zu stehen kommen, als bisher berechnet wurde. Ein Beispiel hierfür finden wir bei dem Strassenprojekt Zürich-Pfäffikon, wo man mit rund 100 Franken pro Quadratmeter rechnen muss. Die Kosten für die notwendig werdenden Güterzusammenlegungen sind noch nicht übersehbar. Der Bau von Autobahnen oder Expressstrassen in den Städten sind nur roh geschätzt worden. Der Bau von Strassentunnels dürfte ein mehreres kosten. Für den St. Bernhardino zum Beispiel rechnete man seinerzeit mit 45 Millionen Franken; das heutige Projekt kommt auf 82 Millionen Franken zu stehen, wie der Chef des Departements uns in der Kommission mitteilte. Eine Teuerung, die im Verlaufe der Jahre 1960/1966/1977 leicht eintreten kann, ist nicht einkalkuliert. Für die Nationalstrassen ausserhalb der Städte sah die Rechnung der Planungskommission 3,3 Milliarden vor. Heute steht diese Position auf 4,6 Milliarden Franken; das sind ziemlich genau 40% mehr. Bei einer graduellen, allgemeinen Teuerung von 20% beim Bauprogramm C, müssten wir mit einer Verdoppelung der Verschuldung rechnen. Wenn der Bundesrat mit einem Kostenaufwand von 5,7 Milliarden rechnet, geht er sicher nicht zu weit.

2. In welcher Weise soll der Strassenbau finanziert werden? Die Kommission stimmt im grossen und ganzen den konjunkturpolitischen Erwägungen des Bundesrates zu. Die Finanzierung soll in der Hauptsache durch einen Zollzuschlag auf den Treibstoffen erfolgen und nicht durch Anleihen des Bundes. Wie hoch soll nun der Zuschlag sein? Der Vorschlag der Automobilverbände, 3 Rappen je Liter zu erheben, ist absolut ungenügend. Wenn man schon solche Forderungen an den Ausbau der Strassen stellt, wie es die Automobilverbände tun, sollte

man auch bereit sein, einen angemessenen Beitrag zu leisten.

Die Hauptdifferenz zwischen der Auffassung des Bundesrates und des Strassenverkehrsverbandes liegt erstens in der Schätzung der Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes; zweitens in den sich daraus ergebenden Treibstoffträgen. Der Bundesrat rechnet im Jahre 1970 mit einem Bestand von einer Million Motorwagen. Der FRS glaubt, dass dieser Bestand bereits im Jahre 1966 erreicht werde. Wer hat recht? Das wird uns erst die Erfahrung zeigen. Einmal wird auch der Bedarf an Motorfahrzeugen gesättigt sein.

Wie hoch dürfte der Treibstoffzollertrag je Motorfahrzeug sein? Die bundesrätliche Vorlage rechnet mit einem Durchschnittsertrag von 480 Franken; der FRS geht auf 500 Franken. Sie sehen, man geht von sehr verschiedenen Annahmen aus. So kommt es, dass der Strassenverkehrsverband mit einem Ansatz von 3 Rappen je Liter fast auf den gleichen Endertrag kommt wie der Bundesrat mit seinem Antrag von 7 Rappen.

Die Kommission gibt der bundesrätlichen Berechnung den Vorzug. Sie ist vorsichtiger. Die Kommission empfiehlt, dem Antrag des Bundesrates zuzustimmen.

3. Ist ein Zollzuschlag von 7 Rappen je Liter tragbar? Wir sagen ja. Man betrachte die tatsächliche Belastung! Auf Grund einer Veröffentlichung des Touring-Clubs der Schweiz wurden in der Kommission folgende Zahlen bekanntgegeben. Unter der Annahme eines Zollzuschlages von 7 Rappen und einer jährlichen Leistung von 10 000 km würden dem Besitzer eines Fahrzeuges folgende Mehrkosten erwachsen:

- für einen Volkswagen jährlich Fr. 55.—, monatlich Fr. 4.50;
- für einen Opel Rekord jährlich Fr. 63.—, monatlich Fr. 5.25;
- für einen Amerikanerwagen jährlich Fr. 105, monatlich Fr. 9.—;
- für einen Roller mit einer jährlichen Leistung von 5000 km jährlich Fr. 14.—, monatlich Franken 1.20;
- für ein Fahrrad mit Hilfsmotor bei einer jährlichen Leistung von 5000 km jährlich Fr. 5.—, monatlich 41 Rappen.

Die Behauptung der Autoverbände, dass eine solche Belastung nicht tragbar sei, kann nicht ernst genommen werden. Dies um so mehr, als gerade beim seinerzeitigen Preisstand von 58 beziehungsweise 65 Rappen für Superbenzin die höchste Zunahme des Motorfahrzeugbestandes zu verzeichnen war. 1 Rappen Benzinzuschlag macht nach der Schätzung des Bundesrates rund 14 Millionen Franken pro Jahr aus. Die Automobilverbände gehen unseres Erachtens zu weit, wenn sie mit 16 Millionen Einnahmen pro Jahr rechnen.

4. In welcher Zeit soll das Nationalstrassennetz ausgebaut werden? Ursprünglich hoffte man, den Ausbau innert 14 Jahren, also von 1961 bis 1974, ausführen zu können. Mit Rücksicht auf verschiedene Umstände wählte der Bundesrat die Variante C/D. Der Ausbau soll darnach in der Zeit von 17 Jahren erfolgen. Es ist der feste Wille des Bundesrates – das wurde in der Kommission mit Nach-

druck betont –, dieses Programm auch einzuhalten. Die finanziellen Mittel, die aus dem Zollzuschlag aus Treibstoffen fliessen, werden ausschliesslich für den Bau der Nationalstrassen verwendet. Das wird vom Bundesrat mit aller Deutlichkeit erklärt. Um jedem Zweifel zuvorzukommen, wird darum auch ein besonderes Konto geführt, das einer strengen Kontrolle unterstellt wird. Die Automobilisten brauchen deshalb keine Angst zu haben, dass ihre Abgabe nicht zweckentsprechend verwendet werde.

In der Kommission ist die Feststellung gemacht worden, dass nicht nur der Bund, sondern auch die Kantone durch den Bau der Nationalstrassen stark belastet werden. Wie steht es mit der Finanzierung der Nationalstrassen in den Kantonen? Sind alle Kantone in der Lage, ihren Anteil aufzubringen? In einem Postulat, das durch unsern Kollegen Herr Dr. Hauser noch besonders begründet wird, laden wir den Bundesrat ein, die Frage zu prüfen, wie den Kantonen die Finanzierung des Strassenbaues erleichtert werden könnte. Der Bundesrat nimmt das Postulat entgegen und hat die Bereitschaft, den Kantonen soweit wie möglich beizustehen, bereits in der Kommission bekundet. Im Durchschnitt dürfte der Bundesbeitrag an die Nationalstrassen rund 80% der Kosten ausmachen. Um den finanzschwachen Kantonen entgegenzukommen, könnte man sich vorstellen, dass der Bundesbeitrag in besonderen Fällen erhöht würde von 80 auf 90%. Das ist ein Argument mehr, den Zollzuschlag nicht zu niedrig anzusetzen.

Was geschieht, wenn die Finanzierung nicht ausreicht? Dann wird einfach langsamer gebaut! Die Frist von 17 Jahren wird gestreckt. Das Tempo richtet sich nach den Einnahmen; das sollte man sich merken.

Kann der Bau nicht durch Anleihen finanziert werden? Die Kommission teilt die Auffassung des Bundesrates, dass nur ausnahmsweise von diesem Mittel Gebrauch gemacht werden sollte. Insbesondere in Zeiten der Hochkonjunktur, wie der gegenwärtigen, ist es absolut irrig, diesen Weg der Finanzierung zu wählen. Es wird einen Zeitpunkt geben, wo der Bund Anleihen aufnehmen muss, um die Arbeiten des Strassenbaues fortzusetzen. Nach der Rechnung des Bundesrates sollen 800 bis 1200 Millionen Franken in dieser Weise aufgebracht werden. Weiter sollte man nicht gehen.

Ich komme zum Schluss. Unumstritten blieb in der Kommission die Ausnahme, die in der Vorlage zugunsten der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft und der Berufsfischerei gemacht wird. Es geht hier um einen Betrag von 8 bis 10 Millionen Franken im Jahr. Gewünscht wird ein möglichst einfaches System der Rückerstattung des Zollzuschlages auf Treibstoffen in diesen Fällen. Man denkt an eine Pauschalierung, die für die einzelnen Maschinen und Geräte leicht errechnet werden kann. Der Bundesrat sollte in geeigneter Form einen Anstoss dazu geben.

Wenn ich noch einen persönlichen Wunsch hier anbringen darf, so wäre es dieser, dass darnach getrachtet werden sollte, den Benzinpreis im ganzen Lande gleich zu halten, wie dies eine Zeitlang bereits der Fall war.

Namens der Kommission bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten.

**M. Sollberger**, rapporteur: La commission que vous avez désignée pour rapporter sur le message du Conseil fédéral concernant la perception de la taxe supplémentaire sur les droits d'entrée sur les carburants destinés à financer la construction des routes nationales s'est réunie à Lausanne jeudi 15 septembre 1960 et a siégé jusqu'au samedi 17 septembre en présence de MM. les conseillers fédéraux Bourgnicht, chef du Département fédéral des finances, et Tschudi, chef du Département fédéral de l'intérieur. Ces messieurs étaient accompagnés de M. le Dr Rückli, chef du service fédéral des routes et des digues, et de M. le Dr Umbricht, chef de l'administration fédérale des finances.

Vendredi matin 16 septembre, la commission a visité le parcours futur de l'autoroute Genève-Lausanne et les chantiers de ladite entreprise. La commission a pu se rendre compte des difficultés que représentait la construction d'une route nationale et des divers problèmes qui en résultent. Ces problèmes sont de tous ordres, en commençant par les expropriations, les remaniements parcellaires, les difficultés que les administrations fédérale et cantonale rencontrent quant au tracé d'une autoroute, chacun dans ce pays désirant la route nationale pour remédier aux difficultés d'un trafic qui devient toujours plus encombrant sur nos routes existantes, mais ne voulant absolument pas être touché par ledit tracé et voulant de toute façon éviter les inconvénients que présente pour d'aucuns une future route nationale. D'autre part, les intempéries nous ont convaincus que des difficultés et des impondérables avec lesquels il fallait compter existaient. Le mauvais temps en particulier, qui retarde tous les travaux, laisse penser que tous les chiffres donnés par le message et les fédérations ne sont que pure appréciation. Même les mastodontes les plus modernes, qu'ils soient américains ou suisses, ne permettent pas de surmonter l'influence des intempéries dans ce domaine.

Nous avons eu la possibilité de lire un article paru dans l'*Ordre professionnel* du 17 septembre 1960 intitulé «Routes nationales» signé par M. Barde, secrétaire patronal genevois connu, qui indique que des méthodes de construction plus rationnelles auraient permis de fortes économies quant à la construction des autoroutes. N'étant pas ingénieur civil, je ne veux pas juger de ces appréciations quant aux méthodes de nos ingénieurs et le travail de nos ouvriers. Je pense toutefois que nous pouvons faire confiance aux messieurs qui ont donné des explications à la commission, d'une part le Dr Rückli et d'autre part M. Dubochet, ingénieur en chef, qui connaissent à notre avis leur métier aussi bien que quiconque. J'ajoute que la Confédération, plus particulièrement le Département de l'intérieur, ont organisé leur travail et les soumissions selon les méthodes préconisées par les grandes entreprises de notre pays, qui travaillent même outre-mer.

La commission s'est ensuite réunie l'après-midi à Lausanne pour discuter du message du Conseil fédéral. Je ne voudrais en aucune manière vous répéter le message. MM. les conseillers fédéraux, lors des débats sur l'entrée en matière, ont exposé les vues du Conseil fédéral sur la question. Ils ont défendu avec énergie sa position, soit une surtaxe

de 7 centimes et un emprunt éventuel de 1,2 milliard amortissable en 18 ans. M. Tschudi, conseiller fédéral, chef du Département fédéral de l'intérieur, s'est particulièrement attaché à démontrer la nécessité des routes nationales, nous a indiqué leur longueur linéale et le temps qu'il faudrait pour les construire. Ce temps n'étant qu'une appréciation, je ne veux pas entrer dans des détails sur ce sujet. Nous pensons que vers les années 1980 à peu près les programmes prévus aujourd'hui par le Conseil fédéral et par la commission de planification auront abouti. M. Tschudi, conseiller fédéral, nous a rappelé que c'était bien la commission de planification qui avait, par une motion, demandé que les automobilistes, ou plus spécialement «les consommateurs de carburants sous toutes ses formes» soient soumis à une augmentation de prix à valoir sur les droits de douane afin que la Confédération obtienne les moyens d'accomplir son œuvre qui lui coûtera, pour la première étape, théoriquement 5,7 milliards. Je rappelle, pour tous ceux qui seraient tentés de l'oublier, que le chiffre indiqué est calculé sur les bases économiques et financières qui nous régissent aujourd'hui, chiffre contesté par les associations automobilistes. Il se pourrait que par la suite interviennent des modifications dont nul ne pourrait être rendu responsable. M. Tschudi, conseiller fédéral, a souligné d'une façon extrêmement précise et énergique que le travail concernant la construction des routes nationales serait poussé selon le programme indiqué dans le message. Il a en passant rappelé qu'à un moment donné la Confédération avait eu l'intention de prendre à sa charge la totalité du coût de construction des routes nationales ou autoroutes, mais que les cantons unanimes, fidèles au fédéralisme, n'avaient rien voulu en savoir et qu'aujourd'hui nous étions devant la situation que vous connaissez tous, à savoir que cette augmentation des droits d'entrée sur les carburants doit être réservée uniquement à la Confédération. Il est clair qu'à un moment donné la Confédération avait eu l'intention de prendre à sa charge les dépenses concernant la construction de routes nationales. Celui qui vous parle a présidé à l'époque une commission dite «Commission du Léman» où siégeaient les têtes de ligne de nos organisations routières; cette commission avait mis sur pied, avec l'aide de M. Nef, professeur, de Zurich, un article constitutionnel qui chargeait la Confédération de la construction de routes nationales dont nous nous occupons aujourd'hui, tout en réservant les droits des cantons. Mais cette proposition sollicitée en son temps par M. Streuli, ancien conseiller fédéral, ne fut pas acceptée, comme je vous l'ai déjà dit, par les cantons, ce qui est peut-être regrettable. Je ne veux point juger.

M. Bourgnicht, conseiller fédéral, s'attachant plus spécialement à considérer le problème financier, nous a dit avec raison que dans une époque de prospérité telle que celle que nous vivons la Confédération ne pouvait pas accumuler des dettes pour financer la construction des routes nationales. Il a souligné en passant – ceci pour démentir certains arguments qui sont servis à l'opinion ces jours-ci – que les prévisions budgétaires concernant la construction de l'autoroute Lausanne-Genève correspondent à la réalité. Le Conseil fédéral a déclaré qu'à notre

époque de prospérité c'est à la génération actuelle de payer les dépenses présentes, ce qu'a fort bien compris la commission. Lorsqu'on considère notre revenu national actuel, il est possible et nécessaire de demander au consommateur de carburant de faire un sacrifice pour les routes nationales, qui faciliteront d'une manière générale la circulation et le tourisme. Nous rappelons que le produit actuel des droits de douane sur la benzine n'est utilisé qu'à raison de 60 % pour la construction des routes, le solde de 40 % étant versé à la caisse générale.

D'autre part, le Conseil fédéral a fait remarquer qu'en utilisant fortement l'emprunt préconisé par diverses organisations d'automobilistes de notre pays, on surchargerait les dépenses d'intérêts à payer pour lesdits emprunts. Ceci est absolument vrai. Je constate – permettez-moi cette observation personnelle – que dans le canton de Vaud nous avons établi un plan de financement des investissements pour nos routes et grands travaux avec un amortissement s'étalant sur 50 ans; nous doublerons la somme totale nécessaire à ces travaux à cause des intérêts. Ce qui équivaut à dire que les constructions que nous avons prévues dans notre canton coûteront deux fois plus cher que si nous avions pu les payer comptant. Heureuse Confédération qui pourra peut-être le faire! Nous pensons que tous les cantons, eux, ne pourront faire face aux travaux prévus par la commission de planification et le Conseil fédéral qu'en recourant à des emprunts.

M. Bourgknecht, conseiller fédéral, nous a assurés – nous tenons à le souligner – que le produit de la surtaxe sur les droits de carburant serait porté dans un compte spécial qui ne pourrait servir qu'au financement des routes nationales. Cette mesure nous tranquillise du fait que les consommateurs de carburant seront assurés par la suite que leur sacrifice servira à améliorer nos routes nationales, ce qui leur vaudra certainement à eux-mêmes des économies dues aux bonnes conditions des routes. Le représentant du Conseil fédéral nous a précisé que si ce compte spécial était déficitaire, les sommes dépensées en plus seraient activées dans le bilan, ce qui garantit l'équilibre des comptes.

M. le conseiller fédéral nous a dit en outre, avec raison, qu'il n'était pas certain que le prix des carburants reste éternellement ce qu'il est aujourd'hui. Nous avons déjà vu se produire, dans ce domaine, des différences de prix à l'unité assez considérables. Si elles se faisaient dans le sens d'une baisse, le consommateur en profiterait et son sacrifice financier en serait diminué.

M. Bourgknecht a justifié la position du Conseil fédéral en ce qui concerne les exonérations de la surtaxe pour les agriculteurs, l'économie forestière et les pêcheurs professionnels. Il nous a assurés qu'il organiserait des défalcatons d'ordre forfaitaire concernant ces catégories de consommateurs exonérés. Nous attendrons pour juger, car cela nous paraît être un problème assez difficile à résoudre. En général les personnes qui ont un tracteur ou des engins mécanisés ont aussi une automobile. Que fera l'administration fédérale dans ces cas-là? Cela est bien difficile à dire aujourd'hui. Toutefois nous pouvons relever – la commission l'a fait – que les agriculteurs, les pêcheurs et l'économie forestière ne sont pas les seuls qui utilisent le carburant pour leur

propre travail. Les laitiers, les bouchers, les voitures de livraison, etc., qui parcourent nos villes et qui n'utiliseront que peu les autoroutes pourraient aussi, selon certains membres de la commission, se réclamer de la mansuétude de la Confédération à leur égard. Enfin, on nous assura que tout se passera normalement dans ce secteur.

La commission a passé ensuite à la discussion générale sur l'entrée en matière. Plusieurs opinions se sont exprimées au sujet de la proposition du Conseil fédéral, qui ne fut pas combattue. Certains membres ont estimé que le projet du Conseil fédéral devait être soutenu par la commission, que d'autre part le sacrifice demandé aux consommateurs de carburants était absolument justifié. Notre collègue, M. Etter, appuyé par deux membres de la commission, aurait voulu voir le prix du carburant n'augmenter que de 5 centimes. Cette proposition n'a pas eu de succès devant la commission. M. Etter justifiait sa proposition en signalant l'énorme augmentation annuelle du volume des carburants.

D'autre part, certains membres sont intervenus d'une façon extrêmement énergique en ce qui concerne la situation des cantons dans cette affaire. Les cantons, qu'on le veuille ou non et malgré leur prise de position fédéraliste, ont dans le domaine routier d'immenses responsabilités et de gros engagements à prendre pour l'avenir. Ils doivent non seulement participer par un certain pour-cent à la construction des routes nationales, ils ont encore des routes secondaires à construire ou à mettre en état. En outre, lorsqu'on construit une route nationale, les jonctions et améliorations d'autres routes cantonales bouleversées par la route nationale sont à la charge du canton, de même que leur entretien. Tant et si bien que pour certains ces charges financières deviennent, qu'on le veuille ou non, par trop lourdes. Je ne cite pas de chiffres parce que ces derniers ne sont que des prévisions et des estimations et qu'ils peuvent varier dans ce domaine particulier. Notre collègue, M. Hauser, a déposé un amendement demandant à la Confédération de bien vouloir prendre en considération la situation des cantons. M. Bourgknecht et M. Tschudi, ainsi que la commission unanime, ont accepté ledit amendement.

Nous avons aussi parlé, lors de cette discussion générale, des propositions qui avaient été faites en son temps devant la commission du Conseil des Etats par M. Despland; nous sommes obligés de reconnaître qu'il n'est pas possible de prélever sur les ressources disponibles, au sens de l'article 36<sup>ter</sup>, alinéa 2, de la Constitution, certaines sommes pour les cantons.

A l'époque, M. Etter, conseiller fédéral, avait confirmé que «la participation de la Confédération au tronçon vaudois de l'autoroute Lausanne-Genève, provisoirement fixée à 80 % (par l'arrêté fédéral du 3 octobre 1958) pourrait être augmentée, en vertu de l'article 3 de l'arrêté, mais qu'il ne convenait pas de fixer, d'une manière générale, à 90 % la contribution de la Confédération aux frais des routes de cette catégorie». (*Bulletin sténographique*, CN 1959, p. 750).

Nous pensons que le Conseil fédéral tiendra compte à l'avenir de cette déclaration. A notre avis,

il existe donc ainsi un moyen légal d'obtenir un allègement de la charge des cantons.

Si j'ai rappelé ces questions, il faut vous souvenir, Monsieur le président et Messieurs, que les Vaudois, comme d'autres cantons aussi du reste, ont de grosses charges dans le domaine routier et que le canton de Vaud est au fond une plaque tournante routière en notre pays suisse. M. Bourgknecht a eu l'amabilité d'assurer devant la commission qu'il tiendrait compte de la situation des cantons dans le sens rappelé ci-dessus.

M. Max Weber avait déposé au début de la discussion générale une proposition concernant l'article premier de l'arrêté. Cette proposition a cela de particulier qu'elle instaurait une échelle mobile concernant le prélèvement des droits sur les carburants. Cette proposition a été amendée par M. Ackermann, de Lucerne. La proposition de M. Weber était la suivante:

«1. Pour couvrir la part de la Confédération aux frais des routes nationales, le Conseil fédéral est autorisé à percevoir une taxe complémentaire spéciale sur les carburants pour moteurs.

»2. Le taux de la taxe sera fixé compte tenu du volume des constructions, du développement du produit des droits de douane et de la situation sur le marché des capitaux. Le montant ne devra pas dépasser 8 centimes par litre.

»3. Le Conseil fédéral nomme une petite commission chargée d'étudier les répercussions sur le plan de l'économie publique; cette commission sera consultée avant de procéder à une modification de la taxe en question.»

La commission n'a pas accepté le point 3 de la proposition Weber et M. Ackermann a modifié comme suit le point 2 de la proposition Weber:

«Le taux de la taxe sera fixé compte tenu du volume des constructions, du développement du produit des droits de douane et de la situation économique en général, particulièrement de la situation sur le marché des capitaux. Le taux de la taxe pour les années 1961 et 1962 ne devra pas dépasser 5 centimes par litre et 7 centimes pour les années suivantes.»

Cet amendement sera repris lors de la discussion par article.

Nous remarquons d'emblée que la proposition amendée par M. Ackermann est beaucoup plus restrictive pour le Conseil fédéral que la proposition Weber qui est plus «élastique». Cette proposition amendée a été acceptée momentanément par votre commission et le Conseil fédéral s'y est rallié provisoirement, attendant la décision que prendra le Conseil des Etats. Je souligne que M. Bourgknecht, conseiller fédéral, a déclaré devant la commission que le taux variable proposé par M. Weber ne serait pas catastrophique et ne compromettrait pas l'économie du projet. Il a bien dit aussi que la préférence devrait être cependant donnée à la proposition du Conseil fédéral, en ajoutant: «Il y a avantage à ce que les intéressés sachent quel est le taux appliqué et fassent leurs calculs aussi exactement que possible; il ne faut pas augmenter les facteurs d'insécurité.» Une minorité se prononça, par 8 voix, en faveur du projet du Conseil fédéral.

Cependant, Monsieur le président et Messieurs, li nous paraît que cette formule de compromis eût

pu rallier une certaine unanimité concernant l'arrêté proposé par le Conseil fédéral, du fait que le consommateur de carburants conteste les chiffres et les prévisions indiqués dans le message; il estime qu'ils ne correspondent pas à la réalité. Ceci vaut aussi bien pour le coût des routes que pour les statistiques et les prévisions qui ont été fournies par le message. Ainsi, Messieurs les routiers – si je puis m'exprimer ainsi – mettent en doute les statistiques selon lesquelles en Italie, en France, en Belgique, en Hollande, on paie le litre de benzine à tel prix sans préciser si dans ce prix-là est compris peut-être l'impôt sur la voiture. D'autre part, comme l'a affirmé M. Etter devant la commission, les usagers artisanaux et petits industriels de la route, qui possèdent souvent 5, 10, 12 ou 20 camions, verront leurs frais généraux augmenter d'une façon sensible. Cela vaut aussi pour les livreurs des agglomérations importantes qui eux, n'utiliseront probablement jamais l'autoroute.

MM. les conseillers fédéraux ont affirmé que les chiffres produits correspondaient effectivement à ce que l'on pouvait considérer comme la réalité du moment mais qu'évidemment pour l'avenir, comme je l'ai déjà dit, il y avait un certain facteur d'insécurité à considérer.

M. Leuenberger a demandé en particulier si, dans les 7 centimes, l'impôt sur le chiffre d'affaires était compris. Les représentants du Conseil fédéral nous ont répondu que ce n'était pas le cas. Ce chiffre d'affaires correspond à 0,243 pour 7 centimes.

En terminant, M. Bourgknecht, conseiller fédéral, a indiqué à la commission et précisé que suivant l'évolution de la situation, une diminution ou une augmentation de la taxe pourra toujours être demandée, si c'est nécessaire. Il a insisté encore une fois sur le fait que les calculs ont été établis en fonction de la situation actuelle et des expériences faites. M. Umbricht, directeur de l'administration fédérale des finances, nous a confirmé d'une façon très précise les explications de M. Bourgknecht. Puis il nous a donné une statistique concernant l'augmentation qui serait à la charge du consommateur pour certaines voitures utilisées dans notre pays. Evidemment, si l'on considère les chiffres qu'il nous a indiqués pour des voitures parcourant 10 000 km par an, cela reviendrait pour une VW à 4 fr. 50 par mois, une Opel à 5 fr. 25, une voiture américaine à 9 francs, etc. (Je ne continue pas l'énumération de ces indications parce que finalement on arriverait à penser ou à croire que l'augmentation prévue ne coûtera rien au consommateur!) Je dis cela parce qu'il faut évidemment considérer toutes les statistiques pour ce qu'elles valent. Elles sont habituellement faites avec bonne foi mais on s'en sert dans des buts bien déterminés.

Je voudrais, en terminant, Monsieur le président et Messieurs, remercier au nom de la commission les conseillers fédéraux et leurs directeurs qui nous ont facilité la tâche et qui ont bien voulu nous donner les explications nécessaires quant à la valeur du message qui nous a été remis. Je souligne qu'il est toujours pénible – et je le sais d'une façon particulière comme responsable des finances vaudoises – de demander au citoyen un effort supplémentaire envers la communauté. Mais il nous paraît que cet effort ne dépasse pas les possibilités moyennes des

consommateurs de carburants et nous formons le vœu que leur esprit de solidarité envers la communauté accepte ce sacrifice sans trop récriminer. Il ne faut pas toujours vouloir obtenir dans ce pays sans penser qu'il y aura pour chacun une prestation supplémentaire envers la communauté. Il y va du renom de notre pays dans le domaine touristique en particulier et il y va de la possibilité dans le domaine des transports de survivre. Il suffit de vous promener sur certaines de nos routes existantes pour être convaincus que le message du Conseil fédéral dit parfaitement ce qu'il avait à dire. A nous, citoyens de ce pays, de savoir, une fois encore, sacrifier à l'intérêt général.

Nous vous prions donc, Monsieur le président et Messieurs, au nom de la commission unanime, d'entrer en matière sur le message du Conseil fédéral concernant la perception d'une taxe supplémentaire sur le produit des droits d'entrée sur les carburants destinés à financer la construction des routes nationales.

Je dois encore ajouter que depuis la rédaction de ce rapport la commission a siégé à nouveau hier, au Palais fédéral. Huit de ses membres étaient absents.

Après avoir enregistré la décision prise par le Conseil des Etats, elle a décidé, par 8 voix contre 7, de maintenir la proposition Weber/Ackermann telle qu'elle l'avait admise à Lausanne par 15 voix contre 8. Pour leur part, MM. Bourgknecht et Tschudi, conseillers fédéraux, ont maintenu la proposition faite dans le message du Conseil fédéral. M. Bourgknecht a fait valoir que dès l'instant où la Confédération s'engagerait à aider, à l'avenir, les cantons qui se trouveraient en proie à des difficultés financières par suite de la construction des autoroutes, la communauté se devait d'accepter une surtaxe de 7 centimes.

La proposition Etter (5 ct.), mise à nouveau en discussion, fut repoussée par 13 voix contre 2; celle de M. Grendelmeier, favorable à la thèse du Conseil fédéral, le fut également par 8 voix contre 7. Enfin la commission s'est ralliée aux décisions prises par le Conseil des Etats aux articles 2 et 3.

#### *Allgemeine Beratung – Discussion générale*

**Grendelmeier**, Berichterstatter der 1. Minderheit: Vorerst möchte ich zum Einwand Stellung nehmen, mit der gegenwärtigen Vorlage würden Steuern auf Vorrat eingezogen, etwas, das sicher keiner von uns mit Vergnügen hinnehmen würde. Dieser Einwand ist schon formal unrichtig. Steuern fliessen in die Staatskasse, woraus die Erfüllung der Staatsaufgaben finanziert wird, ohne dass der Steuerzahler im Moment der Steuerleistung weiss, was mit seinem Geld *in concreto* geschieht. Beim heute in Frage stehenden Zollzuschlag aber ist der Verwendungszweck angegeben. Der Benzinkäufer weiss, dass der Zuschlag für den Strassenbau verwendet wird und dass mit diesem begonnen wurde. Die Behauptung, es würden Steuern auf Vorrat einkassiert, ist also unrichtig; sie bedeutet ein leeres Schlagwort.

Materiell ist der Zollzuschlag von 7 Rappen begründet. Ausgangspunkt ist die Tatsache, dass die Nationalstrassen dem Automobil dienen und auch von den Automobilisten verlangt worden sind. Für

die übrigen Verkehrsteilnehmer würden jedenfalls die heutigen Strassen vollauf genügen. Es ist daher richtig, dass diejenigen den Strassenbau zahlen, die vorwiegend die Strassen benutzen. Richtig ist andererseits, dass die Planung auf eineinhalb Jahrzehnte hinaus gewisse Schwierigkeiten bietet, weil Vergangenheit und Gegenwart als Grundlage angenommen werden müssen und nicht auf die Zukunft abgestellt werden kann. In der Bemessung des künftigen Verkehrsvolumens und damit der künftigen Eingaben ergeben sich notwendigerweise Schwierigkeiten. Über die Kosten ist dasselbe zu sagen. Was das künftige Verkehrsvolumen als Grundlage für die Berechnung der Einnahmen betrifft, so ist es gut, wenn der Bundesrat mit nüchternen, ungespekulativen Zahlen operiert hat. Es ist unangebracht, wenn die Annahme des Bundesrates damit abgetan werden will, er habe sich schon in den Jahren 1940, 1945, 1950 und 1955 geirrt. Niemand, auch nicht die Automobilverbände, haben nach den Kriegsjahren die künftigen Verhältnisse voraussehen können. Wir alle haben mit Arbeitslosigkeit in grösstem Rahmen gerechnet. Inzwischen sind alle Nachholbedürfnisse bis zu einem gewissen Grade befriedigt worden. Die Aufwärtskurve, wie sie sich in den fünfzehn Jahren nach dem Kriege gezeigt hat, dürfte sich offenbar dem Zenite nähern. Ich will damit keineswegs schwarze Tage prophezeien, sondern nur dartun, dass die Beschleunigung der Verkehrsentwicklung anders zu beurteilen ist, als wie es die Verbände tun. Es braucht die kleinste Bremsung der Konjunktur, und schon wird die Kurve sinken. Sollten nun die Verbände mit der Beurteilung des künftigen Verkehrsvolumens doch recht bekommen, so ist es um so nötiger, dass wir mit dem Bau sofort beginnen, ihn forcieren und durch keinerlei finanzielle Restriktionen behindern.

Auch für die Kosten ist der Ausgangspunkt nicht ausser acht zu lassen. Die erste Kostensumme von 3,9 Millionen Franken pro Kilometer, die bekanntgegeben worden ist, fusste auf Annahmen der Planungskommission. Diese hatte aber keine genauen Berechnungen angestellt, sondern ging von Erfahrungszahlen der Vergangenheit aus; sie hat die künftige Entwicklung nicht miteingerechnet. Die heutige Vorlage aber beruht auf genaueren, wenn auch noch nicht endgültigen Grundlagen. Vor allem beruht sie auf dem Miteinbezug der veränderten Verhältnisse. So hat sich vor allem der Umfang der Bauten wesentlich verändert. Es werden nunmehr 1700 km Strassen gebaut. Ferner werden gewisse Strassen höher klassiert, was wiederum mehr Kosten verursacht. Die gesamten Mehrkosten hierfür allein betragen über 700 Millionen Franken. Auch übersteigen die Kosten der städtischen Nationalstrassen mit 1100 Millionen Franken das Aundert-halbache der Annahmen der Planungskommission. Legt man die Kosten, um eine Vergleichsmöglichkeit zu haben, der in Bau begriffenen Strasse Genf-Lausanne, mit etwa 4,5 Millionen Franken pro Kilometer zugrunde, so ergibt sich bei einem Strassenausbau von 1700 km die Summe von zirka 8 Milliarden Franken, also eine wesentlich höhere Summe, als heute, mit 5,7 Milliarden Franken, angenommen wird. Aber selbst wenn die Kilometerkosten weniger als 4,5 Millionen Franken betragen würden, so darf nicht übersehen werden, dass im

Voranschlag des Bundesrates keine Reserven für Unvorhergesehenes berücksichtigt worden sind. Dazu kommen noch die Kosten für die ganz sicher eintretenden Preissteigerungen für Landerwerb, Material sowie die Lohnerhöhungen. Sie erinnern sich an die gestrigen Ausführungen von Kollege Welter. Er hat an wenigen Beispielen aus dem Kanton Zürich dargetan, dass die Landpreise in wenigen Jahren von Fr. 5.— auf Fr. 85.—, von Fr. 4.— auf Fr. 67.— gestiegen sind. Was in Zürich der Fall ist, trifft leider überall in der Schweiz zu. Allein die Landpreiserhöhungen können Kostenerhöhungen von gegen einer Milliarde Franken ausmachen. Vor allem dürfen die Landpreiserhöhungen in den Städten nicht unterschätzt werden. Für die Expressstrassen werden sehr hohe Landpreise bezahlt werden müssen.

