

82.031

KUVG und Arbeitslosenversicherung. LAMA et assurance-chômage. Gain assuré

Siehe Seite 275 hiervoor – Voir page 275 ci-devant
Beschluss des Nationalrates vom 22. Juni 1982
Décision du Conseil national du 22 juin 1982

C

Bundesbeschluss betreffend die Änderung des Bundesgesetzes über die Arbeitslosenversicherung Arrêté fédéral concernant la modification de la loi fédérale sur l'assurance-chômage

Dringlichkeitsklausel – Clause d'urgence

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Dringlichkeitsklausel 37 Stimmen
Dagegen 2 Stimmen

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

An den Nationalrat – Au Conseil national

80.003

Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe) Constitution fédérale (redevance sur le trafic des poids lourds)

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 312 hiervoor – Voir page 312 ci-devant

Eintretensdebatte – Débat d'entrée en matière

M. Donzé, rapporteur: Pour commencer, je tiens à relater strictement les faits, sans présenter en même temps quelque autre considération. Vous vous rappelez certainement qu'au cours de sa séance du 17 décembre 1980, notre conseil, par 19 voix contre 18, est revenu sur sa décision de renvoyer cet objet au Conseil fédéral. Ensuite, par 23 voix contre 16, toujours notre conseil décida que la décision du 23 septembre 1980 – donc le renvoi au Conseil fédéral – équivalait à une décision de non-entrée en matière. L'objet en question était donc ainsi transmis au Conseil national qui chargea une commission ad hoc de son examen préalable. Le rapport de cette commission fut discuté en plenum entre le 5 et le 8 octobre 1981.

La commission a également traité les initiatives parlementaires suivantes: 76.221 (Péages sur les autoroutes), 79.231 (Péages sur les tunnels), 76.230 (Droits sur les carburants), ainsi que la motion du Conseil des Etats, 80.933 (Surtaxe sur les carburants. Affectation), proposée par notre collègue, M. Gadiant.

Après que fut écartée, par 109 voix contre 39, une motion d'ordre proposant le renvoi de l'ensemble du débat, le Conseil national traita tous les objets et décida d'entrer en matière sans opposition, au sujet de la redevance sur le trafic des poids lourds. Le plenum repoussa une proposition de minorité demandant le maintien de l'article 36^{quater} de la

constitution. Le Conseil national transforma donc profondément le principe de la redevance et l'introduisit à l'article 16 des dispositions transitoires dans la constitution. Il s'agit d'une taxe fixe dont le montant dépend du poids total du véhicule, donc d'un forfait. Le Conseil fédéral propose une taxe dont le montant dépend de la charge utile et des kilomètres parcourus. La redevance annuelle décidée par le Conseil national s'élève à 500 francs au minimum et à 3000 francs au maximum. C'est à partir de ce texte que notre commission a délibéré.

Le Conseil national a ensuite suivi sa commission ad hoc, en acceptant, par 107 voix contre 38, un arrêté fédéral introduisant une redevance pour l'utilisation des routes nationales, que l'on appelle la vignette. Le Conseil national a refusé d'entrer en matière sur l'initiative parlementaire prévoyant un péage sur les tunnels, proposée par M. Weber. L'auteur de l'initiative, M. Schär, ayant