Schliesslich ist die Rechnung des Automobilverbandes auch deshalb falsch, weil sie nur den Ausbau der Nationalstrassen im Auge haben, ohne auch an den Ausbau der übrigen Strassen zu denken. Sie berücksichtigen nicht, dass der Ausbau der Nationalstrassen selbstverständlich bedingt, auch die übrigen Strassen auf einen angepassten Stand zu bringen. Alle diese Faktoren zusammengefasst haben mich überzeugt, dass die Kosten von 5,7 Milliarden überschritten werden und dass es deshalb angebracht ist, zur rechten Zeit die Mittel zu sammeln.

Nun noch ein paar Worte zu einigen idealistischen Gründen. Wenn ich der Vorlage zustimme, so vor allem auch deswegen, weil ich im Bau von Autostrassen ein wirksames Mittel zur Auflockerung des Verkehrs und gleichzeitig eine Retardierung der Zunahme der Automobilunfälle erblickte. Wenn erwartet werden kann, dass durch den Ausbau der Autostrassen generell das Anwachsen der Todesfälle und der Unfälle überhaupt gebremst werden kann, dann darf nichts unterbleiben und nichts uns daran hindern, den Bau mit allen Mitteln zu fördern. Es darf hier nichts hindernd im Wege stehen, wo es um Menschenleben geht. Für mich ist es andererseits klar, dass der Bau nur nach Massgabe der Mittel, die zur Verfügung stehen, wird wachsen können. Wo die Mittel gebremst werden, wird auch der Bau gebremst. Das geht schliesslich wieder auf Kosten von Menschenleben. Ich kann deshalb die Automobilverbände, welche doch die Interessen der Automobilisten, das heisst des Hauptkontingentes der Verunfallten vertreten sollten, nicht verstehen. Ich kann nicht begreifen, dass sie auch jetzt wieder, wie bei der Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung, im Wege stehen. Waren es übrigens nicht die Verbände, die nach Autostrassen schrien? Und heute, da man mit Begeisterung an den Bau der Strassen geht, knausern diese Leute und bremsen. Es sind allerdings nicht die Verbände als solche, nicht ihre Mitglieder, sondern die Leitung der Verbände. Ich bin fest überzeugt davon, dass das Verbandsvolk anders denkt. Ich glaube übrigens auch, dass die Verbände, die mit dem Referendum drohen, sich eventuell irren könnten. Es könnte sehr wohl geschehen, dass sie neben den habituellen Neinsagern auch die grundsätzlichen Automobilfeinde, die grundsätzlichen Feinde der Autostrassen, die nicht motorisierten Strassenbenützer, die Naturschützer und die Lärmempfindlichen usw. zusam-

menscharen. Wer bezahlt dann die Rechnung, wenn der Strassenbau wiederum hinausgeschoben wird? Es wäre ausgerechnet das Verbandsvolk, das zu leiden hätte.

Der Einfluss der Verbandsgewaltigen ist auch in einem anderen Punkt unverständlich. Seinerzeit, als das Benzin noch 58 Rappen und mehr kostete, hatte keiner der Verbandsvorstände sich für eine Preisherabsetzung eingesetzt. Sie nahmen diesen hohen Preis als selbstverständlich hin. Sie schauten gelassen zu, wie Millionen des überbezahlten Benzins ohne Gegenwert ins Ausland, in fremde Taschen wanderten. Sie überliessen den Kampf einem anderen, um einen anständigen Benzinpreis herbeizuführen. Es war, wie sie wissen, ein Aussen-seiter, der den heutigen tiefen Benzinpreis herbeiführte, der uns erlaubt, etwas zu bieten und unsere Strassen auszubauen. Und was geschieht nun heute, wo für den verlangten Zuschlag von 7 Rappen ein Gegenwert im Strassenbau geboten wird, wo diese 7 Rappen nicht einfach in fremde Taschen fliessen? Da erheben die Verbände ihr Kriegsgeschrei und drohen mit dem Referendum. Ich bin überzeugt, dass der Automobilist anders denkt als die Herren am Vorstandstisch.

Aus allen diesen Gründen wird der Landesring für Eintreten stimmen.

#### **Etter, Berichterstatter der zweiten Minderheit:**

Als ich mich hier vor rund 5 Jahren das erste Mal vorgestellt habe, habe ich erklärt, ich würde in der Regel sehr bundesratstreu sein. Leider muss ich Ihnen gestehen, dass ich bei diesem Geschäft hier, diese Treue ganz gründlich brechen muss. Ich werde mich dann aber um so mehr bemühen, bei den kommenden Vorlagen wieder auf die offizielle Linie einzuschwenken und mich bessern.

Nun aber zur Sache! Bei der Beratung der Verfassungsvorlage sagte ich, in Übereinstimmung mit dem überwiegenden Teil der Strassenbenützer, zu, dass wir beim Bau der Nationalstrassen einverstanden sein würden, ein zusätzliches finanzielles Opfer zu leisten. Daran hat sich bis heute nichts, aber auch gar nichts geändert, nachdem wir heute sogar feststellen, dass die Kosten für den Bau der Nationalstrassen eher höher sein werden, als veranschlagt wurde. Nachdem wir hier im Rate mitgeholfen haben, das Nationalstrassennetz zu erweitern, sind wir zu einem gewissen Nachdoppeln auch bereit. Wir sind der Meinung, dass die Strassen so rasch als möglich zu bauen seien und dass ein Zollzuschlag sich rechtfertige. Die Vorlage des Bundesrates aber, mit ihren 7 Rappen, geht unseres Erachtens zu weit. Sie ist meiner persönlichen Meinung nach auch materiell nicht gerechtfertigt oder nötig. Einleitend stelle ich aber immerhin fest: Es scheint da und dort in der Diskussion vergessen zu werden, dass die Meinungsverschiedenheiten in der Finanzierung sich nur auf den zeitlichen Raum der Tilgungsfrist beziehen, nicht aber auf die totale Höhe der schlussendlichen Leistungen durch den Zollzuschlag. Wir stellen im übrigen den zweiten Minderheitsantrag der Kommission rein persönlich, ohne jede Fühlungnahme und ohne jeden Auftrag etwa seitens der Automobilverbände, obwohl ich persönlich der Meinung bin, dass man diese Verbände ernst zu nehmen hat, auch dann, wenn sie in der

letzten Zeit etwa im ungünstigen Sinne im öffentlichen Rampenlicht gestanden haben.

Gestatten Sie mir nun, unsere Auffassung, dass 5 Rappen genügen würden, auch materiell zu begründen! Wir wissen alle, dass der Finanzbedarf heute nur annähernd errechnet werden kann, weil die Schätzung über die Einnahmen und die Ausgaben noch sehr unbestimmt sind. Es scheinen mir zu dieser Schätzung folgende Feststellungen am Platze: Die Planungskommission hat seinerzeit – es sei ihr daraus durchaus kein Vorwurf gemacht – auf Grundlagen basiert, die sich bereits weit überholt haben. Die damals angenommenen Motorfahrzeugbestände werden rund 10 Jahre früher erreicht sein. In bezug auf die Höhe der Treibstoffzoll-einnahme pro 1960 wissen wir heute schon, dass der in der Botschaft erwähnte Betrag von 270 Millionen Franken nicht nur erreicht wird, sondern mit aller Wahrscheinlichkeit die Summe von 300 Millionen Franken überschreitet. Da müssen Sie doch zugestehen, dass man in bezug auf diese Schätzungen zumindest etwas geteilter Meinung sein kann, obwohl ja kein Mensch voraussagen kann, wie sich die Dinge schlussendlich definitiv entwickeln werden. Nicht viel anders ist es bei den Baukosten. Man kommt heute sehr gerne und erklärt, dass die Kosten nicht 5,7 Milliarden Franken, wie die neuesten Schätzungen lauten, betragen werden, sondern vielleicht das Doppelte. Auch hier möchte ich doch zu einer gewissen Vorsicht mahnen. Bei den Beratungen unserer Kommission in Lausanne wurde von einem Mitglied gefragt, ob es zutrefte, wie herumgeboten werde, dass die Kosten für die Strecke Lausanne–Genf mehr als 80 Millionen teurer zu stehen kämen, als veranschlagt worden sei. Vom Bundesratstisch wurde darauf geantwortet, es deute gegenwärtig nichts darauf hin, dass die Kosten wesentlich überschritten würden. Wir haben auch in der Nähe der Stadt Bern, im Grauholz, gegenwärtig eine Strasse im Bau und dort wissen wir, dass die reinen Baukosten – ich betone ausdrücklich: die reinen Baukosten – kaum wesentlich höher sein werden als veranschlagt. Es bleibt hier einzig die Frage des Landerwerbs. Diese Frage wird sich, wie gesagt worden ist von Herrn Grendelmeier, in der ganzen Schweiz stellen. Ich möchte aber Herrn Grendelmeier immerhin sagen: wenn er erklärt, dass die gleichen Verhältnisse wie in Zürich auch in andern Kantonen vorliegen würden, dass dem doch nicht so ist. Es soll ja schon mehrmals vorgekommen sein, dass man in Zürich etwas schneller war als im langsamen Bern!

Und nun zur Frage der Finanzierung teilweise durch Anleihen. Noch nie, aber auch noch gar nie, wurde ein Werk von diesem Umfang durch reine Barzahlung erstellt. Wir haben seinerzeit unsere Eisenbahnen gebaut. Wir bauen gegenwärtig unsere Kraftwerke und vieles andere mehr. Wir haben schon oft den Anleihensweg beschreiten müssen. Ich glaube nicht, dass es unbedingt nötig ist, dass am Schluss der Bauetappe auch bereits der letzte Pfennig bezahlt sein wird, denn wir bauen ja schlussendlich nicht für uns, sondern auch für unsere Nachkommen, obwohl ich durchaus nicht der Meinung wäre, man müsste diese Kosten auf Generationen hinaus erstrecken. Aber eine gewisse Fristverlängerung scheint absolut tragbar und gegeben.

Man hat in der Botschaft des Bundesrates die Frage der Währung und der eventuellen Zinsfusserhöhungen etwas schwarz dargestellt. Ich bin sehr froh, dass man das gegenwärtig weniger drastisch tut. Ich glaube, hier ist man etwas daneben geraten! Es ist doch ausserordentlich schwierig, im Jahre 1960 schon sagen zu wollen, wie sich die Geldflüssigkeit in den Jahren 1965, 1970 oder sogar 1975 gestalten wird. Voraussagen scheinen mir hier einfach nicht möglich zu sein.

Nun kommen wir zu einem ganz entscheidenden Punkt: die Frage der Einsparungen durch den Bau der Nationalstrassen. Ja, bestimmt gibt es Leute und Motorfahrzeughalter, die durch den Bau der Nationalstrassen wesentliche Einsparungen machen werden. Aber vergessen Sie nicht, dass der Hauptteil der Auto- und Lastwagenbesitzer Leute sind, die Werkverkehr pflegen; es sind Leute, die ihre Transportmittel für den täglichen Erwerb nötig haben. Gerade diese Leute werden nur zum kleinen Teil in Zukunft auf den grossen Adern rollen können, sondern sie werden sich nach wie vor auf den bisherigen Strassen im Lokalverkehr bewegen und von den Nationalstrassen nur indirekt profitieren. Denken Sie auch an unsere Ärzte, Tierärzte, Handwerker und Gewerbetreibenden, aber auch an unsere Reisenden. Diese werden zum weitaus grössten Teil die bisherigen Strassen benützen müssen. Das aber sind mit wenigen Ausnahmen nicht die grossen Leute, wie man heute so gerne jeden Motorfahrzeugbesitzer nennt, sondern es sind Leute, die ihren Lebensunterhalt zum Teil noch recht sauer verdienen müssen. Wenn in diesem Zusammenhang immer gesagt wird, man habe in der Schweiz gegenwärtig eine so grosse Hochkonjunktur, da möchte ich doch immerhin sagen, dass es in dieser Hochkonjunktur eben gerade auch diese Leute vorweg sind, die ihr Motorfahrzeug zum täglichen Erwerb brauchen und von dieser Hochkonjunktur nur am Rande berührt werden.

Wenn man uns sagt, dieser Zuschlag von 7 Rappen würde ja sehr wenig ausmachen, so stimmen diese Rechnungen schon, die unser Herr Kommissionspräsident hier vorgelegt hat. Ich kann diese auch nachrechnen. Aber ich möchte Sie doch fragen: wer fährt heute im Jahr nur seine 10 000 km? Es sind bestimmt diejenigen Leute, die ihr Automobil nur für Sonntagsfahrten und vielleicht für Fahrten des persönlichen Vergnügens benötigen. Aber wir, die wir Camions und Motorfahrzeuge für den täglichen Erwerb nötig haben, fahren doch mindestens 20 000, 30 000 und 40 000, ja bis 50 000 km pro Jahr. Hier liegen die Dinge doch anders! Ich kann mir sehr gut ausrechnen und habe es auch getan, dass die Aufwendungen hier 100–200 Franken, bei den Camions 500–1000 Franken, im Jahr mehr betragen würden. Diese Aufwendungen fallen kostenmässig also ins Gewicht; man darf sie nicht bagatellisieren.

In der Frage der zeitlichen Ausführung möchte ich nur wünschen, dass der Optimismus der Botschaft eingehalten und realisiert werden kann. Ich muss Ihnen leider gestehen, dass – so sehr ich das wünschte – ich einige Hemmungen habe, daran zu glauben.

Gestatten Sie mir noch ein Wort zu den Zahlenvergleichen mit dem Ausland. Zugegeben: wir

haben heute einen verhältnismässig billigen Benzinpreis. Aber wenn in der Botschaft Zahlen genannt werden, dann muss man doch auch wissen, dass, wenn wir ins Ausland fahren, wir Benzincoupons erhalten, womit unser Benzin im Ausland um rund 20 Rappen je Liter verbilligt wird. Wir müssen weiter wissen, dass einzelne der aufgeführten Länder im Benzinpreis auch die Motorfahrzeugsteuer inbegriffen haben. Diese Steuern machen sehr leicht 10–20 Rappen je Liter aus. – Das wären die sachlichen Einwände!

Nun komme ich zu den psychologischen und taktischen Gründen, die es meiner Meinung nach einfach rechtfertigen, diese Frage noch ein bisschen besser sich anzusehen. Auf Seite 20 der Botschaft wird vom Bundesrat dargestellt, dass bei einem Zuschlag von 5 Rappen die Finanzierung 1982 gesichert wäre, bei 7 Rappen 1978, also ein Unterschied von ganzen 4 Jahren! Da muss ich Sie schon fragen: lohnt es sich wegen diesen 4 Jahren Hinauszögerung wirklich, das ganze Schweizervolk, das heisst zumindest einen grossen Teil davon, zur offenen Unzufriedenheit aufzurütteln? Ich glaube, nein! Um so weniger, als wir heute noch gar nicht wissen, ob das Bauprogramm wirklich vor 1982 fertig wäre und ob die Schätzungen des Bundesrates nicht doch etwas zu pessimistisch sind.

Ich möchte grundsätzlich feststellen: der motorisierte Verkehrsteilnehmer ist zu einem tragbaren Opfer bereit. Wir sind überrascht, dass die Einigung, die seinerzeit praktisch bereits vorlag, nun heute einfach auf die Seite gestellt werden soll, und dass damit bestimmt das Signal zu einem absolut unnötigen Referendumskampf gegeben werden muss. Bei Annahme unseres Antrages könnte dieser Referendumskampf nach meiner Überzeugung mit aller Wahrscheinlichkeit vermieden werden. Entsprechende Erklärungen seitens der Verbandsspitzen liegen zum mindesten vor.

Es mag scheinen, dass diese Offerte von 5 Rappen etwas bescheiden wäre. Ich bin aber überzeugt, wenn Sie in unser Volk hinaushören, dass dieser Vorschlag das Richtige und das Erreichbare wäre. Man mag erklären, man scheue diesen Referendumskampf nicht. Ich will Ihnen die absolute Versicherung abgeben, dass ich dieses Referendum nicht unterschreiben werde. Natürlich müsste ich mir alle Rechte vorbehalten, wenn der Kampf dann später ausgefochten werden sollte. Ich werde zu diesem Referendum auch nicht anschüren. Ich bitte Sie aber doch, diese Sache nicht allzu leicht zu nehmen.

Nun möchte ich noch eine ganz kleine Überraschung anführen, die sicher für viele von Ihnen neu sein wird. In Lausanne wurde anlässlich unserer Kommissions Sitzung erklärt, man würde nicht nur den Treibstoffzollzuschlag erheben, sondern auch die Warenumsatzsteuer noch dazu schlagen mit 3,6%. Mit andern Worten: wir hätten dann nicht einen Zuschlag von 7 Rappen, sondern 7¼ Rappen. Da muss ich Sie schon fragen: Ist es wirklich nötig, dass man den Gegnern des Zollzuschlages auch dieses Moment noch in die Hände spielt? Ich glaube, dass hier absolut unnötig Porzellan zerschlagen wird und bin überzeugt, nachdem es sich um eine reine Fiskalgebühr und nicht um einen eigentlichen Zoll handelt, dass man bei gutem Willen unbedingt zum mindesten von der Erhebung der Warenumsatz-

steuer absehen könnte. Leider sind wir nun heute bereits in einer Situation – damit komme ich zum Schluss – wo man beginnt, die Schafe von den Böcken zu scheiden. Man beginnt da und dort diejenigen Leute, die für 7 Rappen Zuschlag sind, als gute Eidgenossen zu taxieren und diejenigen, die es wagen, eine andere Meinung zu haben, betrachtet man – ich mache den Satz nicht fertig. Sie dürfen mir glauben, dass, nachdem ich beruflich sehr am Bau der Nationalstrassen interessiert bin, ich es ausserordentlich bedaure, dass wir heute in dieser verfuhrwerkten Situation sind. Ich sehe aber einfach nicht ein, wieso man ohne Not dem motorisierten Strassenverkehr gegen seine Überzeugung und gegen seinen Willen Opfer zumuten muss, die ohne Schaden zeitlich etwas mehr gestaffelt werden könnten. Ich sehe es umso weniger ein, als diese Strassenbenützer die Bereitschaft erklärt hatten, wieder zu verhandeln, wenn sich die Dinge anders gestalten sollten, als man annimmt. – Politik, sagt man, sei die Kunst des Möglichen. – Ich empfehle Ihnen, hier gute Politik zu machen, auf die Vorlage einzutreten und nach Möglichkeit den Vorschlag der zweiten Minderheit anzunehmen.

**M. Dafflon:** Nous pourrions, comme d'autres orateurs l'ont fait ou vont le faire à cette tribune, souligner les inconséquences et les erreurs de calcul du message du Conseil fédéral et nous étonner de l'obstination qu'il met à vouloir percevoir coûte que coûte et sans attendre une taxe supplémentaire de 7 centimes sur chaque litre de carburant pour le financement de la construction des routes nationales. Nous pourrions par exemple relever le fait que les prévisions des experts fédéraux sont manifestement inexactes quand ils chiffrent à 270 millions le produit des droits sur l'essence en 1960, alors que le résultat des huit premiers mois atteste qu'il sera notablement plus élevé, c'est-à-dire d'environ 300 millions. Nous pourrions poser la question de savoir si le centime de surtaxe sur l'essence qui «vaut» aujourd'hui 13 millions de francs ne vaudra pas bien davantage dans cinq ans, par exemple. Nous pourrions encore demander quel sera exactement le rythme des travaux de construction des routes nationales et si l'on est vraiment assuré de pouvoir les exécuter dans les délais fixés.

Tout cela justifierait les propositions transactionnelles qui sont faites et que nous soutiendrons le cas échéant. Mais notre position est tout autre; il s'agit d'une opposition de principe à une surtaxe qui n'est pas autre chose qu'un nouvel impôt indirect dont la perception tendra à augmenter directement ou indirectement le coût de la vie. Ce nouvel impôt, tous les automobilistes devront le payer, y compris ceux qui n'utiliseront pas les autoroutes parce qu'habitant des régions où on n'en construira pas, comme le canton des Grisons et la région du Jura, par exemple.

Elle est ensuite et surtout, notre attitude, une opposition au mode de financement prévu pour la construction des routes nationales. Nul ne disconvient que cette tâche d'intérêt général n'a été que trop retardée, mais nous considérons qu'elle fait partie des tâches ordinaires de l'Etat et qu'elle doit par conséquent être financée par les ressources ordinaires de la Confédération.

Dans son message (p. 24 et 25), le Conseil fédéral souligne que cela serait possible du point de vue constitutionnel (voir art. 36<sup>ter</sup>, al. 2 de la Constitution). Mais il écarte délibérément ce mode de financement qui serait pourtant le plus normal en disant: «Vous connaissez les exigences de notre défense nationale, les besoins de notre agriculture et les obligations sociales auxquelles la Confédération doit satisfaire».

Le Conseil fédéral invoque encore la formation des cadres scientifiques, le développement de l'énergie atomique et d'autres tâches. Tout cela est vrai, mais ce qu'il nous paraît indispensable de souligner c'est que lorsqu'on propose d'effectuer 400 millions de francs de plus de dépenses militaires, sinon davantage, on ne juge pas nécessaire de percevoir de lourds impôts et on estime alors que cette somme énorme peut être tranquillement inscrite dans les dépenses annuelles de la Confédération.

On rend hommage de tous côtés à l'orthodoxie du nouveau chef du Département fédéral des finances qui n'entend pas laisser voter de nouvelles dépenses sans en assurer la couverture. Ces éloges nous paraîtraient plus convaincants s'ils étaient valables aussi pour les dépenses militaires énormes qu'entraînera la réforme de l'armée.

Etant donné que ce n'est pas le cas, nous ne pourrions pas nous rallier à la perception d'une forte taxe supplémentaire sur les droits d'entrée sur les carburants, cela pour les raisons de principe que je viens d'indiquer.

**M. Reverdin:** Au nom du groupe libéral, je viens vous recommander, de manière pressante, de voter la proposition de la majorité de la commission.

Nous ne savons pas exactement au-devant de quoi nous allons dans la construction du réseau d'autoroutes. On ne peut travailler qu'à coups d'estimations. J'ai lu avec le même intérêt et le message du Conseil fédéral, qui contient des estimations, et le mémoire de la Fédération routière, qui en contient d'autres. Mais ces deux textes m'ont laissé sceptique. Il y a trop d'inconnues à mon avis dans l'équation pour que nous puissions prétendre la résoudre de manière rigide, pour que nous puissions dire 7 centimes, avec le Conseil fédéral, 3 centimes, avec la Fédération routière, ou même 5 centimes, avec M. Etter.

Passons très rapidement en revue quelques-unes de ces inconnues. Tout d'abord le rendement des droits sur l'essence. Il dépend du développement de la motorisation; il dépend de la conjoncture économique, qui ne saurait ne pas avoir d'influence sur l'utilisation des véhicules disponibles; il dépend du progrès technique, qui peut-être parviendra à réduire sensiblement la consommation d'essence par moteur; il dépend du volume du tourisme étranger, donc de la situation générale en Europe et dans le monde.

Les évaluations du Conseil fédéral nous paraissent par trop pessimistes. Si je reprends par exemple le message relatif au régime financier, je constate qu'on estime que la moyenne des droits sur l'essence sera de 230 millions pour les années 1959 à 1963. Or, pour les deux premières de ces années, ces droits seront d'environ 275 millions.

L'erreur est de 20%. De telles erreurs sont parfaitement excusables dans des évaluations de ce genre-là. Mais c'est précisément parce que de telles erreurs sont possibles qu'il me paraît dangereux de proposer une solution aussi rigide que celle qui consiste à prélever 7 centimes dès maintenant et jusqu'au bout de l'opération, dans 17 ans.

Le coût et le rythme des travaux ne sont guère prévisibles non plus. Le Conseil fédéral a certainement raison de prévoir de fortes hausses. Mais le rythme du travail dépend aussi du temps, et si vous allez ces jours-ci sur les chantiers qui sont ouverts entre Genève et Lausanne, vous verrez de grosses machines immobilisées en raison de la pluie. Or les retards peuvent s'accumuler et avoir des conséquences imprévisibles.

Et la main-d'œuvre... Nous avons eu la chance jusqu'ici de trouver en Italie les travailleurs dont nous avions besoin. Mais il nous faut maintenant tendre les bras jusque tout au bout de la péninsule pour en tirer des ouvriers. Des Calabrais, des Apuliers viennent en nombre travailler chez nous. Qu'en sera-t-il demain? Ce réservoir où nous avons puisé et auquel nous devons beaucoup est en train de se vider. Nous devons peut-être aller en Grèce ou au Portugal pour recruter les travailleurs dont nous aurons besoin. Prévoir le rythme du travail n'est ainsi pas possible, et malgré les variantes *a*, *b* ou *c*, nous ne pouvons pas dire que tout sera terminé à telle ou à telle date. Une expérience devrait nous rendre prudents: songez au programme militaire de 1951. L'exécution devait durer cinq ans. Or, si je suis bien informé, certains crédits n'ont pas encore été utilisés. En tout cas les constructions ont duré beaucoup plus longtemps qu'on ne l'avait prévu.

Il y a encore un autre élément important. A supposer que la situation soit bonne, les cantons auront beaucoup plus de crédits pour leurs propres routes; ils pousseront donc les travaux. Pour le canton de Fribourg, par exemple, la route qui va de Bulle à Morat, en passant par le chef-lieu, est plus importante que l'autoroute Lausanne-Berne, qui ne traverse qu'une petite partie du canton. La préoccupation des gouvernements cantonaux et de leurs parlements sera donc de favoriser la construction des routes cantonales. Tout cela retardera peut-être de façon sensible les travaux sur le réseau d'autoroutes.

Telles sont les raisons de fait pour lesquelles il me semble que la proposition de la majorité de notre commission est de beaucoup préférable; elle est plus souple et permettra des adaptations à une réalité qu'aucun de nous, pas plus le Conseil fédéral que la Fédération routière suisse, ne saurait estimer avec rigueur et précision.

Il y a aussi l'aspect psychologique. Les 7 centimes déclencheront presque sûrement le référendum. Je sais bien qu'il est désagréable de délibérer dans ce Conseil sous la menace ou le chantage du référendum. Mais il faut tenir compte de la réalité. Avec une surtaxe de 7 centimes vous rendez extrêmement difficile, sinon impossible, l'action de ceux qui, dans les organisations routières, prêchent la modération et la conciliation.

Ne soyez pas trop sûrs qu'en cas de référendum la partie serait facile à jouer. La campagne pour un référendum serait certainement lancée dans un

climat de méfiance. On pourrait énumérer, en nombre considérable, des estimations du Conseil fédéral que les faits ont démenties. C'est que le Conseil fédéral s'était montré prudent et que la conjoncture s'est développée de manière imprévisible. Chaque fois nous avons été surpris en bien. Mais prenons l'exemple le plus récent, celui du régime financier que nous avons discuté ici il y a deux ou trois ans. On prédisait la catastrophe; or voici qu'on y trouve les quelques centaines de millions nécessaires pour le programme militaire! C'est vous dire à quel point il est facile à ceux qui veulent entreprendre une campagne de méfiance de citer une série de cas, à commencer par l'assurance-vieillesse et survivants, l'usine d'Ems, les budgets déficitaires et les comptes bouclant par des bonis, bref une série de cas où les prévisions ont été démenties par les faits. Mais ce serait une campagne de méfiance dommageable pour l'ensemble de notre vie politique.

Il est encore un élément dont il serait équitable de tenir compte. On estime de bon ton, dans cette salle, de dauber sur les associations routières. Je voudrais faire remarquer que ces associations n'ont pas contesté que les autoroutes doivent être payées par les automobilistes et les motocyclistes. La divergence porte sur des estimations et sur la durée du paiement. Ces organisations rendent à la collectivité de très grands services. Songez à ce qu'elles font pour la sécurité routière. Songez au fait que le Touring Club Suisse a organisé les camps de camping en Suisse, ce qui est d'une grande importance pour notre tourisme social. Il conviendrait par conséquent de chercher à collaborer avec ces associations plutôt que de leur déclarer la guerre. Or, un supplément de 7 centimes équivaldrait précisément à leur déclarer la guerre et à faciliter le travail des extrémistes au sein de ces associations.

Les automobilistes et les motocyclistes ont droit à certains égards. Ils versent chaque année près d'un demi-milliard au fisc fédéral et cantonal. L'automobile est devenue pour beaucoup un instrument de travail. Quelle que soit leur classe sociale, les citoyens qui l'utilisent le dimanche pour aller se retremper dans la nature obéissent aux impératifs imposés par le rythme de la vie moderne.

Nous avons beaucoup de raisons de préférer la solution souple. Si, pendant les années 1961/1962, on prélevait 5 centimes plutôt que 7 centimes, cela prolongerait la durée du paiement, jusqu'à l'amortissement définitif de l'emprunt, de 5 à 6 mois tout au plus. Du point de vue de l'orthodoxie financière, ce ne serait pas bien grave!

Je veux bien admettre qu'on considère comme juste de faire payer les autoroutes par ceux qui les verront construire, plutôt que par ceux qui les utiliseront; mais au moins faut-il faire preuve de ménagement à l'égard des premiers, et adapter l'effort qu'on leur demande aux nécessités effectives, telles qu'elles résulteront de l'expérience.

**Weber, Max:** Die sozialdemokratische Fraktion ist einstimmig für Eintreten auf die Vorlage. Ich hätte eigentlich darauf verzichten können, schon in der Eintretensdebatte zu sprechen. Aber nachdem Vertreter der ersten und zweiten Minderheit das Wort ergriffen haben, ist es angezeigt, dass auch ein Vertreter der Mehrheit noch in der Eintretens-

debatte spricht. In unserer Fraktion herrscht Einmütigkeit darüber, dass der Antrag von Herrn Etter unannehmbar ist. Wir halten seine Argumente nicht für stichhaltig, oder, soweit sie stichhaltig sind, trägt ihnen der Antrag der Mehrheit genügend Rechnung.

Strittig ist die Höhe des Zuschlages und vor allem die Modalität der Bemessung. Die Kommisionmehrheit schlägt einen flexiblen Zuschlag vor, das heisst: der Bundesrat soll ermächtigt sein, den Zuschlag festzusetzen. Es wird ihm nur das Maximum vorgeschrieben. Dieses entspricht dem Antrag des Bundesrates. Ich bekenne mich zur Vaterschaft dieses Antrages, mit Ausnahme des letzten Satzes von Absatz 2, für den Kollege Ackermann der Vater ist.

Bevor ich zur grundsätzlichen Frage spreche, muss ich eine Vorbemerkung machen. Ich habe den Antrag, einen flexiblen Vorschlag zu erheben, nicht aus Interesse am Benzinzoll, oder aus Freundschaft zu den Automobilverbänden gemacht. Ich bediene mich, soweit das irgendwie möglich ist, meiner eigenen Fortbewegungsmittel und strafe die vielen Automobile, die mir tagtäglich im Wege stehen – auf dem Trottoir, nicht auf der Strasse –, mit Verachtung. Aber es sind rein sachliche Gründe, die mich zu diesem Vorschlag veranlasst haben, nicht etwa das Bestreben, hier den Vermittler oder den Niklaus von der Flüe zu spielen. Wir rechnen mit 17 Jahren für die Durchführung des ganzen Bauprogramms. Für diese Zeit will der Bundesrat den Zuschlag festlegen, obschon seine Rechnung eine ganze Reihe von Unbekannten enthält. Kollege Reverdin hat das vorhin schon erwähnt. Wir haben Erfahrungen mit der neuen Finanzordnung gemacht. Sie gilt nur für sechs Jahre. Jetzt ist sie im zweiten Jahr in Kraft, und schon sind alle Schätzungen überholt, diesmal nach der guten Seite, aber sie könnte auch einmal nach der andern Seite überholt werden. Das sollte uns in bezug auf die Festlegung solcher Steuern zur Vorsicht mahnen. Meines Erachtens muss mit folgenden Faktoren gerechnet werden:

1. Das Bauvolumen: Wir kennen das Bauprogramm, aber es steht heute schon fest, dass auch die Bausumme, die im Bauprogramm erwähnt ist, in den beiden ersten Jahren nicht erreicht werden kann. Es ist durchaus richtig, wenn eingewendet wird, für diese beiden Jahre würde ein Zuschlag von 5 Rappen genügen. Nun weiss ich, dass man sagen kann, in der Hochkonjunktur soll man abschöpfen, damit man in der Zeit der Depression Erleichterungen schaffen kann. Das will aber gerade der bundesrätliche Vorschlag auch nicht, sondern er will nachher nicht zurückgehen. Sie haben diese Abschöpfung auch bei der Behandlung des Finanzprogrammes abgelehnt. Der Einwand wird kommen, den nicht ich mache, aber der im Volke Anklang finden wird, man wolle „Steuern auf Vorrat“ erheben. Ich habe mit diesem Schlagwort schon Erfahrungen gemacht, und ich möchte es Herrn Bundesrat Bourgnicht ersparen, dass er die gleichen Erfahrungen macht. Freilich besteht ein Unterschied, denn bei jener Vorlage, da man den Einwand von Steuern auf Vorrat erhoben hat, bestand die Möglichkeit, nachher zurückzugehen, und das will der Bundesrat hier nicht. Ich halte aus rein sachlichen Gründen den

Vorschlag für durchaus vertretbar, dass man in den beiden ersten Jahren nur 5 Rappen erhebt. Das ist nach den jetzt vorliegenden Schätzungen ein Verzicht auf 56 Millionen Franken. Dieser Betrag macht 1% der gesamten Bausumme für die 17 Jahre aus. Das kann ja nicht den Ausschlag geben, und man wird sagen, das soll auch für die Automobilverbände nicht massgebend sein. Aber es ist auch denkbar, dass später einmal auch dann die 7 Rappen nicht nötig sind und man vielleicht zurückgehen könnte. Jedenfalls ist die Bausumme eine unbekannte Grösse.

Ein zweiter Faktor ist die Entwicklung des Benzinkonsums, beziehungsweise des Ertrages der Treibstoffzölle. Es liegen Schätzungen vor, die weit auseinandergehen. Wer kann sagen, was richtig sei? Wenn die Automobilverbände recht bekämen – ich glaube es nicht – könnte man später unter 7 Rappen gehen. Wenn wir die Möglichkeit schaffen, können wir einen Einwand, der eine gewisse Berechtigung hat, aus dem Felde schlagen.

Der wichtigste Faktor betrifft die allgemeine Konjunktur. Auch in der Botschaft des Bundesrates wird davon gesprochen, man solle konjunkturgerechte Finanzpolitik betreiben. Wenn man sich der Konjunktur anpassen will, muss man flexibel sein und kann nicht einen starren Zuschlag vorsehen, sondern man muss eben die Möglichkeit haben, in der Depression zurückzugehen. Wenn Sie die konjunkturpolitischen Überlegungen des Bundesrates unterstützen, müssen Sie dem Vorschlag der Kommissionsmehrheit (flexibler Zuschlag) zustimmen, der im Maximum genau so weit geht wie der Bundesrat. Ich kann Ihnen verraten, dass ich ursprünglich 8 Rappen beantragt hatte, was auch vertretbar wäre, wenn man zurückgehen kann. Aber ich halte daran fest, weil dieser Vorschlag keine Aussicht hat, angenommen zu werden.

In Zeiten einer Depression oder Krise sollte man den Treibstoffzuschlag senken können. Dieser Vorschlag käme dann aus einem Sektor, der heute von der Konjunktur besonders bevorzugt wird, dem Fremdenverkehr. Er hat heute Hochkonjunktur. Aber wenn einmal das „Wirtschaftswunder“ im Norden etwas abflaut, so ist es rasch möglich, dass unsere Fremdenverkehrszentren gewisse Nachteile haben oder sogar in Schwierigkeiten kommen. Dann wird man vielleicht darauf hinweisen: In Österreich oder irgendwo sei das Benzin billiger, die Leute reisen dorthin. Das ist auch ein Einwand, der kommen wird. Die „Hotelrevue“ hat sich sehr zurückhaltend, wenn nicht ablehnend, zur Vorlage des Bundesrates geäußert. Wir müssen Rücksicht nehmen auf den Fremdenverkehr und wenigstens die Möglichkeit schaffen, solchen Schwierigkeiten Rechnung zu tragen.

Das war ein vierter Faktor. Ein fünfter Faktor ist der Kapitalmarkt. Ich bin eigentlich grundsätzlich für die Vermeidung öffentlicher Schulden, wenn es möglich ist. Aber es ist ökonomisch falsch, zu behaupten, Anleihen aufzunehmen sei an sich inflatorisch. In diesem Punkte gebe ich Herrn Prof. Küng, von dem der Automobilclub ein Gutachten eingeholt hat, recht. Unter bestimmten Bedingungen, bei angespannter Konjunktur, besonders bei Knappheit an Kapital sind Anleihen zu vermeiden, weil sie zu Zinsverteuerung und zur Er-

höhung der Lebenskosten führen. Unter anderen Voraussetzungen kann die Beanspruchung des Kapitalmarktes ohne schädliche Folgen, ja sogar erwünscht sein. Wir hatten vor einigen Jahren eine Situation, da der Bundesrat erklärte, es sei notwendig, Anleihen aufzunehmen, um dem Kapitalüberfluss zu steuern, obschon der Bund gar kein Geld brauchte. Die Situation auf dem Kapitalmarkt kann sich ausserordentlich rasch ändern. Es kann eine Zeit geben, da der Weg der Anleihen durchaus gangbar ist, also keine Schwierigkeiten schafft.

Es gibt noch einen sechsten Faktor, der berücksichtigt werden sollte. Das ist die Entwicklung des Benzinpreises. Der Benzinpreis ist gesunken. Ich habe darauf gewartet, dass der Bundesrat zugreife und diese Senkung durch Zollerhöhung auffange. Er hat das nicht getan. Er scheute sich, mit einer Vorlage vor das Parlament zu treten, obschon er nach dem neuen Zollgesetz die Möglichkeit gehabt hätte. Er hätte nur nachher sofort die Zustimmung der Räte einholen müssen. Er hat das nicht getan. Wissen wir, ob wir nicht wieder einmal in eine Situation gelangen, wie zur Zeit des Suezkrieges, als der Benzinpreis in die Höhe schnellte? Wer weiss, ob es dann nicht vorteilhaft wäre, wenn wir eine flexiblere Lösung hätten, so dass wir nicht den ganzen Aufschlag mitmachen müssten?

Das sind die Faktoren, auf die ich hinweisen wollte. Wenn sich diese Faktoren ändern, sollte der Bundesrat unter Umständen den Zuschlag variieren können. Wenn die Situation gleich bleibt wie heute, hat der Bundesrat die 7 Rappen, die er mit seinem Vorschlag haben will, und einzig ein Prozent der gesamten Baukosten würde nicht am Anfang, sondern später erhoben. Das ist der ganze Unterschied. Wenn die Faktoren sich ändern, wird der Bundesrat froh sein, wenn er den Zuschlag etwas ändern kann. Wir haben sechs Unbekannte; eine Rechnung mit sechs Unbekannten kann man auch mit höherer Algebra nicht lösen. Ich will noch etwas sagen zur taktischen Seite. Mein Vorschlag war nicht als Kompromiss an die Automobilverbände gemeint, sondern als Vorschlag, um ein Optimum herauszuholen und die wirtschaftlich zweckmässigste Lösung zu ermöglichen. Wenn er aber dazu dienen kann, um die Ergreifung des Referendums zu erschweren, so betrachte ich das nicht als ein Unglück, sondern als einen Vorzug. Deshalb möchte ich Sie bitten, dem Vorschlag der Mehrheit zuzustimmen. Ich habe mich vorher gar nicht um irgendeinen Kontakt mit den Automobilinteressenten bemüht. Ich habe gestern nach der Sitzung mich erkundigt, welche Meinung der Arbeiter-Touring-Bund habe. Er hat bisher nicht offiziell Stellung bezogen, obwohl Proteste aus seinen Mitgliederkreisen gegen den Vorschlag des Bundesrates gerichtet wurden. Er hat telephonisch eine Umfrage unter den Mitgliedern seiner Geschäftsleitung gemacht, welche Stellung sie einnehmen würden. Die Antwort lautete übereinstimmend, sie würden ein Referendum nicht unterstützen, falls der Vorschlag der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission angenommen würde. Ich bitte den Bundesrat, nicht aus Prestige Gründen die Sache aufs Spiel zu setzen.

Ich betone aber nochmals, dass rein sachliche Gründe mich bewogen haben, diesen Antrag zu

stellen. Ich bin überzeugt, dass der Vorschlag des Bundesrates mit einem starren Zuschlag sich später als Fehler erweisen wird. Natürlich könnte er dann den Räten beantragen, den Beschluss zu ändern. Das hätte aber den Nachteil, dass es Monate dauern würde, bis die Änderung in Kraft treten könnte. Unterdessen würden die Benzinvorräte reduziert in Erwartung einer Preissenkung. Das können wir nicht brauchen in einer Zeit, da die politische Lage derart gespannt ist. Ich beantrage Zustimmung zur Kommissionsmehrheit.

**Odermatt:** Es liegt mir daran, bei der Behandlung des vorliegenden Entwurfes über die Erhebung eines Zollzuschlages auf Treibstoffe in Kürze auch den Standpunkt zu schildern, wie er sich für einen Bergkanton ergibt, der eine Nationalstrasse zu erstellen und zu unterhalten hat. Gemäss Nationalstrassengesetz hat ein Kanton, in dessen Bereich eine Nationalstrasse gemäss Beschluss der Bundesversammlung geplant und beschlossen worden war, diese Strasse zu erstellen und zu unterhalten. Der Kanton ist der Ersteller dieser Strasse, der Bund hat die Pläne zu genehmigen, er führt die Aufsicht über den Bau und beteiligt sich an den Kosten der Erstellung.

Zufolge des bergigen Geländes erwachsen einem Bergkanton viel grössere Kosten pro Kilometer, als dies im Flachland der Fall sein wird.

Bei meinen Ausführungen habe ich speziell den Kanton Nidwalden im Auge. Dieses Beispiel Nidwalden liesse sich aber auch auf andere Bergkantone ausdehnen. In Nidwalden ist eine Nationalstrasse, die sogenannte linksufrige Vierwaldstätterseestrasse, geplant und von der Bundesversammlung beschlossen, die sich in einer Länge von 18 km von der Luzerner Grenze durch den Kanton Nidwalden hindurch bis zur Urner Grenze hinzieht und von dort bis zur Gotthardstrasse weiter führt. Auf dieser Nidwaldner Strecke müssen viele und bedeutende Kunstbauten ausgeführt werden. Nidwalden hat in der Ausführung dieses grossen Werkes bereits beachtliche Fortschritte gemacht.

Sie gestatten mir, ganz kurz einige Angaben zu machen, damit Sie ersehen, welche grosse Kunstbauten ein Bergkanton bei der Erstellung seiner Strassen zu errichten hat. Die erste Teilstrecke, die von der Luzerner Grenze, oberhalb des Dorfes Hergiswil durch bis zum Lopper führt, wird wahrscheinlich gegen Ende dieses Jahres bereits fertig gestellt werden können. Schon da treffen wir grössere Kunstbauten, hervorzuheben ist unter anderem eine Betonbrücke von 92 m Länge und 16 m Breite. Nach Beendigung dieser Arbeiten wird das zweite Teilstück von Hergiswil am Lopper entlang bis Stansstad in Angriff genommen. Diese Strassenstrecke kommt teils in das Berginnere, teils wird sie in Form einer Brücke am Lopper entlang geführt, um dann die See-Enge von Stansstad mittels einer festen Hochbrücke zu überqueren. Auch auf einer weiteren Strecke von Beckenried nach Seelisberg, also bis zur Urner Grenze, sind bedeutende Kunstbauten notwendig. Für die auf Nidwaldner Boden zu erstellende Nationalstrasse belaufen sich die Erstellungskosten nach Berechnungen des eidgenössischen Oberbauinspektorates auf zirka 126 Millionen Franken. In dieser Summe sind die

Kosten für den weiteren Ausbau der Strasse von Stansstad bis zur Obwaldner Grenze inbegriffen. Letztgenanntes Strassenstück ist ebenfalls auszubauen, indem die Brünigstrasse von der Bundesversammlung zusätzlich als Nationalstrasse erklärt worden war.

Es ergibt sich somit die Feststellung, dass der Kanton Nidwalden für den Bau seiner Nationalstrassen pro Kopf seiner Bevölkerung mit Fr. 6430.— belastet wird, während das gesamtschweizerische Mittel nur Fr. 1250.— pro Kopf der Bevölkerung beträgt. Bei einem Kostenbetrag von rund 126 Millionen Franken beispielsweise für Nidwalden — ähnliche Verhältnisse finden wir auch in andern Bergkantonen — ist es für jedermann einleuchtend, dass ein solcher Betrag und damit die Ausführung eines solchen Strassenprojektes für einen kleinen Kanton einzig nur dann in Frage kommen kann, wenn von seiten des Bundes auch entsprechend hohe Beiträge erfolgen, wie das Herr Kommissionspräsident Condrau sehr überzeugend dargelegt hat.

Eine Mithilfe des Bundes kann aber nur dann wirksam geschehen, wenn ihm auch die nötigen Mittel in die Hand gegeben werden, um den Kantonen in den verschiedenen Lagen, in denen sie sich befinden, auch helfen zu können. Die Bergkantone sind da zufolge beschränkter Mittel und zufolge ihrer enormen Strassenerstellungskosten wegen Terrainschwierigkeiten in einer besonders heiklen Lage. Herr Bundesrat Bourgnicht hat bei Behandlung der Vorlage im Ständerat erklärt, dass die 7 Rappen das Minimum darstellen, welches der Bund benötige, um den Kantonen die nötige Hilfe bei der Erstellung der Nationalstrassen zukommen lassen zu können. Die Bergkantone, die besonders hohe Kosten auferlegt erhalten und deshalb die Bundesleistung in vermehrter Weise benötigen, haben auch ein besonderes Interesse, dass die Mittel die der Bund unbedingt braucht, nicht gekürzt werden. Eine Herabsetzung würde sie der Gefahr aussetzen, nicht ihrer besonderen Verhältnisse entsprechend berücksichtigt werden zu können.

Vom Standpunkt der Bergkantone aus gesehen muss ich Ihnen empfehlen, mit dem Ständerat dem bundesrätlichen Antrag zuzustimmen.

**Bundesrat Tschudi:** Als Vorsteher des Departementes des Innern muss ich zum Schluss dieser Eintretensdebatte doch noch einmal auf die grosse Dringlichkeit des Baues der Nationalstrassen hinweisen. Sie haben selber während dieser Fremdenverkehrsaison wieder die Überbelastung unseres Strassennetzes feststellen können. Die Nationalstrassen sind notwendig für unsere Wirtschaft, ganz besonders für unsern Fremdenverkehr. Mit Recht wurde auch in der Diskussion auf die Unfallgefahr hingewiesen. Die Erstellung der Nationalstrassen liegt im Interesse der Bekämpfung der Strassenverkehrsunfälle. Es muss auch betont werden, dass nicht nur diejenigen Kreise, welche zufälligerweise die Strecken der Nationalstrassen abfahren werden, von den Nationalstrassen profitieren, sondern die Nationalstrassen werden zu einer wesentlichen Entlastung des übrigen Strassennetzes führen, so dass ein sehr grosser Teil der Strassenbenützer unmittelbar interessiert ist am Bau der Nationalstrassen.

Die bisherigen Gesetzgebungsetappen im Hinblick auf die Erstellung dieses grossen Werkes sind sehr gut und reibungslos vor sich gegangen. Der Verfassungsartikel wurde mit einem gewaltigen Mehr angenommen. Mit dem Nationalstrassengesetz entstanden keine Schwierigkeiten. Dasselbe gilt mit dem Bundesbeschluss über die Benzinollverteilung, und auch das Gesetz über die Linienführung der Nationalstrassen wurde von beiden Räten in rascher Folge genehmigt.

Es war nie zu bezweifeln, dass die fünfte und letzte Etappe in diesem Gesetzgebungswerk, nämlich die Erhebung des Benzinollzuschlages, zu den grössten Diskussionen Anlass geben würde. Als ich mein Amt antrat, war ich mir bewusst, dass mit dieser Vorlage die wesentlich grösseren Schwierigkeiten zu erwarten sind als mit derjenigen über die Linienführung der Nationalstrassen. Tatsächlich hat die Frage der Finanzierung nun leidenschaftliche Diskussionen ausgelöst. Ich glaube, wir sind uns alle einig, dass dieses grosse Werk, bei welchem schon verschiedene Etappen zurückgelegt worden sind, nicht an der Finanzierung scheitern darf, sonst würde unser Land sehr grossen Schaden erleiden. Ich appelliere an dieser Stelle an die Automobilisten und auch an die Automobilverbände, nun dieses Werk zu einem guten Ende zu führen und es nicht an der letzten Klippe scheitern zu lassen. Ich bestreite entschieden die Ausführungen von Herrn Nationalrat Etter, dass die Situation verfuhrwerk sei. Die Situation ist in keiner Weise verfuhrwerk. Ich habe im Gegenteil die Überzeugung, dass die Angelegenheit zu einem guten Ende geführt werden kann und dass die richtige Überzeugung sich bei den Automobilisten wie in unserer Volke durchsetzen wird.

Ich glaube, Herr Nationalrat Reverdin hat ebenfalls nicht recht, wenn er von einer Kriegserklärung des Bundesrates an die Automobilverbände gesprochen hat. Es liegt dem Bundesrat sicher nichts ferner, als Kriegserklärungen auszusprechen. Im Gegenteil kann ich darauf hinweisen, dass mein Departement wie die andern Departemente sehr grossen Wert auf eine gute und loyale Zusammenarbeit mit den Berufsverbänden und auch mit den Automobilverbänden legen. Wenn eine Kriegserklärung ausgesprochen wurde, so ging sie von der andern Seite aus, jedenfalls nicht vom Bundesrat. Es scheint mir, dass die Automobilverbände sich vorzeitig und mit viel zu grosser Heftigkeit, ohne die ganze Situation überhaupt zu überprüfen, auf die 3 Rappen festgelegt haben.

Die technischen Vorarbeiten für den Bau der Nationalstrassen gehen nicht schlecht vor sich. Selbstverständlich entstehen heute wieder Meinungsverschiedenheiten über die Streckenführung im Einzelnen und über lokale Probleme. Wir haben hier im Rate eine Auseinandersetzung über die Streckenführung im Kanton Basel-Land gehabt. (Variante Arisdorf oder Ergolz). Heute haben wir eine gewisse Meinungsverschiedenheit über die Trasseeführung in Morges. Aber die gesetzlichen Grundlagen sind gegeben, dass derartige Meinungsverschiedenheiten gelöst werden können und dass an diesen lokalen Auseinandersetzungen das Werk nicht scheitert.

In der ganzen Diskussion über die Finanzierung des Nationalstrassennetzes stehen eigentlich zwei Fragen im Vordergrund. Die eine ist finanzieller Natur: soll die Finanzierung durch laufende Einnahmen geschehen, oder durch Anleihen? Das ist eine Frage, für die mein Kollege Bourgknecht zuständig ist und über die ich mich nicht äussern möchte.

Die andere Frage, die umstritten ist, ist diejenige der Schätzungen. Nun sind Schätzungen eben Schätzungen und nicht einmal Gleichungen mit 6 Unbekannten, wie Herr Nationalrat Weber das bezeichnet hat.

Wenn gesagt wird, dieses Jahr würde voraussichtlich mehr Benzin importiert, als dies in der bundesrätlichen Botschaft vorgelegt sei, so darf man die Auswirkungen dieser Mehrimporte nicht überschätzen, denn von diesen Mehrimporten kommt nicht der ganze Ertrag den Nationalstrassen zugute. Von den Mehrzolleinnahmen gehen 60% zu Gunsten des Strassenbaus im allgemeinen; von diesen 60% gehen aber nur 40% an den Bau der Nationalstrassen, so dass letzten Endes nur 24% des Ertrages den Nationalstrassen zugute kommen und der zahlenmässige Betrag dadurch ausserordentlich verringert wird. Es wird auch übersehen, dass selbstverständlich dieses Jahr das Maximum an Benzin importiert wird, weil man genau weiss, dass nächstes Jahr Benzin teurer importiert werden muss. Jeder halbwegs schlaue Geschäftsmann wird also noch dieses Jahr möglichst viel importieren; das ist eine durchaus legitime Umgehung der Zollbelastung, und man kann deswegen keinem Geschäftsmann einen Vorwurf machen. Das ist der Grund, warum die Benzinimporte jetzt in die Höhe getrieben werden.

Ich möchte keineswegs bestreiten, dass die Schätzungen der Ausgaben wie der Einnahmen diskutabel sind, möchte aber doch darauf hinweisen, dass der Bundesrat den Motorfahrzeugbestand wesentlich optimistischer schätzt als die Planungskommission. Wir haben heute rund 500 000 Autos, und unsere Schätzung geht dahin, dass im Jahre 1970 eine Million Autos auf unseren Strassen fahren werden. Wir nehmen an, in einer Frist von zehn Jahren werde sich der Bestand verdoppeln und auf eine volle Million ansteigen. Selbstverständlich kann man optimistischere Schätzungen vornehmen. Diese können nicht begründet und nicht bestritten werden, aber sie bilden nach meiner Meinung eine viel zu unsichere Basis für die Finanzierung eines derartigen Werkes. Ein solches muss doch einigermaßen solid und seriös begonnen werden und nicht auf übertrieben optimistischen Schätzungen basieren. Heute wurde mit Recht darauf hingewiesen: Wenn unsere Schätzungen zu pessimistisch sind, was möglich ist, wird der Motorfahrzeugbestand so gross sein, dass für Bund und Kanton wieder neue Aufgaben entstehen. Es ergeben sich dann noch grössere Strassenbauaufgaben, die auch gelöst werden müssen und für welche die Finanzierung sicherzustellen ist. Jedenfalls stellen wir fest, dass die Kantone erklären, sie könnten wegen des Nationalstrassenbaues nicht den Bau von Kantons- und Gemeindestrassen zurückstellen, denn auch dort seien dringende Bedürfnisse schon jetzt zu erfüllen.

Nun zu unseren Ausgabenschätzungen. Es sind keine Phantasiezahlen, sondern sie beruhen auf

wirklichen Unterlagen. Aber in diesen liegen grosse Unsicherheitsmomente. Einmal ist keine Marge für Unvorhergesehenes enthalten. Die Schätzungen beruhen auf der Basis der Ausgaben dieses Frühjahres. Es sind im allgemeinen nur generelle Projekte vorhanden. Detailpläne liegen keine vor. Wir müssen auch darauf hinweisen, dass seit den Schätzungen wieder neue Erfahrungen gemacht wurden. Es ist wohl richtig, dass der Bau der eigentlichen Strassen, die Erdarbeiten, nicht teurer zu stehen kommt, als man bisher geschätzt hat. Wir stellen jedoch fest, dass die Anschlusswerke, die Kleebblätter und die komplizierten Zufahrten ausserordentlich teuer sind, und dass in unserem Lande ungefähr jedes Dorf ein Anschlusswerk an die Nationalstrassen wünscht. Das begreife ich, aber es verursacht sehr grosse Kosten.

Über den Landerwerb haben wir beim Strassenstück Zürich-Pfäffikon Erfahrungen gesammelt. Das Land ist ausserordentlich teuer. Man muss im allgemeinen mit Beträgen von Fr. 100.— pro Quadratmeter rechnen. Sie können sich vorstellen, welche Gesamtauslagen das verursacht.

Wir haben weiter Erfahrungen mit dem Bernhardin-Tunnel. Die Pläne sind bereit, die Arbeiten können bald in Gang gesetzt werden. Ursprünglich rechnete man damit, dass der Bernhardin-Tunnel 45 Millionen Franken kosten würde. Heute gehen die Schätzungen auf 82 Millionen, vor allem wegen der teuren Lüftungseinrichtungen. Ein Redner hat übrigens in der Diskussion erwähnt, der Kanton Graubünden sei an den Nationalstrassen nicht interessiert. Das ist eine Verkennung der Tatsachen. Graubünden ist einer der an den Nationalstrassen meist interessierten Kantone und er brennt mit Recht darauf, dass der Bernhardin-Tunnel gebaut wird.

Die Autobahn im Kanton Basel-Land, deren Bau nächste Woche beginnen soll, verursacht ebenfalls sehr hohe Kosten. Weil das Gelände sehr eng ist, müssen an gewissen Strecken Galerien erstellt werden, die sehr teuer sind. — Auf die städtischen Expressstrassen wurde ebenfalls hingewiesen.

Herr Nationalrat Etter hat betont, dass die Schätzungen für den Bau der Automobilbahn Lausanne-Genf nicht überschritten werden, sondern dass sich diese als richtig erwiesen hätten. Es kommt darauf an, von welchen Schätzungen man spricht. Die Planungskommission nahm gemäss der Basis, die ihr zur Verfügung stand, an, ein Kilometer der Autobahn Lausanne-Genf würde 3 Millionen Franken kosten. Diese Schätzung ist bei weitem überholt. In der Botschaft an die Räte, die die Grundlage für die Bewilligung des Kredites bildete, nahm man einen Betrag von 4,5 Millionen pro Kilometer an, also 50% mehr als die ursprünglichen Schätzungen ausmachten. Dieser Betrag ist bis heute nicht überschritten worden. Ob diese Zahlen bis zum Jahre 1964, dem Jahr der Fertigstellung der Autobahn Lausanne-Genf, durchgehalten werden können, kann heute nicht gesagt werden.

Wenn ich von diesen Risiken der Erhöhung der Ausgaben spreche, möchte ich nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, dass es Pflicht des Bundes ist, auf Einsparungen zu tendieren. Wir wollen nicht einfach die Ausgaben für die Autobahn ins Ungemessene wachsen lassen. Es ist Pflicht des Amtes für Strassen- und Flussbau, für mögliche Ein-

sparungen zu sorgen. Wir müssen beim Bau der Autobahnen auf den bekannten schweizerischen Perfektionismus verzichten. Wir dürfen nicht das Letzte und Beste tun, sondern der Ausbau muss massvoll bleiben. Wir müssen uns, so unangenehm das von gewissen lokalen Bedürfnissen aus sein kann, auch beim Bau der Anschlussstrecken eine gewisse Zurückhaltung üben. Wir dürfen nicht allzuhäufig Anschlussstücke erstellen, sonst werden die Baukosten viel zu teuer. Wir müssen vorsichtig sein bei den Submissionen, und wir müssen auf eine rationelle Bauausführung tendieren. Vor allem müssen wir dafür sorgen, dass die Lose ziemlich gross gemacht werden. Es bestehen gewisse Möglichkeiten, hier Einsparungen zu erzielen und die Ausgaben nicht ins Ungemessene wachsen zu lassen. Aber ob diese Möglichkeiten genügen, um den Trend der Teuerung und um die Mehrausgaben auszugleichen, ist sehr zu bezweifeln.

Eine weitere Frage, die Sie interessieren mag, und die für den Entscheid wichtig ist und das Departement des Innern betrifft, ist die Frage des Bautempos. Wenn das Netz wirklich gemäss dem Plan CD, wie er in der Botschaft enthalten ist, erstellt wird, so bedeutet das die Fertigstellung der 1700 Kilometer Autobahn bis zum Jahre 1977. Ich mache darauf aufmerksam, dass vom Standpunkt der Verkehrsbedürfnisse aus eine Frist von 17 Jahren sehr lang ist. Ich begreife, dass man in Automobilistenkreisen darüber klagt, dass es nach diesem Projekt noch eine ganze Anzahl von Jahren dauern wird, bis man von Zürich nach Bern auf der Autobahn fahren können. Vom Standpunkt des Verkehrs ist das kein rasches, sondern sogar ein ziemlich erstrecktes Programm. Wir haben die Kantone zur Vernehmlassung zu diesem Programm eingeladen. Sie bejahen durchwegs die Möglichkeit der Erstellung in diesen 17 Jahren. Es gibt einige Strecken, von denen die Kantone erklären, sie müssten weiter hinausgeschoben werden. Umgekehrt verlangen aber verschiedene Kantone eine raschere Ausführung anderer Strecken, so dass insgesamt gesehen die Kantone durchaus der Meinung sind, man solle das ganze Netz in diesen 17 Jahren bauen. Wir glauben auch nicht, dass das Werk am Mangel von Arbeitern scheitern wird. Die Zahl der Arbeiter, die für den Autobahnbau benötigt wird, ist nicht erheblich. Ich habe schon früher darauf hingewiesen, dass man im Durchschnitt mit etwa 10 000 Mann rechnet. Das ist, gemessen an der Gesamtzahl von etwa 400 000 ausländischen Arbeitern, keine sehr grosse Zahl. Die grössere Schwierigkeit liegt beim Mangel an Ingenieuren und Technikern. Es scheint aber nach den Angaben der Kantone, dass der Mangel an Ingenieuren und Technikern sie nicht hindern wird, das Netz rechtzeitig zu bauen. Wenn gewisse Rückstände eintreten, können sie im Laufe dieser 17 Jahre wieder ausgeglichen werden.

In der Diskussion wurde auf die schwierige Lage der Kantone hingewiesen. Kollege Bourgnicht wird zweifellos noch zum Postulat der Kommission Ausführungen machen. Da aber die Frage auch mein Departement interessiert, möchte ich unterstreichen, dass die Ausführungen von Herrn Nationalrat Odermatt und von Herrn Nationalrat Sollberger absolut zutreffend sind. Wir haben volles Verständ-

nis für die Schwierigkeiten, welche für einige Kantone beim Bau der Nationalstrassen auftreten. Wir können auch darauf hinweisen, dass die Bundesverwaltung diese Schwierigkeiten vorausgesehen hat und dass deshalb ursprünglich der Plan dahinging, dass die Nationalstrassen als Bundesstrassen vom Bund gebaut und vollständig vom Bund finanziert werden sollen. Die Kantone haben, aus begreiflichen föderalistischen Erwägungen heraus diese Lösung nicht gewünscht. Sie wollten die Bauherren bleiben und zogen eine Subventionierung durch den Bund vor. Das bedeutet, dass sie selber einen Anteil bezahlen müssen. Aber es hat umgekehrt die angenehme Folge, dass sie Bauherren der Nationalstrassen bleiben und nicht zu Oberwegmeistern des Bundes absinken, wie ein Baudirektor sich ausgedrückt hat. Sie sind Bauherren, haben aber die entsprechenden Kosten zu bezahlen. Wir möchten die Schwierigkeiten der Kantone nicht übersehen. Es ist Sache des Bundesrates, den Kantonen nach Möglichkeit zu helfen. Eine gewisse Möglichkeit bietet das Nationalstrassengesetz, weil es keine starren Subventionssätze festlegt, sondern bestimmt, dass der Bund in der Regel 80% der Kosten trägt. Es besteht somit die Möglichkeit, über diese 80% hinauszugehen, und damit entsteht eine bisher nicht erwartete neue Belastung des Bundes, was sicher nicht zugunsten einer Herabsetzung der Benzinzollbelastung spricht.

Ich möchte Sie zum Schluss noch einmal vom Standpunkt des Eidgenössischen Departementes des Innern und vor allem vom Standpunkt der Verkehrsbedürfnisse aus bitten, auf die Vorlage einzutreten und dafür zu sorgen, dass die nötigen Mittel für den Bau dieser Nationalstrassen zur Verfügung gestellt werden. Die Mittel müssen vorhanden sein, um den flüssigen Ausbau zu gewährleisten, der im Rahmen der technischen Möglichkeiten gegeben ist. Es sollten nicht aus Mangel an finanziellen Mitteln Strassen, die gebaut werden könnten, für welche wir die Pläne und die Leute haben, zurückgestellt werden. Ich glaube, wie ich einleitend gesagt habe, das wäre für unser Land ein grosser Nachteil und ein bedeutender Schaden.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen  
Le Conseil passe sans opposition à la discussion  
des articles*

*Artikelweise Beratung - Discussion des articles*

*Titel und Ingress*

**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

*Titre et préambule*

**Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

*Angenommen - Adopté*

*Art. 1*

**Antrag der Kommission**

*Mehrheit*

*Abs. 1*

Der Bundesrat wird ermächtigt, zur Deckung des Anteils des Bundes an den Kosten der Nationalstrassen einen zweckgebundenen Zollzuschlag auf Treibstoffen für motorische Zwecke zu erheben.

*Abs. 2*

Bei der Bemessung des Zollzuschlages ist auf den Umfang der Bauarbeiten, auf die Entwicklung der Treibstoffzollerträge und auf die allgemeine Wirtschaftslage, insbesondere die Lage des Kapitalmarktes, Rücksicht zu nehmen. Er darf für die Jahre 1961 und 1962 5 Rappen/Liter und für die folgenden Jahre 7 Rappen/Liter nicht übersteigen.

(Rest des Artikels streichen.)

*I. Minderheit*

(Grendelmeier, Aebischer, Condrau, de Courten, Fischer, Schwizer, Steiner)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

*II. Minderheit*

(Etter, Germanier, Stebler)

*Abs. 1*

Zur Deckung des Anteils des Bundes an den Kosten der Nationalstrassen wird ein zweckgebundener Zollzuschlag auf Treibstoffen für motorische Zwecke von 5 Rappen/Liter erhoben.

*Abs. 2*

Der Generaltarif des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1959 über den schweizerischen Zolltarif wird daher wie folgt geändert:

Tarif-Nr.	Bezeichnung der Ware	Zollansatz Franken je 100 kg brutto
2707.	Öle und andere Erzeugnisse der Destillation des Hochtemperatur-Steinkohlenteers und ähnliche Erzeugnisse: - nicht fraktioniert: 10 -- zu motorischen Zwecken . . . . .	21.20
	- fraktioniert: -- Destillate, bei denen mindestens 90 Vol.-Prozent vor 200° C übergehen (Benzol, Toluol, Xylol usw.):	
20	-- zu motorischen Zwecken . . . . .	32.40
2709.	Erdöl oder Schieferöl, unbearbeitet:	
10	- zu motorischen Zwecken . . . . .	21.20
2710.	Erdöl oder Schieferöl (andere als unbearbeitete), einschliesslich anderweit weder genannte noch inbegriffene Zubereitungen mit einem Gewichtsanteil an Erdöl oder Schieferöl von 70% oder mehr, in denen diese Öle den wesentlichen Bestandteil bilden: - zu motorischen Zwecken: -- Destillate, bei denen mindestens 90 Vol.-Prozent vor 210° C übergehen:	
10	-- Benzin sowie seine Fraktionen (Petroläther, Gasolin usw.) . . . . .	32.40
12	-- White Spirit . . . . .	21.20
20	-- andere Destillate und Produkte, wie Petroleum, Dieselöl, Gasöl usw. . . . .	21.20

*Article premier*

**Proposition de la commission**

*Majorité*

*Al. 1*

Pour couvrir la part de la Confédération aux frais des routes nationales, le Conseil fédéral est

autorisé à percevoir une taxe supplémentaire spéciale sur les carburants pour moteurs.

### Al. 2

Le taux de la taxe sera fixé compte tenu du volume des constructions, du développement du produit des droits de douane et de la situation économique en général, particulièrement de la situation sur le marché des capitaux. Le taux de la taxe pour les années 1961 et 1962 ne devra pas dépasser 5 centimes par litre et 7 centimes pour les années suivantes. (*Biffer le reste de l'article.*)

#### I<sup>re</sup> minorité

(Grendelmeier, Aebischer, Condrau, de Courten, Fischer, Schwizer, Steiner)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

#### II<sup>e</sup> minorité

(Etter, Germanier, Stebler)

### Al. 1

Pour couvrir la part de la Confédération aux frais des routes nationales, il sera perçu une taxe supplémentaire spéciale de 5 centimes par litre sur les carburants pour moteurs.

### Al. 2

Le tarif d'usage de la loi fédérale sur le tarif des douanes suisses du 19 juin 1959 est en conséquence modifié comme il suit:

Numéro du tarif	Désignation de la marchandise	Taux du droit francs par 100 kg brut
2707.	Huiles et autres produits provenant de la distillation des goudrons de houille de haute température et produits assimilés - non fractionnés:	
10	-- pour moteurs .....	21.20
	- fractionnés:	
	-- produits dont au moins 90% en volume distillent avant 200° C. (benzol, toluol, xylol, etc.):	
20	--- pour moteurs .....	32.40
2709.	Huiles brutes de pétrole ou de schistes:	
10	- pour moteurs .....	21.20
2710.	Huiles de pétrole ou de schistes (autres que les huiles brutes), y compris les préparations non dénommées ni comprises ailleurs contenant en poids une proportion d'huile de pétrole ou de schistes supérieure ou égale à 70% et dont ces huiles constituent l'élément de base:	
	- pour moteurs:	
	-- produits dont au moins 90% en volume distillent avant 210° C.:	
10	--- benzine et ses fractions (éther de pétrole, gazoline, etc.) . . .	32.40
12	--- white spirit .....	21.20
20	-- autres produits et distillats, tels que pétrole, huile Diesel, gas-oil, etc. ....	21.20

**Condrau**, Rapporteur de la majorité: Zu Artikel 1 liegen drei Anträge vor. Die Mehrheit wie die erste Minderheit sind darin einig, dass ein Zollzuschlag von 7 Rappen angemessen ist. Während die erste Minderheit den Ansatz von 7 Rappen sofort durch die Bundesversammlung festlegen will, möchte die Kommissionsmehrheit dem Bundesrat die Kompetenz erteilen, den Zollzuschlag je nach den Bedürfnissen anzusetzen, wobei man für die ersten zwei Jahre nicht über 5 Rappen und für die künftigen Jahre nicht über 7 Rappen gehen dürfte. Die zweite Minderheit versucht den Zuschlag auf 5 Rappen je Liter zu beschränken.

Die Kommissionsmehrheit sucht mit ihrem Antrag eine gewisse Beweglichkeit in der Anpassung an die verschiedenen Verhältnisse zu erlauben. Der Antrag wurde in der Kommission von Herrn Professor Max Weber gestellt. Er ging damals davon aus, dass man ein Maximum von 8 Rappen je Liter festlegen könnte.

Herr Ackermann stellte einen Zusatzantrag, den Zuschlag für die ersten zwei Jahre auf 5 Rappen festzulegen und hernach nicht über 7 Rappen auszuweiten. Das wichtigste Argument liegt darin, dass mit dem Antrag der Mehrheit eine grössere Beweglichkeit geschaffen werden soll, dass die Möglichkeit besteht, sich veränderten Verhältnissen rascher und leichter anzupassen.

Herr Kollega Weber hat in der Eintretensdebatte bereits auf die Hauptpunkte hingewiesen, die für den Antrag sprechen: Flexible Rücksichtnahme auf den Umfang der Bauarbeiten, auf die Entwicklung des Benzinkonsums und Benzinpreises, auf die allgemeine Konjunktur und den Kapitalmarkt; auf den Fremdenverkehr usw. Wenn Sie nach Antrag der Mehrheit die Kompetenz dem Bundesrat übertragen, dann fällt der Nachsatz betreffend den Zollltarif dahin. Darum heisst es am Schlusse dieses zweiten Absatzes: „Der Rest dieses Absatzes wird gestrichen.“ Die Mehrheit empfiehlt Ihnen ihren Antrag im Sinne einer grösseren Flexibilität. Persönlich stimme ich mit der ersten Minderheit.

**M. Sollberger**, rapporteur de la majorité: Tout à l'heure, je vous ai parlé dans mon exposé de la proposition de MM. Weber et Ackermann en vous la recommandant. M. Weber propose en fait une échelle mobile donnant ainsi au Conseil fédéral la possibilité de prendre le cas échéant des décisions concernant l'augmentation de la surtaxe sur la benzine. Cette proposition a ceci de particulier qu'elle rejoint tant soit peu les propositions des associations d'automobilistes qui ont parlé à l'occasion de mesures semblable. C'est pourquoi je pense que cette proposition constitue une sorte de compromis qui serait de nature à donner satisfaction dans une certaine mesure à tous ceux qui ont combattu le message et les propositions du Conseil fédéral.

Dans sa proposition originale, M. Weber, comme je l'ai dit dans mon exposé de tout à l'heure, entendait laisser au Conseil fédéral la possibilité de fixer jusqu'à 8 centimes la surtaxe en question, tout en lui permettant de prendre cette mesure quand bon lui semblerait. Mais M. Ackermann a présenté un amendement qui, me semble-t-il, est plus impératif

pour le Conseil fédéral, à savoir que pendant les deux premières années de la mise en vigueur de l'arrêté le Conseil fédéral serait obligé de demander une surtaxe de 5 centimes seulement et ce n'est qu'à partir de 1963 qu'il serait autorisé à modifier cette échelle.

La commission a longuement délibéré sur ces propositions. La majorité de la commission s'est ralliée au point de vue de MM. Weber et Ackermann. Etant donné les déclarations qui ont été faites par le Conseil fédéral devant la commission à Lausanne, il ne me paraît pas que cette proposition mette en danger l'économie du projet. C'est la raison pour laquelle, au nom de la majorité de la commission, je vous demande d'accepter à l'article premier la proposition de MM. Weber et Ackermann.

**Le président:** Les propositions de la première et de la deuxième minorité ont déjà été développées par MM. Grendelmeier et Etter. La discussion est ainsi ouverte sur l'article premier. La parole est à M. Ackermann.

**Ackermann:** Vorab gestatten Sie mir, dass ich meinen Standort in dieser umstrittenen Frage klarstelle. Es geht mir nicht darum, hier irgendwelche automobilistische Interessen zu vertreten, sondern ganz einfach darum, mitzuhelfen, eine Vorlage zu gestalten, die einmal sachlich richtig ist und die eine gesunde Finanzierung des dringend notwendigen Nationalstrassenbaues gewährleistet, dabei aber auch in ihrem Gehalt die notwendigen referendumpolitischen Überlegungen mitberücksichtigt. Mit dem Bundesrat bin ich der Auffassung, dass wir bei der Finanzierung einen soliden Weg beschreiten wollen, der den Bund nicht in eine unangemessene zusätzliche Dauerverschuldung hineinbringt. Wenn die Mehrheit unserer Kommission in bezug auf die Festsetzung des Benzinanzuschlages durch die in einem gewissen Rahmen gehaltene Kompetenzerteilung an den Bundesrat dabei einen etwas anderen Weg einschlagen will als die bundesrätliche Vorlage, so wird man doch anerkennen müssen, dass der Wirkungsgrad und der Ertrag des zu erhebenden Treibstoffzuschlages sehr wenig vom bundesrätlichen Vorschlag abweicht. Der Antrag Weber, dessen Text ich vor der Kommissionssitzung nicht kannte, bot bei unbefangener Betrachtungsweise eine sehr gute Grundlage für eine abgewogene Modifikation der Vorlage, die sachlich gerechtfertigt und auch referendums- und abstimmungspolitisch eine entscheidende Bedeutung erlangen kann, wenn die eidgenössischen Räte ihr zustimmen. Die Herabsetzung des im Antrag Weber ursprünglich vorgesehenen Höchstsatzes von 8 Rappen auf die 7 Rappen des Bundesrates und die Beschränkung des Treibstoffzuschlages auf 5 Rappen pro Liter für die ersten beiden Jahre 1961 und 1962 sollen durch diese flexible Lösung die Voraussetzung dafür schaffen, dass die Klippen einer wahrscheinlich kommenden Volksabstimmung heil umfahren werden können. Nun ist es zweifellos so, dass einzelne Interessengruppen etwas vorschnell und teilweise recht miss-tönig in das Referendumshorn geblasen haben. Wir sind weit davon entfernt, uns deswegen unter Pressuren setzen zu lassen. Für uns gilt es aber doch, alle Umstände in unsere nüchterne politische

Rechnung einzubeziehen und die Vorlage so zu gestalten, dass sie der Sache dient und zugleich der eventuellen Belastungsprobe einer Abstimmungskampagne gewachsen ist. Dieser Gesichtspunkt wird eben in unserer Referendumsdemokratie bei allen Vorlagen auf Verfassungs- und Gesetzesstufe mit zu berücksichtigen sein. Das ist keine Schwäche, sondern ein einfaches Gebot politischer Umsicht und Klugheit. Es muss auch festgestellt werden, dass der Antrag der Kommissionsmehrheit nicht etwa entstanden ist auf Grund irgendwelcher Verhandlungen mit den interessierten Automobilverbänden. Wenn ich das Ergebnis der nationalrätlichen Kommissionsberatungen vorgestern den beiden Automobilklubs zugestellt habe mit dem Ersuchen, mir bis gestern nachmittag ihre Stellungnahme zukommen zu lassen, so deshalb, weil ich glaubte, dass wir alle Anspruch darauf haben, in dieser Situation die Haltung der leitenden Instanzen des ACS und des TCS vor unserer Beschlussfassung kennenzulernen. Ich war in der Lage, bereits gestern, anlässlich der Kommissionssitzung, über die Reaktion Bericht zu erstatten. Vom Automobilclub der Schweiz habe ich folgendes Schreiben vom 21. September 1960 erhalten:

„Betrifft Treibstoff-Zollerhöhung. Die von Ihnen angeregte Umfrage bei den Mitgliedern des Direktionskomitees des ACS hat ergeben, dass diese Organisation bereit ist, den Mehrheitsantrag der nationalrätlichen Kommission bei der Delegiertenversammlung des ACS, welche in dieser Frage abschliessend zu entscheiden hat, zu unterstützen und zu beantragen, von einem Referendum abzusehen. Es wäre erfreulich, wenn der Mehrheitsvorschlag der nationalrätlichen Kommission von den Räten akzeptiert würde, weil dann zum mindesten von Seite des ACS ein Referendums- und Abstimmungskampf unterbleiben könnte.“

Leider war es nicht möglich, vom TCS eine ebenso klare und positive Stellungnahme zu erhalten. Die Meinung innerhalb des 13gliedrigen obersten Gremiums des TCS über die Frage, ob bei Annahme des Antrages der Kommissionsmehrheit auf die Ergreifung des Referendums verzichtet werden könnte, ging stark auseinander. Sicher sind auch in dieser Organisation starke Kräfte am Werke, die zur Vernunft mahnen. Angesichts der intransigenten Haltung des Vorstandes der Sektion Zürich wird wohl aus diesen Kreisen mit dem Referendum zu rechnen sein.

Sollen sie eben kommen mit ihrem Referendum! Möge der TCS schliesslich eine Haltung so oder so einnehmen: Wir stehen angesichts der klaren und vernünftigen Haltung des Direktionskomitees des ACS wie auch – wie Herr Kollege Weber uns mitgeteilt hat – der Geschäftsleitung des Arbeiter-Touringbundes vor der Tatsache, dass wertvolle Kräfte bedeutender Organisationen von Motorfahrzeugbesitzern bereit sind, im Interesse der Sache der Nationalstrassen Hand zur Verständigung zu bieten. Sicher hat hier die entschiedene Haltung des Bundesrates, aber auch der klare Entscheid des Ständerates, die Einsicht in die Notwendigkeit einer entgegenkommenden Haltung gefördert.

Man sollte aber nun nicht in den Fehler verfallen, aus reinen Prestigegegründen allzusehr die Politik des starken Mannes zu spielen und eine mögliche Ver-

ständigung auszuschlagen. Mit der Annahme des Antrages der Kommissionmehrheit bereiten wir die Grundlage zur Schaffung einer breiten Front der Gutgesinnten in einem kommenden wahrscheinlichen Abstimmungskampf vor. Die von uns vertretene Lösung wird genau so, wie der Antrag des Bundesrates, die fristgerechte und ausreichende Finanzierung des Nationalstrassenbaues gewährleisten. Der Bundesrat darf zudem die in Artikel 1 umschriebene Kompetenz an die Exekutive, in einem genau bezeichneten Rahmen die Höhe der Treibstoffzollzuschläge zu beschliessen, als eine Manifestation unseres Vertrauens würdigen. Er hat dabei die Möglichkeit, in irgendwelchen extremen Situationen, die heute vielleicht nicht voraussehbar sind, sich besser anzupassen, wie das bereits schon von Herrn Kollege Weber überzeugend dargelegt worden ist.

Die Beschränkung des Treibstoffzollzuschlages für die Jahre 1961 und 1962 auf höchstens 5 Rappen macht den Übergang weniger hart. Auch rein sachlich ist diese anfängliche Minderbelastung um 2 Rappen je Liter durchaus gerechtfertigt.

Herr Bundesrat Tschudi hat an der gestrigen Kommissionssitzung erklärt, dass infolge der notwendigen Anlaufzeit in diesen beiden ersten Jahren effektiv nicht mehr als 5 Rappen zur Finanzierung benötigt würden. In Wirklichkeit geht es doch hier um eine relativ bescheidene Konzession, der auch der Bundesrat im Interesse der sichern und unverzögerten Finanzierung seine Zustimmung geben könnte. Bei normalem Verlauf wird es darum gehen, von insgesamt 4,4 Milliarden Aufwendungen einen Betrag von rund 56 Millionen statt am Anfang am Schluss der Finanzierungsperiode zu erheben, was somit eine Erstreckung des Treibstoffzollzuschlages um ein paar Monate bedeutet.

Ich bitte Sie daher, dem Antrag der Kommissionmehrheit zuzustimmen, dessen Annahme die Ausgangslage schaffen wird, die angestrebte solide Finanzierung der Nationalstrassen sicherzustellen.

**Brawand:** Gestatten Sie einem verhinderten Oberwegmeister des Bundes zu dieser Frage auch einige Worte.

Schon die Planungskommission hat seinerzeit einen Zuschlag zum Benzinpreis für die Finanzierung des Nationalstrassennetzes vorgesehen. Es ist ihr aber vorgehalten worden, sie habe sich in den Schätzungen geirrt. Es ist sehr leicht, heute einen solchen Irrtum festzustellen und zu behaupten, die Schätzungen, die man heute mache, seien richtig. Man müsste natürlich in ein paar Jahren die heutigen Schätzungen auch überprüfen können, um zu sagen, ob sie dann immer noch richtig seien. Es ist nicht zu vergessen, dass die Planungskommission seinerzeit nur die Finanzierung für die erste Bausteppe vorgenommen hat. Das war eine damals geschätzte Gesamtkostensumme von 2,9 Milliarden Franken. Man sah dafür vor einen Zuschlag von 3 Rappen je Liter Treibstoff zu erheben. Schon damals wehrten sich die Automobilverbände auch gegen diese 3 Rappen; sie waren der Meinung, dass, wenn der Automobilist 3 Rappen Zuschlag zahlen müsse, die Bundeskasse und die kantonalen Kassen einen gleich hohen Betrag in den Baufonds zu leisten hätten, anders könnten sie sich nicht einver-

standen erklären. Die Kommission hat damals gleichwohl die 3 Rappen beschlossen. Sie sah allerdings vor, einen Teil der Finanzierung über den Anleihsenweg zu tätigen.

Heute nun geht es nicht mehr um 2,9, sondern um 5,7 Milliarden; Pessimisten behaupten, es werden dann am Schlusse noch mehr sein. Der heutige Bundesrat will von einer Finanzierung auf dem Anleihsenweg nichts mehr wissen. Man kann hier geteilter Meinung sein. Die Ansicht, es sei nicht nötig, dass unsere Generation die gesamten Kosten des gewaltigen Werkes bezahle, lässt sich sicher vertreten. Die Nationalstrassen dienen nicht nur uns, sondern auch unseren Nachfahren, weshalb es nicht abwegig wäre, wenn auch sie etwas daran bezahlen müssten. Demgegenüber müssen wir uns aber vor der Ansicht hüten, mit dem Bau des heute vorgeschlagenen Autobahnnetzes sei das Strassenproblem, ja das Verkehrsproblem der Schweiz, auf alle Zeiten gelöst. Davon kann keine Rede sein. Es ist gegenteils sicher, dass einer späteren Generation weitere, vielleicht ganz andere Aufgaben warten werden; diese Aufgaben werden vielleicht die unsrigen noch weit übertreffen. Deshalb lässt sich meines Erachtens mit gutem Recht auch die Deckung der Kosten aus den laufenden Einnahmen begründen. Wenn wir uns dazu entschliessen, genügen selbstverständlich die 3 Rappen nicht. Die Berechnungen des Bundesrates ergeben, dass dazu 7 Rappen nötig sind. Natürlich gibt es in der Berechnung sehr heikle, unzuverlässige Faktoren, so den zukünftigen Bestand der Automobile und den zukünftigen Benzinverbrauch. Wir wissen ja nicht, wie die Motoren weiter entwickelt werden, um den Treibstoffverbrauch zu vermindern. Daher ist es ganz müssig, darüber zu streiten, welche Rechnung richtig sei, ob die der Automobilverbände oder die des Bundesrates. Wir müssen eine Grundlage nehmen und haben keinen Grund zu behaupten, die des Bundesrates sei falsch. Ich glaube keinesfalls, dass 7 Rappen übersetzt wären. Es hat eine Zeit gegeben, da der Benzinpreis 55 Rappen und mehr betrug. Ich bedaure noch heute, dass es damals nicht gelungen ist, das Sinken des Benzinpreises aufzuhalten und die Preisdifferenz in einen zweckgebundenen Fonds zu legen. Die rechtlichen Grundlagen seien nicht da, hat man uns damals gesagt. 7 Rappen sind sicher tragbar. Aber es ist doch sehr wahrscheinlich, dass in den ersten zwei Baujahren, 1961 und 1962, die Eingänge aus den Zuschlägen nicht aufgebraucht werden können. Ich habe einigermassen Einblick in den Fortschritt, der bei der Projektierung der Strassen, im Landerwerb und vielen andern Fragen, Güterzusammenlegungen usw., bis heute zu verzeichnen ist. Ich weiss, dass es Kantone gibt, die erklären, vor dem Jahre 1962 könnten sie überhaupt nicht beginnen. Da habe ich den Eindruck, es wäre, wenn man die Deckung aus den laufenden Einnahmen vornehmen will, nicht richtig, dazu nun noch Eingänge auf Vorrat zu öffnen. Dagegen geschieht sicher nichts weltumstürzendes, wenn wir es in diesen ersten zwei Jahren bei maximal 5 Rappen bewenden lassen. Es passiert nur das, dass es dem Bundesrat nicht möglich ist, seinen Fonds für spätere Zwecke zu öffnen. Das ist ja auch gar nicht seine Absicht. Er will die Ausgaben laufend aus den Einnahmen finanzieren.

Es liegt im Antrag der Kommissionsmehrheit, die die 7 Rappen grundsätzlich beibehält, sie aber als Maximum betrachtet, eine bessere Anpassungsmöglichkeit als bei den starren 7 Rappen, die der Bundesrat vorschlägt. Ich glaube also, 7 Rappen seien nicht übertrieben, aber der Ansatz ist so zu gestalten, dass man ihn verändern kann.

Im Gegensatz zu meinem Vorredner lasse ich mich von der Drohung des Referendums doch etwas beeindrucken. Ich habe zwar seinen Ausführungen entnommen, dass auch ihm das Referendum ein bisschen zu schaffen macht. Ich hätte es zwar gerne gesehen, wenn diejenigen Leute, die uns Baudirektoren und Kommissionsmitglieder während Jahren mit der Geissel gezwickt haben, dass man mit dem Bau der Autobahnen endlich vorwärts mache, heute als Bremser auftreten müssten: „Das Ganze halt, es gibt nicht 5 Rappen während zwei Jahren, sondern es gibt dann überhaupt keinen Zuschlag, wenn das Referendum ergriffen wird...“ Und diese auf beiden Seiten unerfreuliche Situation, sowohl auf der Seite derjenigen, die das Referendum ergreifen, wie auf unserer Seite, die wir so schnell wie möglich bauen wollen, möchte ich uns ersparen. Daher empfehle ich, dem Vorschlag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen. Er baut vielleicht nicht nur Strassen, sondern auch goldene Brücken, auf denen gewisse Leute den Rückzug antreten könnten.

**Meyer-Zürich:** Ich kann mich in materieller und sachlicher Beziehung durchaus mit den Ausführungen der Botschaft einverstanden erklären. Ich habe es immer als richtig erachtet, dass alle zur Beurteilung dieser komplexen Frage nötigen, zahlenmässigen Rechnungselemente sehr vorsichtig eingeschätzt worden sind. Wenn ich nun aber trotzdem im Artikel 1 für den Mehrheitsantrag der Kommission eintrete, so sind für mich vor allem die drei folgenden Überlegungen massgebend:

1. Bereits heute wurde wiederholt festgestellt, dass das Soll und Haben unserer Strassenbau-rechnung mit wesentlichen Unsicherheitsfaktoren durchsetzt sei. Das ist darauf zurückzuführen, dass wir vor einem Bauwerk stehen, dessen Erstellungs-dauer sehr lang ist, nämlich fast zwei Jahrzehnte. Es ist aber unbedingt nötig, dass wir diese Unsicherheitsfaktoren möglichst genau und wirklickeits-nahe erfassen, denn sie sind von einem wesentlichen Einfluss auf die Beurteilung der gesamten Vorlage. Mit andern Worten, die Möglichkeit der Anpassung des Zollzuschlages in kürzeren Zeitabständen – und diese ist nun mit dem Artikel 1 gemäss Vorschlag der Kommissionsmehrheit gegeben – ist sicher bedeutend besser als die einmalige Festlegung für vielleicht 17–18 Jahre.

Wenn man sich die Mühe nimmt, die Schätzungen über den Treibstoffzoliertag, wie sie in der Botschaft enthalten sind, und wie sie von anderer Seite gemacht wurden, einander gegenüber zu stellen, kann man erkennen, dass sie ausser-ordentlich weit auseinander gehen. Ich habe ausgerechnet, dass bei Annahme von genau gleichen Berechnungsgrundlagen, das heisst von gleich grossen Belastungen durch den Zollansatz (2, 3, 4, 5, 6 oder 7 Rappen) Differenzen entstehen von nahezu 30%. Bezogen auf den gesamten finanziellen Bedarf des Bundes für den Nationalstrassenbau von

4,4 Milliarden macht das die gewaltige Summe von über 1 Milliarde Franken aus. Ich habe allerdings mehr Vertrauen in die Zahlen der Botschaft als in andere Berechnungen.

Ganz allgemein betrachtet, wird es aber für den Staatsbürger nicht einfach sein, in diesem Durcheinander und Gegeneinander von Zahlen und Zahlenreihen den richtigen Weg zu finden. Deshalb glaube ich, dass eine flexible Lösung für die Finanzierung nötig ist, um diese Unsicherheitsfaktoren nach Möglichkeit auszuschalten.

2. Man spricht von einem möglichen Referendum. Ich möchte diese Frage hier nicht dramatisieren, aber eines sagen: Komme diese Referendums-kampagne heraus, wie sie wolle: es wird immer ein volkswirtschaftlicher Verlust entstehen. Wenn der Referendumskampf positiv, das heisst zugunsten der Vorlage des Bundesrates ausgeht, dann wird auf alle Fälle eine Verzögerung im Beginn der Finanzierung eintreten. Man hat uns gesagt, dass diese Verzögerung sehr wahrscheinlich ein Minus an Einnahmen von über 60 Millionen Franken verursachen könnte. Das ist bedeutend mehr als die Differenz, die bei Annahme des Antrages der Kommissionsmehrheit im Ausmass von etwa 52 Millionen Franken entstehen könnte. Wenn der Referendums-kampf ein negatives Resultat zeigen würde, dann müsste man eventuell daran denken, die Bauten einzustellen oder wenigstens stark zu verzögern. Man hat den Slogan geprägt: „Point d'argent, point de routes“. Ich mache aber darauf aufmerksam – um das zu beurteilen, muss man nicht Fachmann sein –, dass bereits begonnene Strassenbauten nicht einfach eingemottet werden können. Was würden unsere Freunde in der Waadt und in Genf sagen, wenn die Fertigstellung der Autostrasse von Genf nach Lausanne auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Landesausstellung in Frage gestellt wäre? Abgesehen davon hat der Bundesrat Verpflichtungen für seine Beiträge übernommen. Er wird sie honorieren müssen. Wenn die nötigen Mittel nicht zur Verfügung stehen, würde er sie durch Anleihen beschaffen, also den Weg der Verschuldung beschreiten müssen, was unsere Behörden als finanzpolitisch nicht erwünscht betrachten.

3. Endlich möchte ich auch berücksichtigt wissen, dass heute nicht mehr alle Automobilisten lediglich zu ihrem Vergnügen auf den Strassen herum fahren. Es wurde heute bereits erwähnt, dass die Zahl derer, die ihr Fahrzeug zu Erwerbszwecken benötigen, immer grösser werde. Ich denke an Reisende, Geschäftsleute, Ärzte, Gewerbetreibende usw. Vor allem sind auch unsere Strassentransport-Unternehmungen Gosskonsumenten von Treibstoffen. Dazu ist anzunehmen, dass diese Leute sehr oft beruflich lokal oder regional gebunden sind und daher vielleicht nur selten Gelegenheit haben, auf den schönen und von ihnen auch mitbezahlten grossen Autostrassen zu fahren. Für diese Kreise bedeutet der Zollzuschlag natürlich ein Kostenelement, eine zusätzliche Steuer. Ich glaube, diese Leute haben, wie alle Schweizerbürger, ein Anrecht darauf, zu wissen, dass der Staat keine Steuern und keine Zölle auf Vorrat erhebt. Sie werden dann auch dem Prinzip zustimmen, dass keine Schulden auf Vorrat gemacht werden dürfen. Mit dem Mehrheitsantrag unserer Kommission wird eine grössere

Elastizität der Finanzierung erreicht, ohne dass damit die Einnahmen des Bundes wesentlich geschmälert werden. Ich wiederhole, dass es sich um totale Mindereinnahmen von 52 Millionen handelt. Das ist die einzige materielle Differenz mit der Vorlage des Bundesrates. Diese materielle Differenz wird durch eine unwesentliche Verlängerung der Erhebungsdauer wieder ausgeglichen. Der Mehrheitsantrag zu Artikel 1 vertritt Grundsätze, die eine gesunde und sorgfältige Finanzierung ermöglichen werden. Er bestätigt, was der Bundesrat selbst im Artikel 2 sagt, dass nicht mehr finanzielle Mittel vom Staatsbürger erhoben werden, als für das vorgesehene Werk nötig ist.

Ich möchte abschliessend noch erwähnen, dass dieser Antrag der Kommissionmehrheit nicht eine schematische Mittellösung, ein arithmetisches Mittel, zwischen den 3 und 7 Rappen bedeutet. Er versucht, die finanziellen Notwendigkeiten des Strassenbaues mit den berechtigten Interessen aller Volkskreise in Übereinstimmung zu bringen, um damit eine nach meiner Auffassung unnötige Auseinandersetzung zu vermeiden.

Ich bitte Sie, diesem Mehrheitsantrag zu Artikel 1 unserer Kommission zuzustimmen.

**M. Bonvin:** Rarement un projet comportant de nombreuses décisions successives n'a été aussi bien préparé que celui des routes nationales. Nous l'avons constaté lors de l'élaboration du projet d'article constitutionnel, lors de la préparation de la loi, lors de la préparation du réseau des routes nationales. Nous devons faire la même constatation pour le présent projet.

Le but de l'opération générale est d'assurer la sécurité des usagers, de diminuer le nombre des accidents, de sauvegarder les vies humaines. La rapidité avec laquelle nous réaliserons le réseau des routes nationales est donc déterminante par rapport à la sécurité. Nous sommes tous d'accord que l'effort financier de construction doit dans tous les cas d'ici deux ans être chiffré par une augmentation de l'impôt sur les carburants de 7 centimes par litre. La divergence entre la plupart d'entre nous réside dans le fait de savoir si ces 7 centimes seront perçus immédiatement ou seulement dans deux ans.

Pour ma part, j'estime que la proposition du Conseil fédéral, votée par le Conseil des États, est la plus sage. Il faut de toute façon en arriver là. La quotité de l'effort correspond aux propositions et au résultat des études de la commission de planification qu'a si bien présidée M. Brawand. On sentait que ce dernier était lui-même partagé quant au choix à faire. Mais, toute proportion gardée, les 7 centimes correspondent au coût général des travaux, à la situation du moment comparée au nombre des véhicules.

Il y a dans la proposition de la majorité de la commission une contradiction intérieure qui pourrait être éliminée mais qui ne l'est pas. On demande pratiquement de fixer l'augmentation de la benzine en fonction du volume des travaux, avec une correction qui tient compte de l'équilibre général. Il faudrait alors, pour être conséquent avec cette proposition, fixer chaque année l'augmentation du prix des carburants par rapport à l'année précédente. C'est

ainsi seulement qu'on pourrait suivre la volonté de la majorité de la commission, à savoir l'idée de M. Brawand de voir une législation élastique et souple s'adapter au volume des dépenses. Mais ce n'est possible qu'en fixant une moyenne et non un maximum; ce n'est pas ce que nous voulons.

Si nous décidons immédiatement une augmentation de 7 centimes, nous aurons une petite réserve qui s'élèvera à environ 50 millions, si j'ai bien compris. Cette réserve, véritablement minime, n'a rien du tout d'excessif. Il est heureux qu'on puisse la faire car il y aura après coup un plus grand appel de capitaux. S'il y a un frein au début parce que les projets ne sont pas tout à fait au point, il est classique – on le constate dans ma profession – qu'il y a brusquement accélération non seulement des travaux mais aussi des dépenses, de sorte que s'il y a dès le départ une petite réserve de 50 millions, on ne peut que s'en féliciter. C'est là une mesure tout à fait normale. Dès lors, pour éliminer la contradiction dont j'ai parlé tout à l'heure, il n'y a qu'un moyen: suivre la proposition du Conseil fédéral, à laquelle le Conseil des États s'est déjà rallié.

Par ailleurs il s'agit là d'un problème de calcul et personne mieux que M. le chef du Département des finances ne peut nous indiquer le résultat de ces calculs. C'est un problème de mathématique et non pas d'appréciation.

Les appréciations sont provoquées par la prise de position des associations professionnelles. C'est normal. Elles ne considèrent que le bien de leurs membres et le leur propre. L'intérêt d'une association et de ses membres est conditionné par le caractère gouvernemental de l'esprit des dirigeants de l'association, tenant compte de l'intérêt général à côté de son intérêt à prendre position dans tel ou tel cas particulier. Les décisions sont alors prises dans l'intérêt général de l'équilibre des finances d'ensemble. Mais il est clair, sous cet angle, que les mesures proposées par le gouvernement sont les plus sages.

Il ne faut pas craindre le référendum. En effet, les personnes qui devraient donner leur accord à une opposition seraient celles-là même qui nous ont poussés à construire rapidement un réseau de routes nationales. Elles ne peuvent pas se contredire à ce point! Au moment où le gouvernement accède à leur désir, elles ne peuvent tout même pas le contrecarrer. D'ailleurs, la prise de position des associations – je le sais pour être membre de l'une d'elles – est intervenue sans que leurs membres aient été consultés. Or, je fais davantage confiance aux membres de ces associations, à leur bon sens, qu'aux vues un peu égoïstes de certains de leurs dirigeants qui ont été quelque peu grisés parce qu'ils ont contribué à accélérer l'aménagement du réseau des routes nationales.

Je vous engage à suivre le Conseil fédéral et à vous rallier par conséquent aux décisions du Conseil des États.

**Grendelmeier:** Wenn ich nochmals das Wort ergreife, so deshalb, weil ich in meinem Eintretensvotum den eigentlichen Antrag zu Artikel 1 eigentlich nur gestreift habe. Der erste Mehrheitsantrag, der vor Ihnen liegt, ist, wie Sie sehen, identisch mit

dem Antrag des Bundesrates, sowie des Ständerates. Worin bestehen nun die Unterschiede zwischen dem Antrag der Mehrheit der Kommission und jenem des Bundesrates, beziehungsweise des Ständerates? Bundesrat und Ständerat gehen davon aus, dass es das Parlament sein muss, das einen festen Zuschlag von 7 Rappen im Gesetze festzulegen hat, und zwar 7 Rappen vom ersten Jahre an. Die Vorlage der Mehrheit aber geht davon aus, dass lediglich eine rahmenmässige Fixierung des Zuschlages erfolgen müsse; die konkrete Fixierung des Zuschlages habe dann jeweils durch den Bundesrat zu geschehen. Herr Kollega Weber wollte neben einer flexiblen Lösung den maximalen Ansatz auf 8 Rappen erhöhen. Das tat er offenbar davon ausgehend, dass eben die Kosten doch höher sind, als man jetzt anzunehmen wagt. Demgegenüber wird nach dem Vorschlag des Herrn Ackermann, wie er in der Kommission gestellt wurde, der Bundesrat in die Lage versetzt, den Verbänden zu entsprechen und einen Zuschlag von nicht über 5 Rappen für die ersten zwei Jahre anzusetzen; mit andern Worten, es wird dem Bundesrate ermöglicht, sogar den Vorschlag der Verbände mit 3 Rappen anzunehmen. Andererseits wollte Herr Ackermann, der sich in unserem Rate – man könnte fast sagen – zu einem Niklaus von der Flüe entwickelt hat, verhindern, dass mit dem 8-Rappen-Vorschlag des Herrn Weber die Verbände noch mehr kopfscheu würden. Auf diese Weise also haben die Herren Ackermann und Weber gehofft, das Referendum zu vermeiden. Damit geht der Vorschlag der Mehrheit, ob gewollt oder nicht, den Weg des Kompromisses. Wir haben denn auch von Herrn Ackermann gehört, dass gewisse Aussichten bestehen, wenigstens mit Bezug auf den ACS. Allerdings, wer sagt, ob im ACS dem Direktorium auch die Delegiertenversammlung folgen wird? Und wer sagt, ob der TCS nun nicht doch das Referendum ergreifen wird? Und allerletzten Falles wäre es auch möglich, dass sonst irgend ein anonymes Komitee aus dem Busch hervortreten und das Referendum lancieren könnte.

Frage bleibt, ob wir wegen der Drohung mit dem Referendum – und es ist eine Drohung, denn so hat es jedermann verstanden – unterlassen sollen, das zu tun, was wir angesichts der Sachlage für richtig finden und ausserdem noch, ob wir eine Sache preisgeben sollen, von der wir annehmen dürfen, dass der Grossteil des Volkes mit ihr einverstanden ist.

Welches wären die Folgen des Antrages der Kommissionsmehrheit? Es würden in den ersten beiden Jahren zwischen 50 und 60 Millionen nicht eingefordert werden. Selbstverständlich würden sie dann gleichwohl irgendwann einmal bezahlt werden müssen. Man würde die Bezahlung an den Schluss der Amortisationsfrist, also nach etwa 17 Jahren, anhängen müssen. Dann wären es aber nicht mehr 50 bis 60 Millionen, sondern wegen des Zinsenlaufes einiges mehr.

Nun steht aber fest, dass die Kosten in der Zeit, da die Arbeiten im vollen Umfang stehen werden – und das wird auch in absehbarer Zeit, nach vielleicht 3 oder 4 Jahren der Fall sein –, die Kosten mit den 7 Rappen niemals mehr gedeckt werden können. Die Kapitalanforderung wird dannzumal eine ganz andere sein. Es ist daher notwendig, dass man jetzt schon, also vorgängig, die notwendigsten Mittel sich

verschafft, um eine Deckung für jene Zeit zu haben, sofern man nicht will, dass zufolge Kapitalknappheit ein Engpass entsteht und die Arbeiten verzögert werden. Denn es ist klar: Wenn das Geld nicht zur Verfügung stehen wird, wird das Tempo der Arbeiten abnehmen müssen. Dazu kommt aber, dass die Kosten, wie wir bereits gehört haben, mit 5,7 Milliarden feststehen, ja, dass sie schon heute als viel zu niedrig berechnet betrachtet werden müssen, weil noch die Kosten der Teuerung, wie ich sie bereits erwähnt habe, hinzukommen. Angesichts dieser bereits feststehenden Summe von 5,7 Milliarden ist es unverständlich, dass man diese 5 bis 6 Milliarden nicht jetzt schon fest auf die verschiedenen Jahre der Amortisationsdauer aufteilt.

Nach dem Vorschlag der Kommissionsmehrheit gäbe es nur einen Ausweg: Die nun nicht eingezogenen 60 Millionen Franken auf den bereits bestehenden Schuldenhaufen der Eidgenossenschaft zu werfen. Aber wer möchte das nun angesichts der andern für die Gesamtheit des Volkes zu verausgabenden Landesverteidigungskosten verantworten wollen? Im Hinblick auf die ungeheuren Kosten, die uns die Landesverteidigung auferlegt, darf man das Aufhäufen von Schulden, das Anwachsen des Schuldenberges, nicht leicht hinnehmen. Ich frage Sie: Kann man es wirklich verantworten, dass man in den fettesten der fetten Jahre ungenügend einfordert, um dann eventuell das ungenügend Eingeforderte in den mageren Jahren einfordern zu müssen?

Ein weiterer, nach meiner Meinung schwerer Mangel liegt im Vorschlag der Kommissionsmehrheit darin, dass die Festsetzung des Zuschlages dem Bundesrat zugeschoben und nicht im Gesetz selbst vorgenommen wird. Damit wird selbstverständlich den Automobilverbänden der Weg nach Bern ostentativ gezeigt. Es ist mit Sicherheit damit zu rechnen, dass die Verbände den Bundesrat bei jeder möglichen Gelegenheit bedrängen werden, den Zuschlag zu reduzieren. Wir kennen die Macht der beiden Mammutverbände. Es wird alsdann für den Bundesrat kein leichtes sein, diesem Druck auszuweichen. Es ist daher meines Erachtens ein Gebot der Klugheit, den Bundesrat nicht einem solchen Druck auszusetzen. Das ist aber nur möglich, wenn der Zuschlag bereits im Gesetz verankert wird. Das will andererseits aber auch nicht heissen, dass der Zuschlag von 7 Rappen stur auch dann eingefordert werden muss, wenn er sinnlos und untragbar würde. Es stünde dannzumal dem Parlament die Möglichkeit ohne weiteres zu, das Gesetz zu ändern. Es kann daher der Vorlage des Bundesrates nicht vorgeworfen werden, sie sei für alle Zeiten unabänderlich, sozusagen wie in Stein gehauen, und sie könne sich den Verhältnissen nicht anpassen. Ändern wir nicht auch bald von Jahr zu Jahr das AHV-Gesetz ab und passen es den Verhältnissen an? Ein gleiches wäre auch hier möglich, wenn die Verhältnisse sich wesentlich geändert haben sollten.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, dem Vorschlag des Bundesrates und des Ständerates und damit der ersten Minderheit zuzustimmen.

**Weber Max:** Nur einige ganz kurze Bemerkungen! Herr Bonvin möchte ich sagen: Es ist kein Widerspruch im zweiten Absatz dieses Antrages

enthalten, wenn der Bundesrat auf den Umfang der Bauarbeiten, auf die Entwicklung der Treibstoffzollerträge und auf die allgemeine Wirtschaftslage Rücksicht nehmen muss. Er wird das alles zusammen beurteilen müssen, also den Umfang der Bauarbeiten, die Entwicklung der Treibstoffzollerträge und die allgemeine Wirtschaftslage. Die Bauarbeiten kämen erst langsamer in Fluss. Man trägt diesem Umstand Rechnung in den beiden ersten Jahren durch den Antrag Ackermann.

Herr Grendelmeier möchte ich sagen: Es ist interessant, dass gerade jene Gruppe, die sich sonst gerne als einzige Opposition im Parlament vorstellt, mit grossem Eifer den Vorschlag des Bundesrates heute vertritt. Ich möchte in erster Linie mich dagegen wehren, dass man erklärt, das, was die Mehrheit nun vorschlägt, sei ein Kompromiss mit den Verbänden. Nichts liegt mir ferner als das. Ich habe schon am 7. Juli, bevor der Vorschlag des Bundesrates erschienen ist, in der „Berner Tagwacht“ geschrieben: „Wir hoffen, dass der Bundesrat den Mut hat, trotz der Opposition der Verbände der Benzinverbraucher an den von ihm wiederholt angeführten Grundsätzen einer soliden Finanzgebarung festzuhalten.“ Dieser Meinung bin ich auch heute noch. Wenn die Verbände sich nachher bereit erklären, eine solche Vorlage zu akzeptieren und zu unterstützen, ist es deswegen noch nicht ein Kompromiss, den wir mit ihnen gemacht haben. Wir haben mit den Verbänden kein Wort gesprochen.

Wenn Herr Grendelmeier weiter sagte, dass 56 Millionen Franken Schulden entstehen, so ist das nicht wahr. Es ist nachgewiesen, dass für die beiden ersten Jahre 5 Rappen genügen werden. Wenn man mehr erhebt, wird man einen Vorschuss haben auf die späteren Kosten. Aber deswegen wird der Schuldenberg des Bundes nicht erhöht.

Herr Grendelmeier sagt weiter: „Ja, dann werden die Verbände auf den Bundesrat losstürmen!“ Nach seiner Meinung sollte die Bundesversammlung die Möglichkeit haben, zu ändern. Wie würde es dann aussehen? Dann würden die Verbände auf die Mitglieder der Bundesversammlung losstürmen und von ihnen Postulate und Vorstösse verlangen. Ich glaube, daran ändern wir nichts, dass die Verbände versuchen werden, die Lage nachher so günstig wie möglich zu gestalten. Das kann uns nicht hindern, einem vernünftigen Vorschlag zuzustimmen.

**M. Bourgknecht**, conseiller fédéral: Je voudrais tout d'abord remercier les rapporteurs de votre commission qui ont facilité ma tâche en exposant objectivement certaines des données financières du problème.

Je voudrais aussi remercier tous les orateurs qui se sont exprimés et qui, ce faisant, ont contribué à conférer à ce débat beaucoup de dignité et à exclure la passion qu'on a vu surgir hors de cette enceinte.

Vous me permettrez de ne pas enfoncer des portes ouvertes et de ne pas répéter ce qui a été dit car nous sommes, j'en suis sûr, tous parfaitement d'accord quant à l'essentiel.

Je constate que d'une manière quasi unanime nous sommes, en effet, d'accord pour affirmer que l'œuvre doit être réalisée sans avoir recours à un endettement massif de la Confédération et à des

emprunts qui seraient contractés sur une large échelle. Il y a d'ailleurs à cela d'excellentes raisons qui ont été rappelées ici. Nous ne voulons pas alourdir le budget des travaux par des intérêts passifs. M. Sollberger, rapporteur, a énoncé des chiffres qui font réfléchir. Il en résulte qu'à défaut de payer certains travaux dans les délais les plus brefs on peut voir leur coût aller jusqu'à doubler.

Et puis nous ne devons pas perdre de vue que la Confédération sera très loin d'avoir réussi à accomplir l'ensemble des tâches qui l'attendent. Elle se trouve chaque jour pour ainsi dire en présence de nouveaux problèmes à résoudre, de nouvelles demandes d'intervention auxquelles elle doit consentir, de nouvelles dépenses auxquelles elle doit donner les mains parce qu'elle se convainc qu'elles sont inéluctables. Et cela est vrai non seulement de manière générale, mais également dans le domaine des routes. Suivant le rythme auquel se développera la circulation automobile et précisément si elle devait se développer au-delà des prévisions faites par le Conseil fédéral, les travaux devront être accélérés et ne devront plus uniquement porter sur les routes nationales dont vous connaissez les projets mais encore sur d'autres routes qui, à leur tour, se révéleront insuffisantes.

Puis, il y aura les charges d'entretien qui jusqu'à présent, d'après la loi, sont mises à la charge des cantons. Mais l'expérience apprend qu'à partir du moment où ces dépenses voient leur volume s'accroître on songe à demander l'intervention de la Confédération.

La Constitution fédérale nous a tracé la voie à suivre pour éviter cet endettement massif. C'est le recours à la perception de centimes complémentaires sur les droits de douane perçus sur les carburants. C'est une voie qui est prévue constitutionnellement dans laquelle nous nous sommes engagés.

Il est exclu, pour en terminer avec cet aspect du problème, que les ressources ordinaires de la Confédération puissent être mises à contribution dans le cas particulier alors qu'un mode de financement spécial a été prévu, pour la raison très simple que les recettes ordinaires sont mobilisées et elles le sont au fur et à mesure d'ailleurs qu'elles augmentent.

Le second point essentiel sur lequel la presque unanimité de ce Conseil tout au moins est d'accord, c'est que la surtaxe doit être de 7 centimes au minimum.

L'une ou l'autre voix se sont fait entendre pour déclarer qu'on pourrait se contenter à la rigueur de 5 centimes. Je crois pouvoir affirmer qu'il s'agit là d'une très faible minorité de ce Conseil. Que le montant de 7 centimes soit raisonnable, j'en suis sûr pour preuve non seulement les considérants du message du Conseil fédéral mais les avis qui ont été exprimés au sein des deux commissions, la vôtre et celle du Conseil des Etats. Je constate que même les auteurs de la proposition de majorité, MM. Weber et Ackermann, ne se sont pas du tout insurgés contre ce chiffre. M. Reverdin qui a appuyé leur proposition ne pense pas non plus que le Conseil fédéral ait été trop loin en articulant ce montant. Puis nous avons, depuis hier, une preuve nouvelle que le Conseil fédéral avait vu juste: C'est l'attitude officielle ou officieuse de certaines associations d'automobilistes qui disent: Nous tenons le projet du Conseil fédéral

pour acceptable et nous sommes prêts à ne pas le combattre à la suite d'un référendum qui aurait abouti pour autant qu'on nous fasse une seule concession, c'est que les deux premières années on ne perçoive un montant que de 5 centimes. Ces associations ne peuvent se faire aucune illusion: ce qui vaut aujourd'hui pour le Conseil fédéral vaudra très certainement d'ici deux ans encore. Et ces organisations, lorsqu'elles déclarent que le projet pourrait être acceptable à cette seule condition reconnaissent implicitement que le montant de 7 centimes est un montant raisonnable et qu'il est adapté aux circonstances.

Je ne veux pas faire de polémique. Le Conseil fédéral n'a nullement l'intention de déclarer la guerre à qui que ce soit. Il dispose d'arguments suffisamment forts pour ne pas placer le débat sur un terrain où il ne conviendrait pas de le porter. Mais je pense pouvoir cependant insister sur la contradiction qu'il y a entre les déclarations qui étaient faites il y a quelques jours encore et selon lesquelles 3 centimes constituaient un maximum, selon lesquelles le Conseil fédéral n'avait en rien démontré qu'il fallait aller au-delà de ce chiffre et l'acceptation de cette surtaxe à partir de 1963.

Je reconnais que les engagements pris par les associations ont une portée variable. Alors que certains ont simplement donné à entendre qu'ils étaient enclins à se rallier au point de vue du Conseil fédéral, l'organe directeur de l'Automobile-Club a adopté une attitude beaucoup plus positive.

Nous sommes également d'accord pour admettre que, dans les conditions actuelles, la surtaxe de 7 centimes est supportable. Elle n'a rien d'excessif.

On a objecté cependant, même de la part de ceux qui n'ont pas voulu combattre le montant proposé par le Conseil fédéral, que les prévisions de ce dernier en matière financière ont souvent été dérivées par le développement de notre économie. J'aurais mauvaise grâce, Messieurs, à le contester mais ce qui est vrai dans un sens l'est aussi dans l'autre. Si nous avons vu certaines recettes augmenter, nous avons vu parallèlement et tout aussi régulièrement les dépenses s'accroître dans une proportion qui n'est pas moindre. Et si l'on examine les possibilités dont dispose la Confédération pour amortir sa dette ainsi que l'exige la Constitution fédérale, nous constatons que ces possibilités ne sont pas nombreuses malgré l'augmentation des recettes. Si bien que, du point de vue de la construction des routes, j'admets – et mon collègue M. Tschudi l'a dit excellemment tout à l'heure, lui aussi – j'admets que nous sommes dans le domaine des supputations. Nous avons serré le problème d'aussi près que possible; notre travail est un travail de bonne foi mais il est susceptible d'être dérivé à l'avenir et de l'être vraisemblablement davantage dans le sens des dépenses que dans celui des recettes.

Effectivement, nos prévisions ne comportent aucune réserve dans l'hypothèse d'une plus-value du montant des dépenses, pas plus que dans celle vraisemblable d'une augmentation des prix. Cette augmentation est un phénomène régulier. Elle ne comporte aucune réserve pour le cas où les intérêts passifs à payer seraient plus élevés que ce que nous avons supputé; elle ne comporte aucune réserve non plus pour une augmentation de la part de la Conféd-

ration en vue de soulager certains cantons qui, aujourd'hui déjà, nous disent – et ce sentiment est traduit par le postulat de M. Hauser – qu'ils ne peuvent pas construire même avec une subvention de 80%. Et bien, cet accroissement très vraisemblable, voire certain, des dépenses n'est pas traduit dans nos calculs.

Ne doit-on pas, dans ces conditions, choisir la voie la plus sûre qui est celle de la prudence, d'autant plus que le Parlement a sur les comptes un droit permanent de contrôle, qu'il peut suggérer des modifications et que tous les trois ans un rapport doit lui être présenté à ce sujet, indépendamment des rapports qui lui seront soumis chaque année lors de la discussion de la gestion? Qu'on ne tire donc pas argument du fait que, pour 1960, les droits sur la benzine seront encaissés au-delà de ce qui avait été supputé.

M. Tschudi vous l'a dit, nous assistons à un phénomène qui se développera encore d'ici la fin de l'année, celui de la constitution de stocks: on remplit les réservoirs, on remplit les tanks, les bidons, etc., pour ne pas avoir à payer à partir du 1<sup>er</sup> janvier les suppléments prévus. Ceux qui agissent ainsi agissent dans le cadre de la légalité, mais cela fausse les données statistiques et ne permet pas de tirer argument des sommes plus considérables encaissées, surtout au cours de ces derniers mois.

J'ajoute enfin que le montant qui est demandé ne pourra en aucun cas être détourné de sa destination. Un compte spécial sera établi. Les travaux seront activés jusqu'à ce qu'ils soient payés. Le compte sera crédité et débité, soit des montants encaissés, soit des sommes qui auront été payées, si bien que ceux qui auront à acquitter le supplément sont assurés de n'avoir rien à payer au-delà de ce qui est prévu. La proposition elle-même du Conseil fédéral s'inspire d'ailleurs de cette manière de voir.

Il ne s'agit donc pas du tout, dans le cas particulier, de prélever des impôts à titre de provision ou, éventuellement de profiter de cette perception pour alimenter la caisse fédérale et satisfaire à des dépenses ordinaires.

Permettez-moi d'ajouter ceci: La proposition du Conseil fédéral n'était, dans son idée, pas un marchandage et les déclarations qu'il a été appelé à faire ne constituaient en aucune façon un chantage. Son attitude est inspirée uniquement par des considérations objectives qu'il a développées et auxquelles il n'a rien à changer. Ce n'était pas avec l'idée d'arriver à un chiffre moyen entre 3 ou 7 centimes, que le Conseil fédéral a fait sa proposition. Vous avez d'ailleurs pu vous en rendre compte. Et lorsque le Conseil fédéral déclare qu'il ne pourra pas s'engager dans des travaux allant bien au-delà des recettes disponibles et qu'il entend ne pas pratiquer une politique d'endettement massif, il fait une déclaration qui correspond à une conception que je crois juste. Le Conseil fédéral ne demande pas mieux que de pouvoir réaliser le programme des travaux aussi rapidement que possible, mais sans rompre avec le principe d'une prudence financière qu'il est tenu d'observer.

On a peut-être pensé, vu l'attitude que j'ai adoptée encore hier en présence de la proposition de la majorité de la commission, que le Conseil fédéral avait en quelque sorte cédé à des considérations de

prestige. Oh! Monsieur le président et Messieurs, le Conseil fédéral est étranger à des considérations de ce genre. Il sait très bien que son opinion, émise de bonne foi, peut n'être pas partagée et qu'il n'obtiendra pas toujours la majorité devant les Chambres fédérales. Il n'oublie pas qu'en démocratie c'est la majorité qui commande. Il doit de conscience défendre les solutions qu'il tient pour justes.

La divergence se résume, à mon avis, à ceci: **taux fixe ou taux variable.** Le problème a un aspect financier d'une part, un aspect politique et, disons référendaire d'autre part. Du point de vue financier, je dirai tout simplement quelles sont les conceptions du Conseil fédéral. Celui-ci pense qu'il y a un intérêt majeur, eu égard à nos tâches futures, à ce que nous ayons payé le plus rapidement possible les travaux qui seront mis en chantier, cela d'autant plus que dans ce domaine l'effort de la Confédération ne sera pas terminé avec les constructions actuellement envisagées. En effet, nous savons qu'une fois ce programme réalisé il y en aura d'autres à accomplir ainsi que, comme je l'ai dit tout à l'heure, des frais d'entretien à assurer.

Nous estimons qu'il n'est pas injuste de demander à la génération actuelle de faire un effort particulier. Quand bien même nombreux sont ceux qui, parmi elle, approchent de la fin de leur course, c'est elle qui a créé le besoin actuel. C'est l'encombrement de nos chaussées qui rend les routes nationales nécessaires. Si la génération actuelle ne doit pas bénéficier intégralement des routes nationales, les générations futures devront également faire face aux tâches qui les attendent. La génération actuelle ferait preuve d'une certaine lâcheté en engageant des travaux qui nécessitent des dépenses considérables dont elle ne paierait qu'une partie en laissant aux générations suivantes le soin de se débrouiller.

Il y a longtemps déjà qu'on estime avoir perdu beaucoup de temps, en Suisse, dans le domaine de la construction des routes, soit du point de vue technique, soit du point de vue financier. De nombreuses voix se sont fait entendre ici, à plusieurs reprises, pour demander la mise en vigueur la plus rapide possible de l'arrêté d'exécution fondé sur les dispositions constitutionnelles permettant de prélever des taxes supplémentaires. M. Etter, alors conseiller fédéral, s'était toujours refusé à les entendre, en s'appuyant sur des considérations d'ordre constitutionnel qui n'existent plus aujourd'hui. Sur le plan financier, nous constatons qu'il n'y a pas de raisons objectives de perdre davantage de temps et de renoncer à une recette de plus de 50 millions pour les années 1961 et 1962. Dès l'instant où nous devons percevoir une taxe supplémentaire et que le taux de 7 centimes n'est pas contesté, il convient d'aller le plus rapidement possible de l'avant, cela d'autant plus que nous vivons une période où notre économie nationale est en mesure de le supporter plus facilement que ce ne sera peut-être le cas plus tard. M. Sollberger, rapporteur de langue française, a fait remarquer, avec raison, que le revenu national s'est sensiblement accru et que les conditions générales de notre économie sont plutôt favorables. Il est certain que le prélèvement de cette taxe supplémentaire sera supporté plus facilement aujourd'hui que ce ne sera peut-être le cas dans 10 ou 12 ans.

Du point de vue financier, il y a quelque conséquence à vouloir réduire les recettes qui sont nécessaires à la Confédération au moment même où on lui demande de prendre à sa charge une part supplémentaire des dépenses incombant aux cantons. Nous avons quitté la séance de la commission avec le sentiment qu'il conviendrait de faire à l'égard de certains cantons davantage que nous ne l'avions tout d'abord envisagé. Or, simultanément, d'aucuns voudraient maintenant réduire les recettes de la Confédération sans motifs véritablement justifiés.

La proposition de M. Weber eut été acceptable si elle avait été maintenue dans sa forme primitive. En limitant à 7 centimes le maximum de la taxe supplémentaire, le Conseil fédéral s'est montré logique et a prouvé qu'il n'entend pas demander davantage que ce qu'il estime nécessaire. On ne saurait le priver de la possibilité de percevoir le montant nécessaire pendant les deux premières années de la perception. Ces considérations, d'ordre purement financier, ne peuvent être contestées par des arguments décisifs. C'est pourquoi le Conseil des Etats a voté la proposition du Conseil fédéral. Il l'a fait d'autant plus facilement que le contrôle du Parlement reste permanent. Si le rendement de cette surtaxe devait être favorable à l'excès, il serait toujours possible de corriger les dispositions d'application.

La proposition Weber-Ackermann a aussi un aspect politique. En demandant à la Confédération de faire un sacrifice pendant deux ans, on espère désarmer ceux qui s'étaient opposés au projet du Conseil fédéral et on imagine qu'ils pourront s'y rallier sans réserve. Dans une démocratie qui connaît le système du référendum, cet aspect du problème ne doit pas être négligé. Croyez bien que le Conseil fédéral ne vous proposerait pas volontiers un projet qui heurterait d'emblée l'opinion d'une large couche de la population et même, dans certaines circonstances, sa grande majorité. Il est du devoir du Conseil fédéral de rechercher dans toute la mesure du possible ce qui peut unir plutôt que diviser les citoyens. Ce n'est pas de gaieté de cœur qu'il envisage une éventuelle campagne référendaire. Mais nous ne voulons pas non plus être trompés. Ce disant, je ne vise pas les auteurs de la proposition, dont la bonne foi est manifeste, et je vais immédiatement préciser ma pensée.

Tout d'abord, je regrette que les déclarations qui ont été faites à MM. Weber et Ackermann par des organisations intéressées l'aient été à la veille seulement des débats devant le Conseil national, alors que le Conseil des Etats avait déjà pris position. Des contacts avec ces organisations se sont révélés impossibles, étant donné l'attitude qu'elles avaient adoptée d'emblée. En effet, elles avaient déclaré de prime abord qu'elles n'admettraient pas une surtaxe dépassant 3 centimes. Dès lors, il n'était plus possible de s'en rapprocher avec l'espoir de trouver éventuellement une formule acceptable par elles.

Nous n'avons pu qu'enregistrer leur attitude. On avait crié même avant d'être battu, on s'était ancré sur des positions qu'on paraissait fermement résolu à ne pas vouloir abandonner.

La situation est-elle aujourd'hui réellement modifiée? Avons-nous sur ce plan-là une raison quelconque de sacrifier quoi que ce soit d'une doc-

trine financière que nous croyons juste? Les comités qui se sont exprimés l'ont fait avec beaucoup de prudence. Les directeurs de l'un d'eux ont déclaré par écrit que leurs membres proposeraient de ne pas avoir recours au référendum. L'autre – celui qui a peut-être adopté l'attitude la plus décidée, la plus vive, dans cet échange d'opinions – a fait savoir qu'il demeurerait très partagé mais que peut-être, éventuellement, il n'aurait cependant pas recours au référendum.

Est-ce là une garantie sur laquelle le Conseil fédéral peut faire fond? Les comités, à supposer même qu'aujourd'hui ils voient qu'ils se sont trompés, seront-ils encore les maîtres de leurs troupes? Quand on a pendant des mois, jour après jour, excité les membres de certaines associations, qu'on leur a dit que les propositions du Conseil fédéral manquaient de toute base sérieuse, que le Conseil fédéral trompait en quelque sorte le Parlement, trompait l'opinion publique, qu'il se servait de données inexactes, qu'en aucun cas ses propositions ne seraient agréées, que d'ores et déjà on allait appeler au combat par la voie du référendum, peut-on subitement renverser la vapeur et convaincre ces membres qu'il y a lieu de changer d'attitude parce que le Conseil fédéral ferait une concession de deux centimes par litre durant les années 1961 et 1962, concession qui pour chacun des membres de ces associations ne représente que peu, très peu de chose? Pensez-vous qu'elles pourraient les convaincre sans autre que le montant de 7 centimes devrait être perçu à partir de 1963? Je ne puis pour ma part partager cet optimisme. Je vais plus loin. Il y a davantage que les deux ou trois organisations qui ont fait des déclarations à vos collègues, MM. Weber et Ackermann. D'autres se sont exprimées et lancent une campagne; elles sont extrêmement actives. Je reçois – je ne sais pas si en Suisse romande on reçoit généralement cette littérature – d'un «Aktionskomitee gegen die Benzinpreiserhöhung» de nombreuses circulaires qui ne sont pas signées. J'ignore qui en prend la responsabilité. C'est cette même association qui, à fin juillet déjà, affirmait qu'il ne fallait plus acheter d'insignes de la fête nationale pour bien montrer qu'on ne voulait pas payer des droits plus élevés sur les carburants. Pensez-vous que des gens, excités à ce point, vont se laisser simplement conduire par les autres associations et se laisser convaincre par une réduction qui est symbolique et qui peut satisfaire l'amour propre mais qui, au point de vue matériel, ne représente rien du tout? Je ne le pense pas.

Je raisonnerais différemment si j'avais la conviction du contraire. Je verrais s'il est possible d'envisager éventuellement une autre solution mais je crois que, si le référendum doit être lancé, ce n'est pas cette concession qui fera changer d'opinion ceux qui sont décidés à y recourir. Je pense même qu'au point de vue de la campagne référendaire, les partisans du projet du Conseil fédéral seront plus à l'aise s'ils sont demeurés logiques avec eux-mêmes, s'ils n'ont pas donné les mains à un marchandage et s'ils défendent après comme avant sans avoir faibli ce qu'ils estiment et tiennent pour être la vérité.

C'est parce qu'il a la conviction que cette concession ne servira pratiquement à rien sur le plan

politique également, que le Conseil fédéral n'a pas pu se rallier au point de vue de la majorité de la commission.

Voilà ce que j'avais à vous dire. Le Conseil fédéral a pris ses responsabilités. Il ne sera pas toujours compris mais il les a prises avec la conviction d'avoir bien agi dans l'intérêt général.

#### *Abstimmung – Vote*

Eventuell – Eventuellement:

Für den Antrag der ersten Minderheit 137 Stimmen  
Für den Antrag der zweiten Minderheit 16 Stimmen

Definitiv – Définitivement:

Für den Antrag der Mehrheit 69 Stimmen  
Für den Antrag der ersten Minderheit 87 Stimmen

#### *Art. 2–4*

#### **Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

#### **Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

*Angenommen – Adopté*

#### *Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlusentwurfes 140 Stimmen  
Dagegen 3 Stimmen

**Le président:** La décision du Conseil national est ainsi conforme à celle du Conseil des Etats. Nous procéderons ultérieurement à la votation finale prévue par le règlement.

#### **Postulat der Kommission**

Nach Artikel 36ter, Absatz 2, der Bundesverfassung kann der Bund zur Deckung seines Anteils an den Kosten der Nationalstrassen einen zweckgebundenen Zollzuschlag auf Treibstoff erheben. Die Kantone sind am Ertrag dieses Zuschlages nicht beteiligt, obwohl für sie dieselben Gründe und Auswirkungen der Kostenverteuerung des Nationalstrassenbaues gelten wie für den Bund.

Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, zu prüfen, wie den Kantonen die Finanzierung des Strassenbaues erleichtert werden kann.

#### **Postulat de la commission**

Conformément à l'article 36ter, alinéa 2, de la Constitution, la Confédération est habilitée à percevoir une taxe complémentaire spéciale sur les carburants pour moteurs pour couvrir sa part aux frais des routes nationales. Les cantons n'ont aucune part au produit de cette taxe spéciale, bien qu'ils puissent invoquer les mêmes motifs que le Conseil fédéral et supportent les mêmes répercussions d'une augmentation des frais des routes nationales.

Le Conseil fédéral est prié d'étudier les moyens d'alléger, pour les cantons, le financement des constructions routières.

#### **Hauser:**

*Herr Nationalrat Hauser gibt namens der Kommission den nachstehenden Text zu den Akten:*

1. Die neuesten Kostenschätzungen für die Nationalstrassen gehen 50% höher als man früher angenommen hatte. Dem Bund ist die Möglichkeit

gegeben, der Kostensteigerung dadurch Rechnung zu tragen, dass er einen höheren als den ursprünglich zur Diskussion gestellten Zollzuschlag von 3 Rappen erhebt. Den Kantonen steht kein Anteil an diesem Zollzuschlag zu. Trotzdem werden sie von Kostensteigerungen ebenfalls betroffen, so dass ihnen aus dem Bau der Nationalstrassen erheblich höhere Lasten erwachsen, als im Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Strassenartikel der Bundesverfassung und über die Verteilung des Treibstoffzollertrages bekannt war. Es stellt sich somit die Frage, ob man es einfach den Kantonen überlassen soll, wie sie damit fertig werden, oder ob nicht versucht werden sollte, ihnen die Finanzierung des Strassenbaues zu erleichtern.

2. Zur Beantwortung dieser Frage sollen folgende Überlegungen dienen:

a) Auf der Ausgabenseite trifft die Kantone vorerst ihr Anteil an den Erstellungskosten der Nationalstrassen. Es ist dies eine neue Aufgabe von beträchtlicher finanzieller Tragweite. Der gesamte Kostenanteil beläuft sich auf rund 1,3 Milliarden Franken. Neben dieser neuen Aufgabe bleibt die Verpflichtung zum weitem Ausbau des übrigen Strassennetzes. Diese Aufwendungen werden nach übereinstimmenden Äusserungen kantonaler Regierungsvertreter und auf Grund vorliegender kantonaler Strassenbauprogramme nicht etwa abnehmen, sondern zunehmen. Schliesslich wird in späteren Jahren der Unterhalt der Nationalstrassen und der Betriebe der zugehörigen technischen Einrichtungen einen beträchtlichen Aufwand erfordern, an dem sich – nach Artikel 57 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen – der Bund nur in besonderen Fällen beteiligt.

b) Auf der Einnahmenseite sind mit dem Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1959 über die Verteilung des Treibstoffzollertrages die den Kantonen zufließenden Anteile gekürzt, nämlich von früher 50% auf 36% herabgesetzt worden. Wohl beläuft sich der „für Strassenbauzwecke“ ausgeschiedene Teil des ganzen Treibstoffzollertrages seither nicht mehr bloss auf 50%, sondern auf 60%. Während früher jedoch die vollen 50% den Kantonen zukamen, schöpft von der zweckbestimmten Quote heute der Bund vorerst 24% für seinen Anteil an den Kosten der Nationalstrassen ab. Den Kantonen bleibt also weniger als vorher. Welche Möglichkeiten haben sie nun, den Ausfall aufzufangen und gleichzeitig die Mehrbelastung zu finanzieren?

Zunächst bleibt der Anleihensweg, also die Verschuldung. Der Bundesrat legt in seiner Botschaft überzeugend dar, weshalb er für sich diesen Weg ablehnt. Wäre es nicht folgerichtig und verständlich, wenn die Kantone diesen Weg ebenfalls zu vermeiden trachten? Ja, sie müssten sich eigentlich um so entschiedener auf diesen Standpunkt stellen, als die Verschuldung vieler Kantone in den letzten Jahren, im Gegensatz zu jener des Bundes, nicht etwa abnehmende, sondern steigende Tendenz zeigt.

Wenn eine wachsende Verschuldung vermieden oder jedenfalls eingedämmt werden will, so könnten allgemeine Steuermittel eingesetzt und nötigenfalls Steuern erhöht werden. Die Möglichkeit, vermehrte allgemeine Mittel heranzuziehen, stünde auch dem Bund offen. Der Bundesrat lehnt sie jedoch ebenfalls ab, weil der Nationalstrassenbau „nicht die

einzig grosse Aufgabe“ sei. Aber ist denn der Strassenbau die einzige grosse Aufgabe der Kantone? Wenn der Bundesrat auf die Anforderungen der Landesverteidigung, die Bedürfnisse der Landwirtschaft, die Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses und anderes hinweist, so müssen die Kantone ebenso eindrucklich auf ihre Aufgaben im Volks-, Mittel- und Hochschulwesen, im Gesundheitswesen (Spitäler!), im Gewässerschutz, in der Regionalplanung usw. aufmerksam machen, alles Aufgaben, die ebenfalls grosse Mittel erfordern, „deren Beschaffung erfahrungsgemäss nicht leicht ist“ – um nochmals den Bundesrat zu zitieren. Es kommt dazu, dass die Kantone heute schon beträchtliche allgemeine Mittel für die Finanzierung des Strassenbaues einsetzen.

Im weiteren besteht für die Kantone die Möglichkeit, ihre Motorfahrzeuggebühren zu erhöhen. Dieser Weg wird jedoch erschwert, wenn der Bund heute einen Zollzuschlag von 7 Rappen erhebt und damit die Motorfahrzeughalter zusätzlich belastet, die nachher auch die höheren kantonalen Gebühren zu bezahlen haben. Wenn er aber Massnahmen trifft, um die Kantone zu entlasten, so wird er diesen ermöglichen, sich in der Erhöhung ihrer Motorfahrzeuggebühren zu beschränken; gleichzeitig dürfte der Widerstand gegen den Zollzuschlag gemildert werden.

3. Welches sind nun die Mittel und Wege, um den Kantonen die Finanzierung des Strassenbaues zu erleichtern? Den Kantonen einen Teil des jetzt zur Diskussion stehenden Zollzuschlages zu überlassen, kommt meines Erachtens nicht in Frage, da hierfür eine Verfassungsrevision nötig wäre. Hingegen sollte eine Revision des Bundesbeschlusses vom 23. Dezember 1959 zugunsten der Kantone erwogen werden, sei es durch Erhöhung ihres jetzigen Anteils von 36% am Benzinzollertrag, sei es durch eine Erhöhung des Bundesanteils an den Erstellungskosten der Nationalstrassen um je 10%. Dadurch oder durch irgendeine andere Kombination liesse sich eine spürbare Entlastung der Kantone erreichen. Welcher Weg zu beschreiten sei, lässt das Postulat offen. Die Hauptsache ist, dass etwas und möglichst bald geschieht.

**Le président:** Le postulat de la commission a été développé par les rapporteurs et accepté par le Conseil fédéral. Est-il combattu par un membre de l'Assemblée?

**Bachmann-Aarau:** Herr Condrau hat in seinem Eintretensreferat eine Bemerkung bezüglich der Auswirkungen dieses Postulates gemacht, die mich veranlasst, hier eine ganz kurze Erklärung abzugeben. Er hat gesagt, auf Grund dieses Postulates sei es möglich, inskünftig den finanzschwachen Kantonen bis auf 90% Beiträge zu gewähren. Ich unterstütze dieses Postulat grundsätzlich und habe Freude daran, möchte aber erklären, dass die Kriterien zur Festsetzung der Kantonsbeiträge in Artikel 36, Absatz 4, der Bundesverfassung festgelegt sind. Dort sind drei Kriterien aufgeführt, die die Verteilung der Bundesbeiträge entscheiden sollen, nämlich erstens die Belastung der Kantone durch den Strassenbau, zweitens das Interesse der Kantone am Nationalstrassenbau und drittens die Finanzkraft der Kantone. (**Le président:** Je fais remarquer

à M. Bachmann que dès l'instant où il ne combat pas le postulat, il n'a pas le droit de parler.) Ich bekämpfe nur die Schlussfolgerung, die Herr Condrau gezogen hat und möchte sagen, dass die Beiträge der Kantone nicht nur auf Grund der Finanzkraft, sondern auch auf Grund des Interesses und der Belastung festgesetzt werden müssen, und ich zweifle nicht daran, dass der Bundesrat das ausführen wird.

**Condrau:** Wir sind mit der Präzisierung, die gegeben wurde, einverstanden.

*Angenommen – Adopté*

**Le président:** Le Conseil fédéral propose enfin de classer la motion de la commission des conseils législatifs n° 7864, du 16 décembre 1959, concernant le financement complémentaire des routes nationales.

*Zustimmung – Adhésion*

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

### Nachmittagssitzung vom 26. September 1960 Séance du 26 septembre 1960, après-midi

Vorsitz – Présidence: M. Clottu

#### 8043. Krankenkassen. Zusätzliche Beiträge Caisses maladie. Subsidés supplémentaires

Botschaft und Beschlussentwurf vom 20. Mai 1960  
(BBI II, 1611)

Message et projet d'arrêté du 20 mai 1960 (FF II, 1663)

#### Antrag der Kommission

Eintreten

#### Proposition de la commission

Passer à la discussion des articles.

#### Berichterstattung – Rapports généraux

**Welter,** Berichterstatter: Die heute geltenden zusätzlichen Bundesbeiträge an die anerkannten Krankenkassen beruhen auf einem Bundesbeschluss aus dem Jahre 1957, der Ende dieses Jahres abläuft. Zwar ist eine Teilrevision des KUVG im Gange, und der Bundesrat will dem Parlament, wenn möglich, noch dieses Jahr die entsprechende Vorlage unterbreiten. Die Beratungen dieser Vorlage dürften jedoch das Jahr 1961 voll in Anspruch nehmen; es ist vorauszusehen, dass unter Berücksichtigung aller Faktoren die neuen Bestimmungen erst im Laufe des Jahres 1963 in Kraft treten können. Das bedingt eine Überbrückungslösung für die Jahre 1961, 1962 und 1963, weshalb uns der Bundesrat mit Botschaft vom 20. Mai den Entwurf zu einem Bundesbeschluss unterbreitet hat.

Aus der Botschaft geht hervor, dass der Bund neben den ordentlichen Beiträgen seit dem Jahre 1944 ununterbrochen zusätzliche Bundesbeiträge ausrichtet, und zwar mit Rücksicht auf die ständig

ansteigenden Kosten, welche die Krankenkassen zu bestreiten haben.

Als Finanzierungsmethode wird in der sozialen Krankenversicherung das Umlageverfahren, verbunden mit einem Schwankungsfonds, angewendet. Dieser Schwankungsfonds soll in der Regel die Höhe einer durchschnittlichen Jahresausgabe erreichen.

Wir zählen in der Schweiz nicht weniger als 1111 anerkannte Krankenkassen. Es mahnt zum Aufsehen, dass 462 dieser Kassen nicht über eine Vermögensreserve in der Höhe einer Jahresausgabe verfügen. Dabei ist zu sagen, dass diese 462 Kassen nicht weniger als 85% der Versicherten erfassen. Die Verschlechterung der Finanzlage dieser Kassen ist offensichtlich, und das wird vom Bundesrat auch in aller Form zugegeben.

Vorausnehmen kann ich, dass die Krankengeldversicherung keiner zusätzlichen Hilfe des Bundes bedarf. Anders verhält es sich leider mit der Krankenpflegeversicherung, deren Leistungen in der Gewährung von ärztlicher Behandlung und Arznei bestehen. Die Kosten hiefür sind von 1948 bis 1958 im Durchschnitt um 50,2% gestiegen. Die Ursachen der Kostensteigerung sind steigende Arzt- und Spitaltarife sowie steigende Arzneimittelpreise. Dazu kommen die Fortschritte der medizinischen Wissenschaft, die sich zum Teil in der Verschreibung von teuren Medikamenten und kostspieligen Behandlungsmethoden auswirken. Als ganz erheblicher Kostenfaktor erweist sich aber die anhaltende Verminderung der Sterblichkeit der Versicherten, die einerseits im Durchschnitt wesentlich älter werden als früher, andererseits aber mit zunehmendem Alter auch krankheitsanfälliger sind. Leider ist vorauszusehen, dass auch in Zukunft mit einer weiteren Steigerung der Krankenpflegekosten gerechnet werden muss.

Im Jahre 1958 betrug der Bundesbeitrag im Verhältnis zu den durchschnittlichen Krankenpflegekosten je Versicherter 7,2% bei den Männern, 12,1% bei den Frauen und 19,5% bei den Kindern. Diese Zahlen lassen an und für sich schon darauf schliessen, dass die Hauptlasten durch die Versicherten selbst zu tragen sind. In der Tat entfielen im Jahre 1958 von den Gesamteinnahmen der Krankenkassen in der Höhe von 508 Millionen Franken nicht weniger als 405 Millionen Franken, also rund 80%, auf die Leistungen der Versicherten. Die Mitgliederbeiträge beliefen sich auf 353 Millionen Franken. Das sind 70% aller Einnahmen. 44 Millionen Franken entfallen auf die Kostenbeteiligung, der Rest auf Krankenscheingebühren.

Für die Jahre 1957–1960 betragen die zusätzlichen Bundesbeiträge an die Krankenpflege für Männer 1 Franken je Versicherter, für die Frauen Fr. 7.50 je Versicherte und für die Kinder 6 Franken je versichertes Kind. Im Sinne der Berücksichtigung der seit 1957 eingetretenen Kostensteigerung, das heisst der Wahrung des Besitzstandes, schlägt der Bundesrat vor, die zusätzlichen Beiträge wie folgt zu erhöhen: Für die Männer auf 2 Franken je Versicherter, für die Frauen auf Fr. 9.50 je Versicherte, für die Kinder auf Fr. 7.50 je versichertes Kind.

In der Kommission war die Weiterführung der zusätzlichen Bundesbeiträge nicht umstritten. Dagegen gingen die Meinungen über das Ausmass der neuen Erhöhung der zusätzlichen Beiträge aus-

## **Treibstoffe. Zollzuschlag**

### **Carburants pour moteurs. Taxe supplémentaire**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1960
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	8057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.09.1960
Date	
Data	
Seite	506-533
Page	
Pagina	
Ref. No	20 037 085

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.

extraordinairement apte et efficace dans sa volonté et dans ses hommes. On a eu raison de le réaffirmer ici, car, dans cette discussion, où souvent nous devons parler de matériel, on a quelquefois eu l'impression qu'on oubliait l'homme. Il fallait donc réaffirmer ici que notre armée est parfaitement efficace, qu'elle a une volonté de défense aussi vive et aussi forte qu'autrefois et que notre infanterie, en particulier, et les hommes qui la composent restent certainement à la hauteur de leur tâche.

Mais il faut, je le répète, donner à notre infanterie les armes de soutien nécessaires pour lui permettre de mener un combat qui sera de plus en plus dur. On a eu raison, Messieurs, de dire du haut de cette tribune qu'il faut aussi penser à notre troupe et que notre troupe attend qu'on lui donne les armes de soutien nécessaires.

Je dois ici apporter mon témoignage d'officier de troupe. Si les hésitants entendaient les conversations de nos hommes sur le manque de moyens de feu dans l'infanterie, je crois que cela pourrait les décider dans le sens du projet. Il faut aussi que notre armée ait confiance dans l'arme qu'on lui donne et de cela, nous nous rendons tous parfaitement compte. M. Glarner a relevé avec raison cet important aspect du problème.

J'en ai terminé, Messieurs. Nous avons débattu d'un problème difficile, d'un problème qui rend le choix épineux. Nous avons à faire ce choix de manière à donner à notre armée l'appui que nous entendons tous lui donner pour qu'elle puisse continuer à remplir les missions qui sont les siennes comme instrument de la politique de neutralité de notre Etat et pour nous garder en paix. (*Applaudissements.*)

*Hier wird die Beratung abgebrochen  
Ici, le débat est interrompu*

### **8057. Treibstoffe. Zollzuschlag Carburants pour moteurs. Taxe supplémentaire**

Siehe Seite 506 hiervor – Voir page 506 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 29. September 1960  
Décision du Conseil des Etats du 29 septembre 1960

*Schlussabstimmung – Vote final*

Für Annahme des Beschlussesentwurfes 135 Stimmen  
Dagegen 3 Stimmen

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

### **8055. Kinematographische Filme. Einfuhr Films cinématographiques. Importation**

Siehe Seite 498 hiervor – Voir page 498 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 28. September 1960  
Décision du Conseil des Etats du 28 septembre 1960

*Schlussabstimmung – Vote final*

Für Annahme des Beschlussesentwurfes 134 Stimmen  
Dagegen 8 Stimmen

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

### **Nachmittagssitzung vom 29. September 1960 Séance du 29 septembre 1960, après-midi**

Vorsitz – Présidence: M. Clottu

### **7986. Militärorganisation. Änderung Organisation militaire. Modification**

### **7987. Truppenordnung Organisation des troupes**

Siehe Seite 591 hiervor – Voir page 591 ci-devant  
*Fortsetzung – Suite*

M. Chaudet, conseiller fédéral: Arrivé au terme de ce long débat d'entrée en matière, dont l'ampleur a souligné la complexité des problèmes que vous avez à trancher, vous me permettez de reprendre encore, après MM. les rapporteurs, quelques aspects essentiels d'un sujet qui a été pour nous tous une source d'intenses préoccupations. Il me serait assez difficile de meubler mon intervention de ce qui n'aurait pas été dit mais je voudrais souligner ici l'importance et la gravité des décisions que vous avez à prendre. Cette importance apparaît déjà dans la durée, la volonté de travail, le sérieux qui ont caractérisé toute l'élaboration du programme de réorganisation de l'armée.

Nous vous apportons aujourd'hui le fruit d'une étude dont les bases ont été jetées, je le rappelle, dès 1954, c'est-à-dire peu de temps après que l'apparition de l'arme atomique tactique nous ait obligé à repenser une doctrine d'engagement de l'armée et des principes d'organisation pourtant récemment révisés.

La nécessité d'une adaptation de l'armée aux exigences de la guerre moderne a surgi d'un fait capital qui s'est produit depuis 1951 et qui n'était pourtant lui-même que l'une des manifestations de l'évolution prodigieuse à laquelle nous assistons dans le domaine des armements et des méthodes de combat. Compte tenu du temps qui s'écoule entre les premiers travaux et la mise sous toit d'un projet tel que celui que nous vous présentons, l'urgence de la réforme à entreprendre s'est imposée simultanément

## **Treibstoffe. Zollzuschlag**

### **Carburants pour moteurs. Taxe supplémentaire**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1960
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	8057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.09.1960
Date	
Data	
Seite	619-619
Page	
Pagina	
Ref. No	20 037 096

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.

# Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung

## Bulletin sténographique de l'Assemblée fédérale

Herbstsèssion 1960 Session d'automne  
4. Tagung der 36. Amtsdauer 4<sup>e</sup> session de la 36<sup>e</sup> législature

Bezugspreis: In der Schweiz jährlich Fr. 15.—, die Postgebühr eingerechnet, im übrigen Postvereinsgebiet Fr. 20.—. Bezug ausschliesslich durch die Expedition der Verbandsdruckerei AG Bern.

Abonnements: Un an, Suisse, 15 fr., port compris, Union postale, 20 fr. On s'abonne exclusivement auprès de la Verbandsdruckerei S.A. Berne qui est chargée de l'expédition.

Vormittagssitzung vom 20. September 1960  
Séance du 20 septembre 1960, matin

Vorsitz - Présidence: M. Despland

### 8057. Treibstoffe. Zollzuschlag Carburants pour moteurs. Taxe supplémentaire

Botschaft und Beschlussentwurf vom 19. Juli 1960  
(BBl II, 545)

Message et projet d'arrêté du 19 juillet 1960 (FF II, 533)

#### Antrag der Kommission

Eintreten.

#### Proposition de la commission

Passer à la discussion des articles.

#### Berichterstattung - Rapport général

**Oechslin**, Berichterstatter: Am 6. Juli 1958 hat das Schweizervolk mit 514 880 Ja gegen 90 528 Nein den Verfassungsartikel angenommen, welcher dem Bund die Verpflichtung zum Bau von Nationalstrassen auferlegt. Artikel 36ter, Absatz 2, der Bundesverfassung ermächtigt die Bundesversammlung, darüber zu befinden, inwieweit die sich aus den Finanzierungsplänen für die Nationalstrassen ergebenden Fehlbeträge durch einen zweckgebundenen Zollzuschlag auf Treibstoffen für motorische Zwecke oder aus allgemeinen Bundesmitteln zu decken sind.

Dieser Volksentscheid hat gezeigt, dass das ganze Volk die Sanierung der Strassenverkehrsverhältnisse befürwortet. Der Bau von Autostrassen ist nicht mehr nur eine Angelegenheit der Automobilisten, sondern eine Frage des wirtschaftlichen Wohlergehens unseres Landes. Der Nachholbedarf im Autostrassenbau ist unbestritten gross. Die Erfüllung dieses Bedarfes führt zum grössten Bauvorhaben, das unser Land je in Angriff genommen hat. Dieses nationale Bauwerk für alle verlangt den Einsatz aller.

Das grosse Werk des Nationalstrassenbaues lässt sich in vielem mit dem Bau des schweizerischen

Eisenbahnnetzes vor 100 Jahren vergleichen. Was damals der Einheit und Einigkeit, der Opferbereitschaft und Grosszügigkeit des Volkes zum Wohl der Heimat und des Staates möglich war, soll heute - wo Umstände und Voraussetzungen ungleich günstiger sind - in gleicher Weise für das Strassennetz geleistet werden. Soll das Werk die Meister loben, ist aber auch heute Einigkeit, Zusammenarbeit, Grosszügigkeit und Weitblick des Ganzen auf das Ganze notwendig.

Im Herbst 1954 wurde die Kommission zur Planung des schweizerischen Hauptstrassennetzes eingesetzt. Nach 210 Sitzungen und zahlreichen Begehungen konnten im Sommer 1957 die eigentlichen Planungsarbeiten abgeschlossen und im Mai 1958 ein Vorschlag zum Bau eines Nationalstrassennetzes von 1,672 km mit einem Kostenaufwand von rund 3,8 Milliarden Franken eingereicht werden. Die Planungskommission hat eine gewaltige Arbeit geleistet, die allen Dank verdient.

Die vorliegende Botschaft rechnet für den Ausbau des Nationalstrassennetzes mit einem Kostenbedarf von 5,7 Milliarden für eine Baustrecke von 1,700 km. In diesem Kostenplafond sind nicht berücksichtigt: Reserven für Unvorhergesehenes und Preiserhöhungen. Auch diese Kostenschätzungen beruhen auf Vorprojekten. Es bestehen Risiken, dass diese Schätzungen sich bei der weiteren Projektierung als zu niedrig erweisen. Die Möglichkeit, dass die gegebenen Ziffern eher überschritten werden als verringert, ist unendlich viel grösser. So lassen sich zum Beispiel die Landerwerbskosten beim heutigen nicht voraussehbaren Ansteigen der Bodenpreise in gewissen Landesgegenden nur schwer abschätzen; der Umfang der strassenbaubedingten Landumlegungen kann noch nicht genügend genau erfasst werden; besonders schwer zu schätzen sind die Kosten für die städtischen Expressstrassen mit ihren erheblichen Eingriffen in die bestehende Bebauung; Mehrkosten bei den Alpenstrassen wegen geologischen und andern Gründen, kostspielige Lüftungsanlagen bei den Alpentunnels und die gar nicht vorauszuschätzende Teuerung sind Elemente, die die Rechnung stark aufwärts drücken können.

Wohl ist das Amt für Strassen- und Flussbau bestrebt, durch bescheidenen Ausbaustandard, Verminderung der Zahl der Anschlussbauwerke, arbeits-

sparende Normalien, Bautypen und Bauverfahren die entsprechenden Mehrkosten nach Möglichkeit zu reduzieren.

Hinzu kommt, dass mit der Verwirklichung des von der Bundesversammlung beschlossenen Nationalstrassennetzes die Strassenaufgaben schwerlich abgeschlossen sein werden. So ist der Bau einer wintersicheren Verbindung am Gotthard für den Strassenverkehr unumgänglich; ferner sind im Nationalrat wesentliche Begehren um Erweiterung des Netzes gestellt worden, denen man zu gegebener Zeit wird Rechnung tragen müssen; auch die Beseitigung der Niveau-Übergänge wird immer dringlicher. Neben den Nationalstrassen sind auch die übrigen Strassen auszubauen und den steigenden Verkehrsbelastungen anzupassen. Denn es ist sehr zu bedenken, dass von den geleisteten Fahrkilometern des schweizerischen Autoparkes voraussichtlich nur 15% auf den Nationalstrassen und 85% auf dem übrigen Strassennetz zustande kommen wird. Wegen der starken Zunahme des Verkehrs werden insbesondere die Strassenverkehrsverbände auch nach Erstellung der Nationalstrassen neue Strassenbegehren stellen. Auch die bisher gemachten Erfahrungen im National- und übrigen Strassenbau zeigen, dass die bisherigen Kostenermittlungen beträchtlich überschritten werden.

Aus allen diesen Überlegungen ist zu folgern, dass der heute geschätzte Kostenaufwand von 5,7 Milliarden ganz bestimmt nur ein Minimum ist und dass mit aller Sicherheit mit ganz erheblich höheren Zahlen zu rechnen und zu zahlen sein wird. Auf alle Fälle ist die Rechnung von 3,8 Milliarden überholt und die 5,7 Milliarden mit 7,5 Milliarden zum Verwechseln nahe. An der Rechnung von 5,7 Milliarden haben die Automobilverbände nichts kritisiert, wiewohl auch ihnen bekannt ist, dass auch dieser Betrag auf Schätzung beruht und Änderungen unterliegt. Auch die schweizerischen Baudirektoren halten dafür, dass die vom Bundesrat auf der Preisbasis 1960 errechnete Kostenschätzung von 5,7 Milliarden dem künftigen Finanzbedarf nicht entspricht und dass deshalb im Finanzierungsplan neue ausreichende Reserven eingesetzt werden müssen, um die zu erwartenden Preissteigerungen auffangen zu können.

Für die Ermittlung und Begründung des Finanzbedarfes gemäss Botschaft und beantragtem Bundesbeschluss ist ein kurzer Hinweis auf das Bauprogramm angezeigt:

Konjunkturpolitisch ist der Nationalstrassenbau im gegenwärtigen Zeitpunkt unerwünscht, aber verkehrspolitisch und verkehrstechnisch lässt sich diese Aufgabe nicht hinausschieben. Das Departement des Innern hätte es begrüsst, wenn das Programm B mit vierzehnjähriger Bauzeit hätte verwirklicht werden können. Technische, organisatorische und finanzielle Gründe dürften dies nicht möglich gemacht haben. Es wurde daher das neue Programm C/D ausgearbeitet, das die Erstellung bis 1977 – also 17 Jahre Bauzeit – vorsieht. Die Gestaltung des endgültigen Bauprogrammes hängt ganz wesentlich von der Finanzierung ab und damit vom Entscheid des Parlamentes. Einem verkehrstechnisch wünschbaren Bauprogramm erwachsen Schwierigkeiten in der Verwirklichung durch die Baukosten und deren Finanzierung, den Arbeitsaufwand der Projektie-

rungen, die Arbeitskapazität der Bauunternehmenschaft, das Fehlen genügender Arbeitskräfte.

Das Tempo des Nationalstrassenbaues wird durch die Schwierigkeiten bei der Landbeschaffung, bei der Rekrutierung ausländischer Arbeitskräfte und bei der Ausarbeitung der Detailpläne bestimmt.

Das auf Grund der Vernehmlassungen der Kantone neu ausgearbeitete Bauprogramm C/D gilt als eher bescheiden und sollte unter allen Umständen verwirklicht werden. Man dürfe optimistisch an den Baubeginn im Jahre 1961 glauben. In den ersten Jahren wird eine gewisse Anlaufzeit nötig sein. In finanzieller Hinsicht werden aber schon heute grosse Mittel benötigt. So sind die für die Nationalstrassen reservierten Bundesmittel bereits für die laufende Projektierung, den vorsorglichen Landerwerb und die Bauarbeiten vollständig in Anspruch genommen; auch für die Hauptstrassen soll der vorhandene Kredit bis auf einen Restbetrag von 9% aufgezehrt sein. Der Bundesrat glaubt, dass das Bauprogramm eingehalten werden kann. Auf der Strecke Genf-Lausanne würden die Arbeiten planmässig fortschreiten. Es bestehen keine Zweifel darüber, dass der Bundesrat für Tempo ist: für Tempo im Ausbau, aber ebenso mit Recht für Tempo in der Finanzierung. Die Strassen, die fertig gebaut sind, müssen auch fertig bezahlt sein.

In der offiziellen Zeitschrift „Auto“ des ACS vom September 1960 ist zu lesen: „Ein Punkt steht ausser jeder Diskussion: Dass das Nationalstrassennetz so rasch (bis 1976 nach der günstigsten Berechnung) und so vollständig wie nur möglich gebaut werden muss. Dass es weitgehend aus den Treibstoffzöllen bezahlt werden soll, ist unbestritten, über das Wie gehen aber die Meinungen heute stark auseinander.“ Und an anderer Stelle: „Wie auch der Entscheid der eidgenössischen Räte oder des Souveräns ausfallen wird, ist es oberste Pflicht der Bundesbehörden, den Bau der Nationalstrassen mit allen Mitteln zu beschleunigen, denn es geht hier nicht nur um Fragen des schweizerischen Wohlstandes, sondern um Menschenleben.“

Diese Botschaft lässt sich hören, deckt sich aber nur äusserst ungleich mit der heutigen Praxis dieser Verbände. Denn die Begeisterung der Automobilverbände für den Ausbau der Nationalstrassen hat sich leider, leider nicht auch auf die Anträge des Bundesrates zur Sicherung dieses bedeutenden, aber auch kostspieligen Werkes übertragen. Ich möchte und darf dies sicher im Namen sehr vieler Mit-eidgenossen gerne tun, dem Schweizerischen Verkehrsverband (FRS) aufrichtig zugute halten, dass seine Verbände in den Bestrebungen für die Modernisierung des Strassennetzes, die Linienführung, der Quantität und Qualität der zu bauenden Verkehrswege und in der Gestaltung der Bauprogramme nützlichste Initiative an den Tag gelegt haben und dafür vollste Anerkennung verdienen. Und dieser Anerkennung dürften sie den grössten Teil des Schweizervolkes – auch des Nichtmotorisierten – ebenfalls sicher sein, wenn sie diese ihre bisherige bewährte und grosszügige Haltung auch in der wichtigsten Frage; nämlich der Frage der Finanzierung, logisch und konsequent beibehalten und fortgesetzt hätten. Es hat aber doch etwas enttäuscht und enttäuschen müssen, dass sich in ihrem Kreise schon eine Abwehrfront bilden durfte, bevor

die Erwägungen der verantwortlichen Landesregierung überhaupt bekannt waren.

War es bisher die herkömmliche Art der Finanzierung des Strassenbaues in der Schweiz, die benötigten Mittel in einem gewissen Umfang laufend dem Staatshaushalt zu entnehmen, so stehen bei dieser Methode immer nur begrenzte Mittel zur Verfügung. Der Bau des neuen Nationalstrassennetzes kann nicht mehr nach der traditionellen Methode der sofortigen Abschreibungen in die Wege geleitet und finanziert werden.

Eine Finanzierung von Strassen in der Grössenordnung von 5,7 und mehr Milliarden bringt für den Bund schwerwiegende Probleme. Dieser Probleme ist sich der Bundesrat voll bewusst und unterbreitet der Bundesversammlung mit seiner Botschaft vom 19. Juli 1960 einen umfassenden, objektiven und wohlüberlegten Bericht und einen Vorschlag zur Lösung, die erwogen und abgewogen, recht und gerecht, klug und weise ist und zum grössten nationalen Bauvorhaben auch die beste schweizerische Finanzierung bieten will. Von diesem Willen zeugt die Botschaft, und von diesem Willen konnte sich Ihre Kommission restlos überzeugen, indem die beiden bundesrätlichen Vertreter, die Herren Bundesräte Bourgknecht und Tschudi, die Stellungnahme des Bundesrates in dieser wichtigen Angelegenheit mutig und zielsicher und fest dargelegt und auch begründet haben. Der Chef des Finanz- und Zolldepartementes hat mit aller Deutlichkeit und aus vollem Verantwortungs- und Pflichtgefühl heraus erklärt, dass der Vorschlag des Bundesrates für diesen nicht ein Maximum bildet, sondern ein Minimum, und es komme nicht in Frage, einen Kompromiss auszuhandeln. Es sei leichter, Ausgaben vorzuschlagen, als Einnahmen zu realisieren. Der Bundesrat habe seinen Vorschlag gemacht und übernehme die Verantwortung.

Die Botschaft und der aus ihr resultierende Bundesbeschluss ist ein klarer und allen seinen Zwecken und Zielen gerechtfertigter Mittelvorschlag, der es nicht verdient, im einseitig erklärten Treibstoffkrieg einem Kompromissverfahren ausgeliefert und in seiner Wirksamkeit entwertet zu werden. Der beantragte Zuschlag von 7 Rappen wurde von den Kommissionsmitgliedern ausnahmslos als richtig befunden und ein Kompromiss auf der Basis von 5 Rappen als unrealistisch und untunlich abgelehnt.

Wie schon in der Planungskommission, wurde auch in der Botschaft am Prinzip „technisch optimistisch, finanziell aber vorsichtig zu planen“, festgehalten und so wenig, wie Herr Ständerat Zehnder ausgeführt hat, wie beim Strassenbau selbst, soll bei der Finanzierung dieses Werkes experimentiert werden.

Gemäss Artikel 38bis, Absatz 4, BV sind die Erstellungskosten der Nationalstrassen auf Bund und Kantone zu verteilen, wobei die Belastung der einzelnen durch die Nationalstrassen sowie ihr Interesse und ihre Finanzkraft berücksichtigt werden sollen. Der Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1959 über Verwendung des Treibstoffzollanteils am Strassenbau auferlegt dem Bund eine variierende Prozentbeteiligung an den einzelnen Strassentypen, die auf das Bautotal von 5,7 Milliarden den Betrag von 4,4 Milliarden ausmacht. Von den Treibstoff-

zolleinnahmen erhielten die Kantone von 1925 bis 1949 den „Benzinzoll-Viertel“, von 1950 bis 1958 die Hälfte, und seit 1959 gehen 60% an den Strassenbau, während dem Bund noch 40% verbleiben. Die Automobilkreise vertreten heute noch den Standpunkt, unter Hinweis auf ein Zitat von Bundesrat Häberlin im Ständerat vom 24. März 1924, dass sämtliche Einnahmen aus dem Treibstoffzollertrag wieder dem Strassenbau zufließen und nicht anderweitig abgezweigt werden sollen.

Einen Hauptstreitpunkt im Treibstoffkrieg zwischen Bundesrat und Strassenverkehrsverband bieten die Schätzungen des zukünftigen Treibstoffzollertrages. Dieser Ertrag ist abhängig von der zukünftigen Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes und vom zukünftigen Treibstoffverbrauch.

Die Botschaft rechnet für das Jahr 1970 mit einem Bestand von 1 Million Motorfahrzeuge und für 1980 mit 1,329 Millionen. Die Planungskommission rechnete für 1980 mit 800 000 Autos und 200 000 Motorrädern und Rollern. Bis zum Jahre 2000 wird – bei normaler Weiterentwicklung – mit 1,67 Millionen Fahrzeugen gerechnet. – Diesen Zahlenvermutungen gegenüber schätzt der Strassenverkehrsverband bereits 1966 1 Million, 1976 1,5 Millionen, das heisst eine Automobildichte von 4 Einwohnern auf ein Auto. Diese differenzierte Schätzung führt zu wesentlichen Unterschieden im Treibstoffverbrauch und Treibstoffertrag. Eine genaue Ertragsberechnung der Treibstoffzufuhr ist nicht möglich. Weitgehend verlaufen die Zollerträge aber proportional zum Autobestand. Berücksichtigung von: Verbesserung der Automotoren und verringertem Benzinverbrauch, Änderung der Benzinpreise in Nachbarstaaten, Rückgang der grossen Amerikanerwagen zugunsten der mittleren und kleineren Wagenklassen, führen dazu, den in den letzten Jahren mittleren jährlichen Zollertrag je Motorwagen von 486 Franken in der Berechnung der Botschaft der voraussichtlichen Erträge auf 480 Franken anzusetzen. Der FRS geht auch hierin von weit optimistischeren Erwägungen aus und rechnet mit einem durchschnittlichen Konsum von 500 Franken und schätzt den Ertrag für 1950 auf 295 Millionen Franken, der Bund auf 270 Millionen Franken; für 1965 auf 470 Millionen Franken, der Bund auf 382 Millionen Franken; für 1970 auf 620 Millionen Franken, der Bund auf 481 Millionen Franken; für 1975 auf 750 Millionen Franken, der Bund auf 566 Millionen Franken, und 1980 auf 638 Millionen Franken. Vergleichende Berechnungen auf der Basis von 480 Franken bzw. 500 Franken zeigen, dass der FRS mit dem Zuschlag von 3 Rappen nahezu zu denselben Erträgen kommt wie der Bundesrat mit dem Zuschlag von 7 Rappen.

Den Schätzungen des FRS hält der Bundesrat entgegen, dass sich ein derartiger Optimismus aus den Erfahrungen in keiner Weise ableiten lasse, nachdem die mittlere Zunahme in den letzten 6 Jahren nur knapp 24 Millionen Franken betrug, in den letzten 4 Jahren 25 Millionen und in den letzten 3 Jahren nur 22 Millionen Franken.

Die höchste bis jetzt erreichte Steigerung betrug 33 Millionen; sie wurde nur zweimal erreicht: 1955 auf 1956 und 1957 auf 1958; dafür brachte das Jahr 1957 nur eine Zunahme von 2 Millionen gegenüber 1956. Mit derartigen Rückschlägen muss auch in

Zukunft gerechnet werden, so dass es nicht gerechtfertigt ist, dass die Behörde die Schätzungen des FRS als Grundlage ihrer Entschlüsse annehmen kann.

Der Strassenverkehrsverband glaubt, die Schätzungen in der Botschaft als ausgesprochen „zweckpessimistisch“ beurteilen zu müssen. Zum Beweis wird unter anderem ausgeführt, dass die Botschaft für das Jahr 1960 270 Millionen veranschlage, während wahrscheinlich die Grenze von 300 Millionen überschritten werde. Gemäss den Ausführungen des Direktors der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Herrn Dr. Umbricht, wird der Ertrag pro 1960 auf 290 Millionen geschätzt. Da aber im Hinblick auf den Zollzuschlag unter Umständen grosse Importe zu erwarten sind, könne das Ergebnis von 1960 für die weitere Entwicklung nicht als Kriterium anerkannt werden. Die Annahme des FRS geht irrtümlicherweise von der Quantität des importierten Benzins aus, während allein die Quantität des verzollten Benzins für die Ertragsrechnung massgebend ist.

Die in der Botschaft verwendeten Schätzungen werden vom FRS schliesslich generell bekämpft mit den Behauptungen: „Die geradezu unbegreiflich falsche Einschätzung der Entwicklung durch Amtstellen konnte schon in früheren Jahren festgestellt werden, und wir (FRS) sind überzeugt, dass sich auch die Schätzungen in der neuesten Botschaft vom 19. Juli 1960 als ebenso gründlich oder hoffnungslos falsch erweisen werden wie alle früheren“. „Und der tiefere Grund dieser Fehlschätzungen des Bundes liege darin, dass die Bundesämter leider auch heute noch nicht an die ungeheure Entwicklung des Automobils glauben.“

Keine Prognose vermag die Entwicklung genau aufzuzeigen. Mögen die Schätzungen und Berechnungen in der Botschaft bei objektiver und kritischer Würdigung als zu pessimistisch und diejenigen des FRS als viel zu optimistisch taxiert werden, so scheint es sicher umsichtiger und vorsichtiger, finanzpolitisch und kaufmännisch richtig, von den unsichern Rechnungselementen die sichersten zur Grundlage zu nehmen, analog der bewährten Faustregel: „Besser den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach.“ Die Verantwortung von Bundesrat und Parlament erheischen es, eine Lösung zu vertreten, die die Varianten künftiger Entwicklung ohne übertriebenen Optimismus in Rechnung stellt.

Nimmt der Motorfahrzeugbestand aber auch weiterhin rapid zu oder steigen die Kosten für den Strassenbau stark an, dürften sich die Gegensätze in den Schätzungen aufheben.

Richtig ist, dass die Planungskommission in ihrem Antrag über die Finanzierung einen zweckgebundenen Zollzuschlag von 3 Rappen/Liter vorsah. Nicht mehr gerechtfertigt und stichhaltig ist indessen heute der Einwand: Es wäre gefährlich und staatsbürgerlich falsch, die Voraussetzungen der Volksabstimmung vom 6. Juli 1958 heute über den Haufen zu werfen, und man hätte dies nur mit einer einleuchtenden Begründung tun dürfen, aber die Begründung in der Botschaft sei dürftig und überzeuge um so weniger, als man wisse, dass das antragstellende Departement des Innern sich mit 5 Rappen genügen wollte, während das Finanzdepartement 10 Rappen verlangte, so dass man sich bei 7 Rappen

gefunden hätte. Es geht wohl nicht an, Planungskommission und Departement bei ihrer Stellungnahme im Jahre 1958 zu behaften, wenn man weiss, dass sich seither rechnungstechnische Annahmen grundlegend geändert haben. Eine grundsätzliche Überprüfung des einstigen Antrages unter veränderten Verhältnissen und währungspolitischen Auswirkungen musste erfolgen.

Die Botschaft basiert auf dem leitenden Grundsatz jeder gesunden Finanzpolitik, wonach der Staat in Zeiten der Hochkonjunktur Überschüsse in seiner Rechnung erzielt, welche der Abtragung des Defizites der Bilanz dienen. Es ist daher eine möglichst konjunkturgerechte Finanzierung neuer Aufgaben anzustreben. In ungünstigen Zeiten zu Anleihen Zuflucht zu nehmen, sei verständlich, nicht aber in Zeiten des Wohlstandes. Die Strassen präsentieren keine kommerzielle Ausbeute, bringen keine Einnahmen, die eine Amortisation der Schuld erlauben. Es wäre deshalb unter den herrschenden Wirtschaftsbedingungen konjunktur- und finanzpolitisch nicht vertretbar, wenn der Strassenbau massive Ausgabenüberschüsse des Bundes verursachen würde. Die „Schweizerische Handelszeitung“ (Nr. 32 vom 11. August 1960) kommentiert gegenüber den Autoverbänden, dass nichts so sicher inflatorisch wirke wie länger dauernde umfangreiche Staatsdefizite, und an der inflatorischen Wirkung einer weitgehenden Anleihefinanzierung des Nationalstrassenbaues könne nur zweifeln, wer sich ganz einfach den Erfahrungstatsachen verschliessen will. Der Bundesrat befürwortet daher begründet eine teilweise Anleihefinanzierung im Maximum von 800 bis 1200 Millionen, die aber allerdings innerhalb der Bauperiode wieder amortisiert werden müssten. Eine weitergehende Anleihepolitik lehnt er mit Recht ab.

Ein weiterer Einwand macht geltend, der Bund hätte für den Nationalstrassenbau aus allgemeinen Finanzquellen vermehrte Mittel einzusetzen, wenn ordentlicher Zollanteil und Zollzuschlag nicht genügen würden. Artikel 36ter, Absatz 2, BV sieht zwar vor, dass die Bundesversammlung in ihrem Entscheid auch diesen Weg beschreiten kann. Dieser verlockenden Möglichkeit gegenüber huldigt der Bundesrat durch die Interpretation, dass diese Verfassungsbestimmung nur den Sinn hat, in ausgewiesenen Notlagen für die Finanzierung der Nationalstrassen allgemeine Bundesmittel einzusetzen, wobei der Bund sich auch in solchen Fällen seinen den Kantonen gegenüber eingegangenen Verpflichtungen nicht entschlagen könnte.

Abwegig ist in diesem Zusammenhang aber auch die Auffassung in der Eingabe des FRS, wonach zur Beschaffung weiterer Mittel der Bundesbeschluss über die Verwendung des Treibstoffzollanteils revidiert werden sollte. Die Kalkulation des FRS scheint den Kantonen nicht in allen Teilen wohlgesinnt zu sein. Würden nämlich die Anteile der Kantone für das übrige Strassennetz gekürzt, wären diejenigen Kantone benachteiligt, die im Vertrauen auf die Bundesleistungen gemäss Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1959 den Ausbau der kantonalen Strassen an die Hand genommen habe. –

Der Vorschlag des Bundesrates, einen zweckgebundenen Zollzuschlag von 7 Rappen zu erheben, ist in jeder Beziehung das konforme zusätzliche

Finanzierungsmittel; dieser Zuschlag von 7 Rappen ist notwendig, angemessen, zumutbar und tragbar, ist Fürsorge und Vorsorge.

Der 3-Rappen-Vorschlag der Planungskommission, der dem FRS heute noch allein sympathisch ist, könnte die entstehende Verschuldung erst 1988/1989, 30 Jahre nach Baubeginn, liquidieren. Nötig wäre ein Anleihsbedarf von 2 bis 2,4 Milliarden und ein Aufwand für Passivzinsen von 1140 bis 1415 Millionen, das heisst 26 bzw. 32% des Anteils des Bundes an den Baukosten. Diese Zahlen überzeugen, dass ein Zuschlag von nur 3 Rappen nicht zu genügen vermag. Nach Rechnung FRS sollte ein Zuschlag von 3 Rappen vollauf genügen und jede weitere Erhöhung seien „Steuern auf Vorrat“. Das immer wieder aufgegriffene, zugkräftige Schlagwort „Steuer auf Vorrat“ ist am allerwenigsten hier berechtigt, wenn man sich bewusst sein will, dass dem Bund, je nach Wahl der Bauvarianten, auch mit 7 Rappen immer noch Anleihsposten zwischen 800–1200 Millionen und Anleihszinsen zwischen 310–510 Millionen zu berappen aufliegen und auch die Kantone ihrerseits noch mit 20–50% (je nach Lage und Klassierung) der Kostensumme belastet bleiben und aus allgemeinen Mitteln tilgen müssen.

Einer Entgegnung bedarf der weitere Einwand, dass es nicht tunlich und üblich sei, die ganzen Strassenkosten nur von der heutigen Generation tragen zu lassen. – Die Stellungnahme des FRS beinhaltet diesbezüglich: „Den vollen Nutzen hat also eigentlich erst die nächste Generation, und diese will man doppelt bevorzugen: Sie soll erstens nichts mehr an die Baukosten zu bezahlen haben, zweitens aber dafür den vollen Nutzen haben; hier bestehe nicht nur ein Widerspruch, sondern hier bestehe auch noch eine Ungerechtigkeit.“ Es mag der kommenden Generation der Motorfahrzeugfahrer, die – wenn die Schätzungen der FRS sich bewahrheitet haben – sehr zahlreich sein wird und die die Tradition der dem FRS angeschlossenen Verbände vererben müssen, anheimgestellt bleiben, sich über diese Ungerechtigkeit rückblickend ihre eigenen Gedanken zu machen. Noch immer hat jede Generation ihre eigenen und besonderen Aufgaben bekommen. Selbst optimistische Schätzung und Spekulation garantiert nicht die Hoffnung, dass die Nachkommen nichts oder nur wenig mehr zu finanzieren hätten. Wie verdienstlich wäre vielmehr, wenn der FRS zu seinem bisherigen Erfolg im Bemühen um den Strassenausbau die seltene und günstige Gelegenheit benützen und ausschöpfen würde, dieses nationale und auch in Zukunft in seinem Hauptinteresse gelegene Werk seinen Nachfahren schuldenfrei oder mindestens möglichst schuldenfrei zu testieren.

Gerade die zahlreichen und grossen Aufgaben, die der kommenden Generation dringend und drückend harren, machen es für uns unumgänglich und zur Pflicht, für die Ausführung des beschlossenen Nationalstrassennetzes eine sichere finanzielle Grundlage zu schaffen.

Nachdem Artikel 3 des Bundesbeschlusses ausdrücklich stipuliert, dass der Zolllzuschlag wegfällt, wenn er für die Tilgung der Kosten der Nationalstrassen nicht mehr benötigt wird, ist rechtsgenügend dafür gesorgt, dass keine Steuern auf Vorrat gehortet werden können. In den eidgenössischen Räten und ausserhalb werden sich rechtzeitig Volks-

vertreter finden, die für beförderlichen Abbau votieren.

Die Offerte des FRS sei lobend anerkannt, bereit zu sein, sobald es sich in einigen Jahren zeigen sollte, dass aus heute nicht zu ersehenden Gründen die Höhe dieses Zuschlages von 3 Rappen nicht genügt, die Lage neu zu überprüfen und einem nötigenfalls weiteren Zuschlag zuzustimmen. Analog kann sich auch die Gegenseite dabei behaften lassen, bei Übergängen des Zuschlages von 7 Rappen einer Reduktion zuzustimmen. Bis zu diesem Zeitpunkt dürfte alsdann zweifelsohne die Situation dergestalt sein, dass eine Reduktion leichter durchdringt als eine Erhöhung.

Hineinspielen mag hier nicht zuletzt die Entscheidung über eine fiskalisch stärkere Belastung des Dieselöls. Die Kommission hat auch diesen Punkt geprüft, zumal die Begründung für den Verzicht auf eine Höherbelastung in der Botschaft nicht allseits zu überzeugen vermag. Ausgehend von den gesamten Zolleinnahmen auf Treibstoff im Jahre 1959, die sich für Benzin auf 234,3 Millionen und für Dieselöl auf 38,3 Millionen belaufen, könnte angenommen werden, dass im laufenden Jahr 1 Rappen Zolllzuschlag auf Dieselöl rund 2 Millionen Franken abwerfen würde. Vom Standpunkt der Finanzverwaltung aus wäre höhere Belastung an sich zu begrüssen, weil sie gewisse Mehreinnahmen brächte. Die Zollansätze für motorische Treibstoffe sind indessen bei den Verhandlungen der eidgenössischen Räte über den Zollltarif im Jahre 1959 einlässlich diskutiert worden. Dabei wurde aber bewusst von einer höheren Belastung gegenüber Benzin abgesehen. Nachdem diese Verhandlungen nicht einmal ein Jahr zurückliegen, hat es der Bundesrat nicht für angebracht erachtet, in dieser Finanzierungsvorlage auf jenes zolltarifarisches Problem schon wieder zurückzukommen. Dabei verneint auch die Botschaft nicht, dass der Schwerverkehr aus dem Strassenbau den grössten Vorteil zieht und dass an sich ein höherer Zuschlag für Dieselmotortreibstoff durchaus zu verantworten gewesen wäre. Andererseits könnte diese Massnahme der Vorlage einen neuen Kreis von Opponenten schaffen. Auch lässt sich die Frage, ob der Schwerverkehr eine besondere Dimensionierung der Nationalstrassen und dadurch besondere Aufwendungen erheischt, nicht eindeutig beantworten, weil es vorwiegend der schnelle Verkehr der Personenwagen ist, der den hohen Ausbaustandard erfordert.

Überdies lässt sich das Problem Schiene/Strasse nicht über eine unterschiedliche Belastung des Benzins und des Dieselöls lösen. Der Direktor des Verbandes Schweizerischer Transportunternehmungen (VST) sieht im Verzicht auf diese Höherbelastung eine Verletzung des Grundsatzes der Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs und findet, statt koordiniert, werde privilegiert.

Ein Zuschlag von 7 Rappen ist nicht nur notwendig, sondern durchaus angemessen zumutbar und tragbar.

Trotz der vorgeschlagenen Erhöhung erreicht der schweizerische Benzinpreis erst Preisparität mit Österreich, während zu sämtlichen Nachbarländern immer noch ein ausgeprägtes Preisgefälle besteht, das noch um so ausgeprägter ist, wenn berücksichtigt wird, dass das schweizerische Normalbenzin in

der Regel der ausländischen teureren Qualität Super entspricht, für welches in Österreich 63 und in Deutschland 67 Rappen bezahlt wird. Auch die sogenannten Benzincoupons erbringen keinen Ausgleich mit dem Inlandpreis. Noch Ende 1956 und anfangs 1959 kostete Normalbenzin 58 Rappen und Super 65 Rappen bei einem Volkseinkommen von 25,8 Milliarden gegenüber dem heutigen von zirka 30 Milliarden.

Der Zuschlag von 7 Rappen wirkt sich aber auch für den einzelnen Motorfahrzeugführer tragbar aus: Gemäss einer Aufstellung des Touring Clubs ergibt sich nämlich folgende Belastung: Unter Annahme einer jährlichen Fahrleistung von 10 000 km erwachsen an Mehrkosten dem Besitzer eines Volkswagens im Jahr 55 Franken, im Monat Fr. 4.50, eines Opel Rekords Fr. 5.25 im Monat, eines Amerikanerwagens 105 Franken, 9 Franken im Monat, für einen Roller für 5000 km Fr. 1.20 im Monat und für ein Fahrrad mit Hilfsmotor Fr. 0.41 im Monat.

Der vorgesehene Benzinaufschlag beeinträchtigt keineswegs spürbar die Interessen des Fremdenverkehrsgebietes. Nur ein massiver Aufschlag könnte den Werbeslogan des „billigsten Benzinpreises in Europa“ entkräften. Der Benzinpreis bleibt aber auch nach einem Aufschlag von 7 Rappen attraktiv. Das Wegfallen eines Preisgefälles beim Benzin im Grenzbereich kann dagegen einen gewissen Rückgang des Treibstoffkonsums auslösen. Durch das ausgebauten Strassennetz erwachsen im übrigen gerade dem Fremdenverkehr ungleich grössere Vorteile. Und im allgemeinen erkundigt sich der Tourist – auch der Schweizer Tourist im Ausland – weniger nach dem vorteilhaften Preis am Benzintank, als vielmehr nach dem vorteilhaften Preis von Speise und Trank!

Sodann kommt dem Tourismus ebenfalls sehr zugute, dass von einer Gebührenerhebung für Strassenbenützung – einige Alpentunnels ausgenommen – Umgang genommen wird, nicht zuletzt deswegen, weil sich ihr Inkasso als unwirtschaftlich und verkehrshindernd erweisen dürfte. Doch sind solche Gebühren im Ausland üblich und betragen zum Beispiel auf der Strecke Mailand–Bologna 8 Franken für einen mittleren Personenwagen und 18 Franken für einen Lastwagen und auf der Strecke Marseille–Nizza sind Gebühren vorgesehen, die umgerechnet auf 100 km und Schweizer Franken rund 7 Franken und 16 Franken ausmachen. Dies beweist, dass die Belastung mit 7 Rappen wesentlich hinter den entsprechenden Gebührenbelastungen im benachbarten Ausland zurückbleibt.

Als von wesentlicher Bedeutung verdient volle Beachtung, dass dem Motorfahrzeugverkehr durch die Erstellung des geplanten Strassenverkehrsnetzes im Vergleich zum heutigen zufolge geringerer Betriebs- und Unterhaltskosten der Fahrzeuge, durch Zeitgewinn, Bequemlichkeit beim Fahren und Verminderung der Unfallgefahr jährlich rund 340 Millionen Einsparungen zugute kommen. Nach der Planungskommission wären 1980 rund 6400 Unfälle weniger, zirka 250 Todesfälle wären 1980 vermieden und mehr als 4100 Personen vor Unfallsfolgen bewahrt. Nach neueren Erhebungen lauten diese Ziffern entsprechend günstiger. Diese immateriellen Werte allein dürften mitausschlaggebend sein, nicht einigen Rappen *conditio sine qua non* Charakter bei-

zugeben, besonders nicht, wenn sie zur maximalen Erreichung dieses idealen Zweckes notwendig sind. Auch darf hier erinnert werden an die Opfer der Grundeigentümer, die für den Strassenbau Kulturland hergeben müssen und an die vielen Nichtmotorisierten: Männer, Frauen und Kinder, die den Autoverkehr mit Augen, Ohren und Beinen erleben müssen.

Der zur Behandlung stehende Bundesbeschluss wird in seiner Gänzeheit auch von den Kantonen unterstützt. Der Zuschrift der Schweizerischen Baudirektorenkonferenz vom 19. August 1960 ist wörtlich folgendes zu entnehmen: „Die Kantone sind direkt daran interessiert, dass der Bundesanteil für die Nationalstrassen in möglichst weitem Masse durch zweckgebundene Einkünfte sichergestellt wird. Je geringer diese ausfallen, desto eher müsste der Bund einerseits zu Anleihen Zuflucht nehmen und hier mit den Kantonen in Konkurrenz treten, da diese ihre Anteile kaum aus laufenden Einnahmen decken können. Andererseits wird der Bund durch eine ausreichende Finanzierung seines Anteils in die Lage versetzt, in seiner Subventionspraxis den Kantonen gegenüber eine gewisse Grosszügigkeit an den Tag zu legen und heute noch nicht voraussehbaren Entwicklungen zu entsprechen.“

Die Situation der Kantone, wie sie durch den Bau der Strassen und das Strassenwesen im allgemeinen und der Nationalstrassen im besondern gestaltet wird, verdient die besondere Unterstützung der eidgenössischen Räte. Der gesamte Unterhalt des neuen Strassennetzes obliegt den Kantonen und bringt diesen nicht zu unterschätzende neue Auflagen. Im weitern ruft der Ausbau des Nationalstrassennetzes unvermeidlich dem angepassten Ausbau aller andern Strassen, zumal, wie erwähnt, Tatsache wird, dass von den geleisteten Fahrkilometern des schweizerischen Autoparkes voraussichtlich nur 15% auf den Nationalstrassen und 85% auf dem übrigen Strassennetz abrollt. Neben den rund 18 000 Kilometern Kantonsstrassen besitzt unser Land aber noch über 32 000 Gemeinde- und Bezirksstrassen, deren Kosten 60–70% der gesamten Strassenkosten betragen, mit deren Ausserachtlassung sich leicht einer Vollertragsrechnung nur eine Teilertragsrechnung gegenüberstellen oder eine Rechnung zu Selbstzwecken erstellen lässt. Die Strassenrechnung des FRS will sogar vorrechnen, dass den Kantonen innert der Jahre 1959–1976 an frei verfügbaren Mitteln so viel zur Benützung stehe, dass diese sie gar nicht auszugeben in der Lage seien. Die Rechnung und die Kompromissvorschläge der FRS scheinen den Bedürfnissen der Kantone in keiner Art und Weise entgegenkommend zu sein, insbesondere ist ihnen nicht hold gesinnt eine Verteilung eines 3 Rappen übersteigenden Anteils auf Konsumenten, Bund und Kanton, unter Anzapfung nicht benützter Werkbeiträge (diesen nach dem ACS „sonst einfrierenden Millionen“ der Kantone), und das auf Grund dieses Verteilungsmodus gebotene Beispiel einer Lösung als Maximum des Tragbaren, das heisst 6 Rappen, wovon 4 Rappen zu Lasten Konsument, 1 Rappen für den Bund und 1 Rappen für den Kanton.

Dass dieses Maximum des Tragbaren keinen fruchtbaren Kompromissvorschlag bieten kann, wird augenfällig, wenn man weiss, dass die Dis-

kussion über eine Abzweigung eines Bruchteils dieses zweckgebundenen Zollzuschlages zugunsten der Kantone auch unter Automobilisten sehr positiv geführt wird. Eine derartige Abzweigung, so wünschenswert und notwendig sie an sich wäre, dürfte indessen aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht tragbar sein.

Den von den Kommissionsmitgliedern, als Ständevertreter, vorgetragene Sorgen hinsichtlich der Schwierigkeiten, die den einzelnen Kantonen aus dem Strassenbau erwachsen, haben sich die beiden bundesrätlichen Sprecher nicht entzogen, sondern gegenteils bekundet, dass Sorgen der Kantonsväter auch Sorgen der Bundesväter sind, auch wenn daran erinnert wurde, dass der seinerzeitige Vorschlag, die Nationalstrassen als Bundesstrassen zu bauen, von den Kantonen einhellig abgelehnt wurde und die Kantone so nun gezwungen sein werden, für ihren Anteil, der in der Regel 20% betragen wird, selber aufzukommen.

Der im Bundesbeschluss vorgesehenen Ausnahmeregelung zugunsten der Land- und Forstwirtschaft und der Berufsfischerei ist bislang keine ernsthafte Opposition erwachsen. Es ist durchaus angezeigt und konsequent, die Landwirtschaft nicht durch Erhebung eines Zollzuschlages noch stärker zu belasten, auch wenn der Treibstoff für die landwirtschaftlichen Motoren unmittelbar Produktionszwecken dient. Die Bauern werden mit ihrem Maschinenpark die Nationalstrassen nicht befahren. Mit der Ausnahmebestimmung kann eine weitere Kostensteigerung in der Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Berufsfischerei vermieden werden.

In den Schlussbetrachtungen der Botschaft appelliert der Bundesrat an den Lebenswillen eines Volkes, der sich nicht zuletzt im Bauwillen dokumentiere, und dass unsere Nation gerade im Zeitalter der europäischen Integration ihren Behauptungswillen von neuem unter Beweis zu stellen habe durch einen konstruktiven Akt, der unsern Staatswillen nach aussen und nach innen erneut weithin sichtbar in Erscheinung treten lässt.

Für diese zeitgemässe und zeitnotwendige Demonstration des guten Willens sind auch die opponierenden Vorstände des Strassenverkehrsverbandes freundeidgenössisch aufgerufen und eingeladen. Ihre Teilnahme darf für sie umso weniger einer Überwindung gleichkommen, weil sie ja in den früheren Phasen des Strassenkampfes positiv und entscheidend in vorderster Front gestanden haben. Ihr Hornstoss mit dem demokratischen Rechtsbehelf des Referendums müsste sie ganz sicher fatalerweise, aber selbstverschuldet um die bisherigen verdienten Früchte bringen. Weiteste Kreise ihrer treuen und folgsamen, gutgesinnten Mitglieder wünschen und erwarten, dass ihre Verbandsleitungen für dieses grösste nationale Bauwerk zur früheren Initiative zurückkehren und zum Willen: Dem mächtigen Wort bei der Planung, doch auch die kräftige Tat bei der Zahlung folgen lassen!

Der Bundesrat hat den Willen gezeigt und auch den Mut aufgebracht, an den Grundsätzen einer soliden eidgenössischen Finanzgebarung festzuhalten. Es liegt nun am Parlament, ihm die nötige und verdiente Unterstützung angedeihen zu lassen.

Ich möchte den Herren Bundesräten Dr. Bourgnicht und Dr. Tschudi sowie dessem Amtsvor-

gänger, Herrn alt Bundesrat Dr. Etter, den beiden Herren Direktoren, Dr. Umbricht und Dr. Ruckli, nebst ihren Mitarbeitern auf allen Stufen für die bisherigen Leistungen an diesem nationalen Grossbau danken, verbunden mit dem Wunsch auf weiteren Erfolg und Genugtung.

Ich freue mich, Ihnen namens der einstimmigen Kommission Eintreten auf die Vorlage empfehlen zu dürfen.

#### *Allgemeine Beratung – Discussion générale*

**Müller-Baselland:** Gestatten Sie mir als Antragsteller einige Worte.

Dass der beschlossene Bau der Nationalstrassen bezahlt werden muss, wird von keiner Seite bestritten. Von wem und wie die Mittel aufzubringen sind, darüber haben wir heute zu beraten und zu beschliessen.

Die Frage: Wie beschaffen wir das Geld? scheint gelöst zu sein: Man geht einen einfachen Weg, den des geringsten Widerstandes und erhebt Zölle auf den Treibstoffen. Damit ist gleichzeitig auch entschieden, dass die Automobilisten den Löwenanteil der Baukosten übernehmen.

Die Frage: Wie hoch soll der Zollzuschlag jährlich sein? ist im heutigen Stadium der Verwirklichung der Nationalstrassen schwer zu beantworten. Der Bundesrat ist optimistisch in der Beurteilung der Zeitspanne für den Bau des grossen Werkes; die Verbände der Automobilisten sind eher skeptisch. Lange Bauzeit drückt den jährlichen Bedarf an Kapital, rascher Bau erhöht ihn. Es ist deshalb verständlich, wenn über die Höhe des Zuschlages die Meinungen stark auseinandergehen.

Dass die Finanzierung des Nationalstrassenbaues nur im Notfall durch Kapitalaufnahmen gedeckt werden soll, ist richtig. Bei guten Arbeits- und Dienstverhältnissen, hohen Staatseinnahmen, soll der Bund nicht den Kapitalmarkt belasten. Würde in den nächsten zwanzig Jahren durch Krisen – die ja nicht kommen müssen – die wirtschaftlich gute Lage der Schweiz verschlechtert, kann der Staat Schulden machen und zur Linderung der Arbeitslosigkeit beitragen.

Schönheitsfehler liegen in der Vorlage verborgen. Lediglich die Finanzierung des Anteils des Bundes an den Kosten der Nationalstrassen wird gelöst. Wie die Kantone ihren Verpflichtungen nachkommen sollen, bleibt – vorläufig wenigstens – diesen überlassen. Vor allem finanzschwache Kantone, die einen unverhältnismässig grossen Anteil der Autobahnen erhalten, werden zu diesem Problem noch Stellung nehmen.

Die Errechnung der Gesamtkosten ist, bedingt durch das Fehlen der Detailpläne, ein unsicherer Faktor. Welche Höhe die Gesamtaufwendungen in vielleicht zwanzig Jahren erklimmen, kann, mit einiger Zuverlässigkeit, heute niemand sagen.

Ebensowenig lässt sich heute der Einfluss auf die Treibstoffzolleinnahmen durch die kommende praktische Verwendung der Atomkraft voraussagen.

Die Einwände gegen die Vorlage des Bundesrates sind recht mannigfaltig. Es wird behauptet, die Autobahnen seien nur für die Ausländer, wir können sie nicht benützen, aber bezahlen müssen wir dafür. Die Ausländer leisten ihren Beitrag auch, durch den höheren Benzinpreis, der Verkehr wird flüssiger, der

Lokalverkehr entlastet. Die Verkehrssicherheit wird grösser, und ausserdem gewinnen wir Zeit.

Man kann die Meinung hören, es sei übertrieben, einer Generation die gesamten Kosten zu überbinden, die Tilgungsfrist soll gestreckt werden. Hiezu ist zu bemerken, dass jede Generation ihre Probleme hat – denken wir an die Militärausgaben – und dass es kurzfristig wäre, unseren Nachfahren Verpflichtungen zu überbinden, die wir eingegangen sind. Ein ungünstiger Einfluss auf den Fremdenverkehr wird dem Zollzuschlag vorausgesagt. Wenn ein schwerer Wagen in der Schweiz in den Ferien 2000 km fährt, 300 Liter Benzin verbraucht und zirka 20 Franken mehr als bisher ausgeben muss, wird das seinen Besitzer kaum dazu verleiten, seine schönen Ferienpläne zu ändern.

Die wirtschaftliche Belastung für die Einheimischen sei zu hoch. Rechnen wir mit einem grossen Kleinwagen, der 8 Liter für 100 km verbraucht und 10 000 km pro Jahr fährt. Bei 7 Rappen Zuschlag ergibt sich eine jährliche Mehrbelastung von 56 Franken. Ein Grosswagen mit 15 Liter Benzinverbrauch und 20 000 km, bezahlt 210 Franken mehr. Vorausgesetzt, dass der Automobilist mit seinen Ratenzahlungen nicht im Rückstand steht, ist das, im Verhältnis zu den Gesamtaufwendungen eines Autoinhabers, eine erträgliche Mehrbelastung.

Für die Fremdenverkehrswerbung scheint mir wesentlich zu sein, dass einmal in britischen Blättern über den flüssigen Verkehr auf Schweizer Strassen statt über die unerträgliche Verstopfung berichtet wird. Nebenbei bemerkt, in den uns umgebenden Ländern ist es, durchschnittlich gesehen, auch nicht besser.

Am Vorschlage des Bundesrates haften Schwerfälligkeit, Starrheit, die Unmöglichkeit, veränderten Verhältnissen Rechnung zu tragen. An- und Auslaufzeit werden nicht berücksichtigt. Ob der Bedarf an Mitteln grösser oder kleiner ist – klein wird er ja nie sein –, es werden die gleichen Zuschläge erhoben. Meinem Antrag fehlen diese Mängel. Es ist flexibler; der Bundesrat hat die Möglichkeit, je nach Bedarf, die Höhe des Zuschlages zu ändern; bei genauer Lesart kann er sogar unter 6 Rappen gehen.

Die interessierten Kreise drohen mit dem Referendum. Sie haben – vielleicht – bei der starren Festlegung von 7 Rappen Erfolg. Die Möglichkeit, durch variablen Zuschlag sich den gegebenen Verhältnissen anzupassen, nicht mehr einzunehmen als notwendig, nimmt den Gegnern den Wind aus den Segeln.

**Dietschi:** Ein grosses Werk muss erstehen. Dass es verwirklicht werden soll, und zwar möglichst rasch, darüber besteht kein Zweifel. Wie aber sind die 5,7 Milliarden Franken – so lautet die bundesrätliche Schätzung der Gesamtkosten der schweizerischen Nationalstrassen für die nächsten sechzehn Jahre – aufzubringen? Wer soll das bezahlen? Eine Summe, die jährlich rund 1% des gesamten schweizerischen Volkseinkommens entsprechen wird, ist höchst eindrucksvoll.

Es ist schon so: Die Motorisierung hat sich zu einer Massenpsychose gesteigert. Das macht es so schwer, Verkehrsfragen, zumindest wenn sie die Strasse berühren, in einer Atmosphäre kühler Berechnung zu diskutieren und abzuklären. Mit dem

Projekt der Nationalstrassen muss die lange vernachlässigte Frage der wirklichen Kosten und der Wirtschaftlichkeit des Verkehrs in den Vordergrund gerückt werden.

Es scheint mir, dass eine elastischere Form der Finanzierung in Erwägung gezogen werden sollte. Ich denke dabei an die Abstimmung des Zuschlages auf den jährlich variierenden Finanzbedarf entsprechend den Fortschritten der Bauarbeiten. Es stellt sich die Frage, ob es möglich sein wird, in einer Hochkonjunkturphase wie der heutigen mit den erhältlichen Arbeitskräften ein sehr rasches Bautempo zu erzielen.

Und die zweite grosse Unbekannte in der Rechnung: Wie gestaltet sich der zukünftige Treibstoffverbrauch? Die Berechnungsgrundlagen über die Entwicklung des Motorverkehrs beruhen auf Prognosen. Sie können nicht mit dem Meter oder mit Gewichtssteinen geschätzt werden. Es sind Schätzungen. Und diese Schätzungen gehen weit, sehr weit auseinander. Die Zunahme des motorisierten Strassenverkehrs erfolgte bisher stets in rascherem Tempo, als das die Bundesinstanzen annahmen. Darauf pochen die Motorverbände, die das gleiche Tempo auch für die künftigen Jahrzehnte annehmen. Wer recht behalten wird, weiss niemand. Die Vermutung spricht jedoch für die Motorverbände, die umgekehrt aber übersehen, dass die Nationalstrassen die Tendenz haben, die Kosten aller Vorausberechnungen zu sprengen. Die beiden Faktoren können sich aufheben.

Der Gegensatz reduziert sich eigentlich auf die Frage: Soll man in vorsichtiger Kalkulation schon zu Beginn des Baues der Nationalstrassen relativ hohe Beiträge erheben und nachher, falls sie sich als zu hoch erweisen, diese Beträge senken, oder soll man mit niedrigeren Beträgen beginnen und diese dann je nach Bedarf erhöhen?

Mir scheint, dass eine flexiblere Lösung, wie sie Herr Kollege Müller vorschlägt, den Vorzug verdient. In den ersten drei Jahren würde es sich zeigen, ob die vorgesehenen Einnahmen den tatsächlichen Ausgaben entsprechen. Und es würde damit die Möglichkeit geschaffen, den Zuschlag für die weiteren Jahre dem Bedarf anzupassen.

Ich habe in der Kommission die Frage aufgeworfen, ob es nicht richtig wäre, eine Mehrbelastung des Schwerverkehrs – der sowohl an die Baukosten als auch an die Unterhaltskosten der Nationalstrassen vielfach erhöhte Anforderungen stellt, andererseits aber auch am meisten von ihnen profitieren wird – in Erwägung zu ziehen. Die mittleren und schweren Lastwagen, die nicht nur die Strasse als Geschäftskapital nutzen, sondern auch die kostspieligsten Ansprüche an Bau und Unterhalt stellen, sind zugleich die grössten Nutzniesser der Autobahnen. Darum wäre es angemessen und wirtschaftlich vollkommen begründet, wenn ein Schwergewicht der Treibstoffzuschläge beim Dieselöl läge, das jetzt ohnehin zu wenig belastet ist. Der Bundesrat will darauf verzichten, und zwar – wie er sagt – aus militärischen Gründen. Dabei ist von militärischer Seite selbst zugegeben worden, dass im heutigen Zeitpunkt diese Rücksichtnahme sich gar nicht mehr aufdrängt.

Es wäre sicher wünschenswert, im Interesse der Verkehrswirtschaft der ungerechtfertigten Begün-

stigung des Dieselöls ein Ende zu bereiten und damit zugleich eine Privilegierung der ausländischen Lastenzüge und Cars auf Schweizer Boden aufzuheben.

Ich habe in der Kommission darauf verzichtet, einen Antrag zu stellen, da Herr Bundesrat Tschudi darauf hinwies, dass eine Korrektur über den Zolltarif hätte erfolgen müssen, was letztes Jahr leider nicht geschehen ist. Unter diesen Umständen will ich heute davon absehen – so schwer es mir fällt –, einen Antrag zu stellen. Ich gebe aber der Erwartung Ausdruck, dass der Bundesrat sich bei erstbietender Gelegenheit doch daran erinnert, dass hier eine Korrektur fällig ist.

Ich bin für Eintreten.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*  
*Le Conseil passe sans opposition à la discussion des articles*

*Artikelweise Beratung – Discussion des articles*

*Titel und Ingress*

### **Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

*Titre et préambule*

### **Proposition de la commission**

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

*Angenommen – Adopté*

*Art. 1*

### **Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

### **Antrag Müller-Baselland**

*Abs. 1*

Der Bundesrat wird ermächtigt, zur Deckung des Anteils des Bundes an den Kosten der Nationalstrassen einen zweckgebundenen Zollzuschlag auf Treibstoffe für nationale Zwecke zu erheben.

*Abs. 2*

Bei der Bemessung des Zollzuschlages ist auf den Umfang der Bauarbeiten, auf die Entwicklung der Treibstoffzollerträge und auf die allgemeine Wirtschaftslage, insbesondere die Lage des Kapitalmarktes Rücksicht zu nehmen. Der Zuschlag darf für die Jahre 1961, 1962 und 1963 6 Rappen/Liter und für die folgenden Jahre 8 Rappen/Liter nicht übersteigen.

*Article premier*

### **Proposition de la commission**

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

### **Proposition Müller-Bâle-Campagne**

*Al. 1*

Le Conseil fédéral est autorisé, pour couvrir la part de la Confédération aux frais des routes nationales, à prélever, sur les carburants, un droit d'entrée réservé à des buts d'ordre national.

*Al. 2*

Pour fixer le droit d'entrée, il sera tenu compte de l'ampleur des travaux, de l'évolution des recettes

douanières sur les carburants et de la situation économique générale, notamment du marché des capitaux. Le droit d'entrée ne doit pas dépasser 6 centimes par litre pour les années 1961, 1962 et 1963 et 8 centimes par litre pour les années suivantes.

**Oechslin**, Berichterstatter: Zu Artikel 1 habe ich keine weiteren Bemerkungen zu machen. Die Kommission beantragt Ihnen mehrheitlich die unveränderte Fassung, wie sie der Entwurf vorschlägt.

**Müller-Baselland**: Ich habe meinen Abänderungsantrag in der Eintretensdebatte schon begründet und kann deshalb auf weitere Ausführungen verzichten.

**M. Bourgnicht**, conseiller fédéral: La discussion qui s'est déroulée jusqu'ici me dispensera de revenir sur un grand nombre de points que je considère comme acquis.

La question qui se pose est de savoir s'il y a lieu de donner la préférence à une taxe complémentaire de 7 centimes ou à une taxe complémentaire variable, avec un plafond de 8 centimes selon la proposition de M. Müller, conseiller aux Etats de Bâle-Campagne ou de 7 centimes selon la proposition qui sera faite au Conseil national, avec une réduction de 2 centimes durant les trois ou les deux premières années de perception de la taxe complémentaire.

Je dois reconnaître que les deux systèmes sont concevables, dans une certaine mesure du moins. Le Conseil fédéral n'aurait rien à objecter à une échelle variable pour autant que le montant qu'il considère comme un minimum puisse être perçu dès la première année. Or, les propositions qui ont été faites ne répondent pas à cette condition.

Il y a unanimité pour dire que nous serons obligés, pour faire face à des dépenses dont l'énoncé est loin de correspondre à ce qu'elles seront en définitive, de percevoir une taxe complémentaire sur les carburants. J'insiste sur le fait que dans les chiffres qui ont été indiqués ne figure aucune réserve pour les imprévus avec lesquels il faut incontestablement compter, étant donné que les études n'ont pas pu être terminées en ce qui concerne la nature des terrains, les obstacles à vaincre, les ouvrages d'art à construire et que nous sommes ainsi en présence d'appréciations qui correspondent à un minimum. Nous n'avons aucune réserve qui tienne compte de l'augmentation du coût de la vie pendant les années durant lesquelles les travaux se poursuivront; nous n'avons aucune réserve pour faire face à l'augmentation des intérêts passifs si le financement proposé par le Conseil fédéral ne devait pas être adopté et si les emprunts contractés devaient être supérieurs à ceux que nous avons envisagés. Enfin, nous n'avons aucune réserve non plus pour couvrir les dépenses supplémentaires découlant de l'aide plus étendue qu'on a demandé à la Confédération d'apporter aux cantons en vue de les décharger d'une partie des dépenses qu'on pensait jusqu'à présent qu'ils assumeraient seuls. Je reviendrai du reste sur cet aspect du problème.

Nous sommes donc bien tous convaincus, les débats dans les commissions et ceux de ce jour l'ont démontré, que des taxes complémentaires doivent être prélevées et que le taux énoncé par le Conseil fédéral n'est pas trop élevé. Il apparaît même si peu élevé que la proposition de M. Müller, conseiller aux

Etats, va, en ce qui concerne le maximum, au-delà de ce que demande le Conseil fédéral. Toutefois, nous pensons que l'adoption de cette proposition prévoyant un maximum de 8 centimes apparaîtrait, notamment sous l'angle de la politique référendaire, comme une sorte de provocation à l'endroit des associations touristiques qui ne comprendraient pas qu'en face de leurs réactions et des réserves qu'elles ont formulées à l'égard d'une surtaxe maximum de 7 centimes, on adopte un taux maximum de 8 centimes.

Le Conseil fédéral ne veut pas non plus se mettre en contradiction avec lui-même. Il sait que ce qu'il a demandé constitue un minimum en dessous duquel il ne pourrait en aucun cas consentir à descendre. Il est possible que cette taxe se révèle insuffisante au cours des travaux. Il aborderait le Parlement pour proposer son relèvement mais il ne veut pas aujourd'hui prêter la main à la perception d'une taxe allant au-delà de celle qu'il a tenue pour suffisante dans les conditions actuelles.

Nous sommes tous d'accord aussi pour dire que les travaux doivent être financés le plus rapidement possible et ne pas se traduire par un endettement massif s'ajoutant à l'endettement actuel de la Confédération qui s'avère de plus en plus difficile à amortir dans le sens voulu par la Constitution fédérale.

Nous voulons aussi éviter de charger le compte de la construction d'intérêts trop considérables. Le taux de 7 centimes par litre nous est nécessaire et ce n'est pas en y renonçant pour deux ou trois ans par exemple que nous désarmerons les opposants. Ce n'est pas ce petit cadeau qui les fera s'abstenir de lancer un référendum s'ils ont sérieusement l'intention de le faire. Il s'ensuivra simplement que la Confédération n'encaissera pas pendant deux ou trois ans la totalité des sommes dont elle a besoin. Cela serait d'autant plus regrettable que cette perception ne doit pas présenter de difficultés insurmontables étant donné la conjoncture favorable du moment. La moins-value de recettes serait de l'ordre de 58 millions dans le premier cas et de 80 millions environ dans le second cas. Ce sont là des sommes non négligeables auxquelles il faudrait ajouter la moins-value des intérêts correspondant aux montants que nous n'aurions pas encaissés.

Par ailleurs, je voudrais, au nom du Conseil fédéral, faire la déclaration suivante: On a eu souvent l'impression, dans certains milieux, que le Conseil fédéral avait l'intention de prélever un impôt «auf Vorrat». Or, je voudrais préciser que le compte des dépenses de constructions des routes ne se confondra pas avec les comptes ordinaires de la Confédération. Les dépenses y relatives feront l'objet d'un compte spécial. Les travaux en cours seront momentanément activés. Aussi longtemps qu'ils n'auront pas été entièrement payés, le compte sera chargé des dépenses en capital et intérêts. Il sera, en revanche, crédité des taxes supplémentaires que nous aurons encaissées.

Il résulte de cette manière de procéder, d'une part, que les fonds ne pourront être détournés en quelque manière que ce soit de leur destination et que, d'autre part, les intéressés ne sont nullement exposés à payer un centime de plus qu'ils ne devront. Le Parlement aura d'ailleurs, au moyen des rapports

de gestion et au moment de la présentation des comptes, la possibilité de contrôler chaque année l'état du compte et d'intervenir si la perception des taxes supplémentaires devait, à un moment donné, se révéler excessive. Quant à renoncer à percevoir pendant deux ou trois ans de haute conjoncture la totalité de ce qu'il considère aujourd'hui encore comme un minimum, le Conseil fédéral ne pourrait pas le faire de gaieté de cœur.

Faisons une autre constatation: On s'est préoccupé de ce que deviendraient les finances cantonales en cas de réalisation du projet, et on s'en est préoccupé à juste titre. Or, je dois dire que, dans le cas de ce projet, on ne pouvait pas en tenir compte, puisque celui-ci constitue les dispositions d'application d'un article constitutionnel qui institue des droits uniquement en faveur de la Confédération. Cependant, il existe d'autres possibilités de venir en aide aux cantons, tout particulièrement à ceux pour lesquels la participation imposée à la construction des routes nationales s'avérerait trop dure ou éventuellement à ceux qui n'ont qu'un intérêt mineur à la construction de ces routes. Une de ces possibilités réside dans le calcul de la part que la Confédération prend à sa charge. Si le 80% est la règle, des variations sont néanmoins possibles et la Confédération peut aller au-delà du taux de 80%. Le Conseil fédéral en est conscient. Il n'a pas pris de décision mais il a néanmoins discuté cette question dans un esprit tel, qu'au cours de la séance de la commission du Conseil national nous avons pu, mon collègue M. Tschudi et moi-même, accepter sans réserve un postulat qui demandait au Conseil fédéral d'étudier de quelle manière il pourrait venir en aide aux cantons qui en auraient besoin. Nous avons accepté ce postulat avec l'intention d'entrer dans la voie des réalisations. Ce que nous ne parvenons pas à comprendre, c'est qu'on choisisse le moment même où la Confédération envisage de faire un effort supplémentaire pour venir en aide à certains cantons pour lui demander de réduire encore, dans une certaine mesure et pendant deux ou trois ans, les recettes qui lui sont absolument indispensables, et dont on sait qu'elles lui sont indispensables, et cela avec la perspective illusoire d'apaiser l'opposition qui s'est manifestée. En effet, ceux qui demandent que, pendant deux ans, la taxe soit ramenée de 7 à 5 ou à 6 centimes, sont pleinement conscients que le chiffre de 7 centimes est bien celui qui correspond aux besoins.

Si je la comprends bien, la proposition de M. Müller, conseiller aux Etats, traduit si exactement la conviction que le Conseil fédéral est dans le vrai, qu'elle demande une augmentation de 6 centimes seulement, pour les trois premières années mais une augmentation pouvant aller jusqu'à 8 centimes pour les années suivantes, si cela est nécessaire.

Je crois que c'est là la preuve que le Conseil fédéral a cherché à s'en tenir à des moyennes raisonnables, qu'il n'a pas voulu exagérer et qu'il a aussi voulu donner aux milieux intéressés l'avantage qui résulte d'un taux fixe. Ils sauront ce qu'ils auront à payer; ils pourront faire leurs calculs en conséquence et ne seront pas exposés à voir le montant des taxes constamment modifié.

D'ailleurs, il ne faut pas oublier que la seule perspective de devoir payer la benzine plus cher se

traduit par des importations massives au taux douanier le plus bas encore en vigueur. Cela est un phénomène auquel nous assistons déjà maintenant et qui exercera son influence sur les recettes douanières. On remplit tout ce qui peut être rempli, toutes les citernes, tous les tanks, tous les bidons, de manière à avoir de l'essence au prix le plus bas possible.

Que nous augmentions les taux à l'une ou l'autre reprise au cours de la période qui nous intéresse, et nous verrons à nouveau mettre en pratique ce procédé, disons légal, de priver la Confédération d'une partie de ses recettes. Et le procédé se répétera chaque fois qu'il sera question d'une augmentation des taxes en vigueur.

M. le président, MM. les conseillers aux Etats, pour le Conseil fédéral il ne s'agit pas, dans cette affaire, d'une question de marchandage. Il eût été plus agréable à l'exécutif de pouvoir proposer une taxe complémentaire réduite et de constater que la construction des routes coûterait moins qu'on ne doit aujourd'hui admettre qu'elle coûtera. Nous n'avons pas du tout voulu chercher à arriver à un chiffre intermédiaire; de semblables idées ont été complètement étrangères aux délibérations du Conseil fédéral. Nous avons voulu nous garder de demander un centime de plus que ce dont nous avons conscience d'avoir besoin et qu'il fallait qu'on nous accorde. Mais si nous n'entendons pas nous livrer à un marchandage, nous ne voulons pas faire de chantage non plus. On a, à plusieurs reprises, fait grief au Conseil fédéral d'avoir traduit le sentiment de ceux selon lesquels si les recettes sont insuffisantes, le rythme des travaux s'en ressentira.

Je crois que tirer de conceptions financières justes les conséquences qui en découlent nécessairement n'équivaut pas à exercer une pression inadmissible ou à faire du chantage et nous sommes obligés de dire que faute de pouvoir distraire la moindre somme des recettes normales de la Confédération pour la réalisation de la construction des routes, nous en sommes réduits à trouver des recettes extraordinaires, qui sont d'ailleurs prévues par la Constitution fédérale. Si ces recettes nous sont refusées ou si elles ne nous sont pas accordées dans une mesure suffisante, nous ne pouvons pas, si nous ne voulons pas faire une politique financière aventureuse – et nous n'avons pas le droit de la faire – engager des dépenses dont le financement normal ne serait pas assuré.

Telles sont les raisons pour lesquelles le Conseil fédéral a décidé de maintenir ses propositions et nous a chargés de les défendre devant les Chambres.

Je désire ajouter encore la considération suivante, à savoir que la première proposition de M. Weber, conseiller national, qui est reprise sous une forme un peu différente par M. Müller, conseiller aux Etats, n'impliquait pas l'obligation de réduire de 7 à 5 centimes pendant une période de deux ans le montant de la taxe supplémentaire. Cette proposition prévoyait simplement que la taxe serait au maximum de 7 centimes, qu'elle devrait être adaptée à l'ampleur des travaux, à l'évolution des recettes douanières sur les carburants, à la situation économique générale, et, notamment, au marché des capitaux.

Si cette formule, qui permettait au Conseil fédéral de prélever d'emblée 7 centimes en cas de besoin,

qui lui faisait l'obligation de ne prélever éventuellement cette taxe qu'à partir d'une certaine date s'il n'était pas indiqué de le faire tout de suite, et qui l'obligeait à veiller à ce que, à aucun moment, le montant versé ne soit excessif, avait été maintenue, je puis déclarer ici, au nom du Conseil fédéral, que celui-ci aurait constaté que cette proposition correspondait à la sienne et qu'il aurait pu lui donner la main. Mais cette proposition a, par la suite, été modifiée par l'adjonction de précisions faisant obligation de ne percevoir qu'une taxe supplémentaire de 5 centimes pendant les deux premières années. Pour les raisons que je vous ai exposées, et tout particulièrement parce qu'il ne serait pas compréhensible de ne pas percevoir ce supplément au moment où nous avons le sentiment qu'il peut être fourni par l'économie privée, le Conseil fédéral ne peut pas accepter cette proposition.

Le Conseil fédéral ne défend pas ici des intérêts particuliers. Il n'a pas à justifier d'une activité déployée dans l'intérêt de membres qui se sont groupés – et c'est leur droit – pour défendre leur point de vue. Le Conseil fédéral se place uniquement sous l'angle de l'intérêt général; il entend faire une politique financière prudente, une politique financière dont il puisse répondre devant la nation.

Je vous prie donc de vous rallier à ses propositions.

**Schoch:** Die Diskussion wird offenbar in dieser stark umstrittenen Vorlage nicht so stark benützt, wie man es hätte erwarten können, wenn man den bisherigen heroischen Kampf in der Presse verfolgt hat. Ich gehöre auch zu denen, die der Kommission zustimmen wollen. Was mich aber überrascht hat – und zwar unangenehm überrascht – ist, dass die Beschlussfassung der nationalrätlichen Kommission, also des Rates, dem die Priorität nicht zusteht, publiziert worden ist. Im allgemeinen war es bisher nicht üblich, dass die Kommission desjenigen Rates, der die Priorität nicht hatte, ihre Schlussnahme schon publizierte, bevor der Prioritätsrat Beschluss gefasst hat. Dadurch, dass die andere Kommission ihren Beschluss publizierte, sind wir in unserer Beschlussfassung nicht mehr ganz frei. Das zeigt sich zum Beispiel darin, dass gesagt wurde, wir könnten vielleicht jetzt schon dem Antrag der nationalrätlichen Kommission zustimmen. In Zukunft sollte man Beschlüsse der Kommission des „zweiten“ Rates nicht publizieren, bevor der Prioritätsrat seinen Beschluss gefasst hat. Man hat das früher meines Wissens meistens so gehalten.

Ich habe mich eigentlich zum Wort gemeldet, um gegen den Antrag Müller-Baselland Stellung zu nehmen. Dieser Antrag geht dahin, dass dem Bundesrat die Kompetenz gegeben wird, für die ersten drei Jahre den Zuschlag mit höchstens 6 Rappen, in der Folgezeit mit höchstens 8 Rappen vorzusehen. Das ist gegenüber den 7 Rappen eine Differenz, die kaum der Rede wert ist. Ich glaube auch nicht, dass die Verbände, die Grossalarm gemacht haben, wegen einer solchen geringfügigen Reduktion des Zuschlages die Drohung mit dem Referendum zurückziehen würden; denn die Differenz ist für den Einzelnen wirklich sehr gering.

Ich möchte auch in rechtlicher Hinsicht Bedenken äussern. Artikel 36ter der Bundesverfassung bestimmt: „Ergeben die Finanzierungspläne, dass die verfügbaren Mittel zur Deckung des Anteiles des Bundes an die Kosten der Nationalstrassen nicht ausreichen, so entscheidet die Bundesversammlung durch allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss, inwieweit die Fehlbeträge durch Erhebung eines zweckgebundenen Zollzuschlages auf Treibstoffen für motorische Zwecke oder aus allgemeinen Bundesmitteln zu decken sind.“ Und das Gesetz über die Nationalstrassen sagt in Artikel 17, Absatz 1: „Die Einzelheiten der Finanzierung der Nationalstrassen werden durch allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss geregelt.“ Die wichtigste Einzelheit auf diesem Gebiet ist doch die Höhe des Zollzuschlages, und gerade die Regelung dieser wichtigsten Einzelheit soll nach dem Antrag Müller an den Bundesrat subdelegiert werden, wodurch das Mitspracherecht des Volkes über die Höhe des Zuschlages entfallen würde. Das war sicher nicht der Sinn unserer Gesetzgebung, dass man die wichtigste Frage an den Bundesrat delegierte und das Volk damit ausmanöviert. Der Antrag Müller ist daher abzulehnen. Man kann allerdings sagen, dass nach dem Antrag Müller der Bundesrat in der Festsetzung der Höhe des Zollansatzes nicht ganz frei werde, da der Höchstansatz im Bundesbeschluss mit 8 Rappen fixiert wäre. Ich glaube aber trotzdem, dass es dem Sinn des Gesetzes und der Verfassung entspricht, dass der Zollzuschlag im Bundesbeschluss selber festgesetzt wird, damit das Volk sich eventuell zu dieser wichtigen „Einzelheit“ äussern kann. Vielleicht wäre es ganz angenehm, den „Schwarzpeter“ dem Bundesrat zuzuspielen. Aber mir wäre eine solche Lösung nicht sympathisch; denn die Bundesversammlung muss ihre Verantwortung übernehmen.

Ich war keineswegs erfreut, als ich vernahm, dass auf dem Benzinpreis ein Zollzuschlag von 7 Rappen pro Liter erhoben werden soll. Wenn man täglich zirka 40 km fahren muss, um zum Büro und wieder nach Hause zu gelangen, so merkt man sicher, dass man auch zu den Leidtragenden der Erhöhung gehört. Aber je länger ich dem Kampfe zuschaute, desto mehr kam ich zu der Überzeugung, dass die bundesrätliche Vorlage die richtige ist, weil sie eine tragbare Regelung bringt.

Der Referent hat mit Recht die Verdienste hervorgehoben, die den Automobilverbänden in bezug auf die Lösung des Nationalstrassenproblems zukommt. Es war durchaus verständlich, dass diese Verbände beim Fordern einer grosszügigen und raschen Lösung vorne standen, aber für mich ist es nicht recht verständlich, dass man so wenig mehr von einer Grosszügigkeit sieht, wo es darum geht, den Preis für das grosse Werk zu bezahlen. Ich glaube, dass grosse Teile des Fussvolkes der Verbandsgeneralität nicht Folge leisten werden, wenn sie den Marschbefehl zum Kampf gegen die bundesrätliche Vorlage herausgeben wird. Sicher würde auch ich zu denjenigen gehören, die die Gefolgschaft verweigern würden.

Die Drohung mit dem Referendum ist das schwerste Geschütz; das die Automobilverbände in Position gebracht haben. Eigentlich ist es etwas seltsam, dass in einer Demokratie, in der man

immer wieder rühmend betont, hier habe das Volk noch etwas zu sagen darüber, was rechtens werden soll im Staat, das Referendum ein gefürchtetes politisches Drohmittel ist. Das kommt daher, dass man nie weiss, welches Urteil das Volk abgibt, und wo es um den Geldsäckel geht, da bestehen mancherlei Bearbeitungsmöglichkeiten. Nachdem alle wirklich willens waren, ein gutes Werk zu schaffen, glaube ich, dass weit herum auch die Bereitschaft besteht, den gerechten und tragbaren Preis für dieses Werk zu leisten. Sollten die Automobilverbände auf ihrem einseitigen Interessenstandpunkt beharren und sollte es ihnen je gelingen, die Vorlage zu Fall zu bringen, so würde das wohl sicher eine Verzögerung im Strassenbau zur Folge haben und auch eine Verschlechterung für die Kantone. Die Verbände könnten nicht etwa sagen, die Verantwortung für diese unliebsamen Folgen hätten der Bundesrat und diejenigen zu tragen, die zum Bundesrat stehen. Ich möchte mit Entschiedenheit betonen, dass die Verantwortung in allererster Linie bei jenen liegen würde, die das Referendum ergriffen hätten. Die Automobilverbände sollten sich dessen bewusst sein.

Aus der Publikation über die Beschlussfassung der nationalrätlichen Kommission konnte man sehen, dass die Kommission einen Kompromissvorschlag annahm, nach welchem in den ersten zwei Jahren ein Zuschlag von 5 Rappen erhoben würde, nachher ein solcher von 7 Rappen. Bei dieser Lösung müssten die Autostrassenbenutzer gleich viel bezahlen, wie nach dem Vorschlag des Bundesrates. Die Erhebung des vollen Zuschlages würde im bescheidenen Umfange von zwei Jahren hinausgeschoben. Es ist ja so, dass man eine unangenehme Operation gar gerne hinausschiebt, aber dem Patienten ist damit meistens nicht gedient, da man meistens die Operation später unter ungünstigeren Umständen doch noch vornehmen muss. Aus diesem Grunde habe ich die Auffassung, dass wir dem klaren Vorschlag des Bundesrates zustimmen sollten.

#### *Abstimmung - Vote*

Für den Antrag Müller-Baselland	3 Stimmen
Dagegen	38 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	40 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

#### *Art. 2*

#### **Antrag der Kommission**

##### *Abs. 1*

Auf den für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Zwecke verwendeten Treibstoffen wird der gemäss Artikel 1, Absatz 1, erhobene Zollzuschlag zurückerstattet.

Im Rahmen der bis jetzt geltenden Zollvergünstigungen kann der Bundesrat weitere Befreiungen vom Zollzuschlag bewilligen.

##### *Abs. 2*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

#### *Art. 2*

#### **Proposition de la commission**

##### *Al. 1*

La taxe supplémentaire perçue, conformément à l'article premier, alinéa 1, sur les carburants utilisés

à des fins agricoles, sylvicoles et piscicoles sera restituée.

Le Conseil fédéral peut autoriser d'autres exonérations de la taxe supplémentaire dans le cadre des facilités douanières en vigueur jusqu'à présent.

#### Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

**Oechslin, Berichterstatter:** Die Kommission schlägt eine Abänderung zu Artikel 2, Absatz 1, vor, und zwar in dem Sinne, dass die Formulierung „nicht erhoben“ zu ersetzen ist durch „zurückerstattet“. Das geschah aus der Überlegung heraus, dass, wenn die Konsumenten der land-, forst- und fischereiwirtschaftlichen Berufe den Treibstoff beziehen, sie ihn bereits schon zusätzlich verzollt haben, so dass ihnen dieser Zuschlag zurückerstattet werden muss.

Damit wird auch die Verbindung zu Artikel 2, Absatz 2, hergestellt, wo es heisst: Der Bundesrat ordnet das Rückerstattungsverfahren.

**Clavadetscher:** Ich möchte Herrn Bundesrat Dr. Bourgknecht fragen, wie es sich verhält mit der Benzinpreisreduktion für die Berufsfischer. Ist er bereit, im Sinne seines Schreibens vom 16. September 1960 diese Angelegenheit endlich zu bereinigen, oder soll ich jetzt einen diesbezüglichen Antrag stellen? Nach den Petitionen der Berufsfischer in den eidgenössischen Räten in den Jahren 1951 und 1953 sollte dieser Berufsgruppe jetzt geholfen werden.

**M. Bourgknecht, conseiller fédéral:** Il est exact que les requêtes des pêcheurs professionnels font l'objet d'une étude de la part du Conseil fédéral. Les conclusions seront prises ultérieurement. Par conséquent, ce n'est pas dans le cadre du débat d'aujourd'hui qu'il y a lieu d'approfondir ce problème.

*Angenommen – Adopté*

#### Art. 3

#### Antrag der Kommission

##### Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

##### Abs. 2

Der Bundesrat hat der Bundesversammlung über die Deckung des Anteils des Bundes an den Kosten der Nationalstrassen jeweils nach Ablauf von drei Jahren Bericht zu erstatten.

#### Art. 3

#### Proposition de la commission

##### Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

#### Al. 2

Le Conseil fédéral établira tous les trois ans, à l'intention de l'Assemblée fédérale, un rapport concernant la couverture de la part de la Confédération aux frais des routes nationales.

**Oechslin, Berichterstatter:** In Artikel 3, Absatz 2, beantragt Ihnen die Kommission eine Abänderung in dem Sinne, dass der Bundesrat der Bundesversammlung über die Deckung des Anteils des Bundes an die Kosten der Nationalstrassen jeweils nach Ablauf von drei Jahren Bericht zu erstatten habe und nicht, wie im Entwurf des Bundesrates gesagt wird, nach Ablauf von vier Jahren. Damit wird einem Antrag von Kollega Dietschi entsprochen, der eine kürzere und flexiblere Berichtserstattungsfrist des Bundesrates zuhanden der Räte wünschte. Damit soll ermöglicht werden, dass der Zuschlag den jeweiligen Verhältnissen angepasst werden kann.

*Angenommen – Adopté*

#### Art. 4

#### Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

#### Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

*Angenommen – Adopté*

#### Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusentwurfes 39 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

#### Berichtigung

**Müller-Baselland:** Ich habe noch eine Frage zu stellen. Das geschieht am einfachsten im Zusammenhang mit dem verabschiedeten Geschäft: Sind Beschlüsse des Ständerates, die im „Stenographischen Bulletin“ publiziert wurden, verbindlich und rechtskräftig, ja oder nein, oui ou non? Auf Seite 100 des Bulletins der Sommersession ist zu lesen, dass mein Antrag für die Fixierung der Autobahn Augst-Sissach mit 24 : 5 Stimmen angenommen wurde. Fast zwei Monate nach den Verhandlungen war ich selber höchst erstaunt über meinen Erfolg, wie er im „Stenographischen Bulletin“ publiziert ist. Mit Ihrem Einverständnis werde ich der baselandschaftlichen Baudirektion über die neue Lage Bericht erstatten.

**Le président:** Je crois devoir rappeler à M. Müller, conseiller aux Etats, qu'une seule pièce officielle fait règle: c'est le procès-verbal de nos séances signé par le président et le vice-chancelier. Le *Bulletin sténographique* n'est pas une pièce officielle. Nous constatons dans le procès-verbal de la séance du 10 juin 1960 que l'amendement de M. Müller a été en fait rejeté par 24 voix contre 5. Peut-être M. Müller a-t-il bénéficié de l'amitié d'un sténographe ou alors c'est le rédacteur du *Bulletin* qui s'est trompé en donnant la majorité à la proposition de M. Müller, alors qu'elle n'avait recueilli que 5 voix. Je réponds donc à M. Müller que le procès-verbal reste déterminant.

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

## **Treibstoffe. Zollzuschlag**

### **Carburants pour moteurs. Taxe supplémentaire**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1960
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	8057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1960
Date	
Data	
Seite	153-165
Page	
Pagina	
Ref. No	20 037 120

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.

In diesem Sinne beantragen wir Ihnen im Einvernehmen mit dem EVD, den Artikel 15, Absatz 3, wie folgt zu fassen: „Der Bundesrat kann einzelne ihm nach Artikel 2 und 3 zukommende Befugnisse dem Volkswirtschaftsdepartement, der Preiskontrollstelle oder anderen, dem Volkswirtschaftsdepartement nachgeordneten Amtsstellen übertragen.“

*Angenommen – Adopté*

*Art. 16*

**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

**Proposition de la commission**

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Gesetzentwurfes 31 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

**8057. Treibstoffe. Zollzuschlag  
Carburants pour moteurs.  
Taxe supplémentaire**

Siehe Seite 153 hiervor – Voir page 153 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 22. September 1960  
Décision du Conseil national du 22 septembre 1960

*Schlussabstimmung – Vote final*

Für Annahme des Beschlusentwurfes 32 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

**8055. Kinematographische Filme. Einfuhr  
Films cinématographiques. Importation**

Siehe Seite 203 hiervor – Voir page 203 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 29. September 1960  
Décision du Conseil national du 29 septembre 1960

*Schlussabstimmung – Vote final*

Für Annahme des Beschlusentwurfes 32 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

**Vormittagssitzung vom 5. Oktober 1960**

**Séance du 5 octobre 1960, matin**

Vorsitz – Présidence: M. Antognini

**7993. Zweite Juragewässerkorrektion  
Deuxième correction des eaux du Jura**

Siehe Seite 207 hiervor – Voir page 207 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 30. September 1960  
Décision du Conseil national du 30 septembre 1960

*Differenzen – Divergences*

*Art. 2*

**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

**Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil national.

**Obrecht**, Berichterstatter: Wir stehen in den Artikeln 2 und 4 immer noch bei der gleichen Differenz, die uns schon einmal beschäftigt hat. Es handelt sich um die Differenz bezüglich der Höhe des Bundesbeitrages und entsprechend bezüglich der Höhe der maximalen Jahresrate, in welcher der Bundesbeitrag auszubezahlen ist. Wie Sie wissen, haben wir das letzte Mal mit einer einzigen Stimme Mehrheit Festhalten am Bundesbeitrag von 45% beschlossen. Inzwischen hat der Nationalrat erneut zur Differenz Stellung genommen und ohne Gegenstimme Festhalten an einem Bundesbeitrag von 50% beschlossen.

Man kann in guten Treuen der Meinung sein, dass dieses grosse Werk auch mit einem Bundesbeitrag von 45% richtig und genügend subventioniert wäre, und man kann durchaus die Auffassung vertreten, man sollte wegen der Auswirkung eines solchen Präjudizes zurückhaltend sein. Ihre Kommission und der Rat, aber auch der Sprechende (trotzdem er einem der beteiligten Kantone angehört) haben die Auffassung vertreten, dass man mit 45% auskommen könnte.

Aber in unserem Zweikammersystem muss man gelegentlich auf seiner eigenen Meinung einige Konzessionen machen, damit eine Einigung zwischen beiden Räten überhaupt möglich ist. Ich glaube, im Interesse dieses grossen und notwendigen Werkes, das wir doch alle wünschen, müssen wir nun zu einer Einigung mit dem Nationalrat kommen. Wie kann diese Einigung zustande gebracht werden? Man könnte daran denken, die Differenz zu halbieren, aber man hat in der eidgenössischen Subventionspraxis doch die Auffassung, dass man die Subventionen von 5 zu 5% abstufen und nicht noch in ungerade oder sogar halbe Prozente unterteilen sollte. Ich glaube, wenn wir diese Differenz auf 47,5% halbieren wollten, würden wir höchstens einen Heiterkeitserfolg ernten. Dieser Weg ist nicht gangbar. So bleibt die Möglichkeit, dass ein Rat dem andern zustimmt. Die Situation ist so, dass wir das letzte Mal an unserem Beschluss nur mit einer Stimme Mehrheit festhielten und dass der Nationalrat einstimmig

## **Treibstoffe. Zollzuschlag**

### **Carburants pour moteurs. Taxe supplémentaire**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1960
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	8057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.09.1960
Date	
Data	
Seite	221-221
Page	
Pagina	
Ref. No	20 037 132

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.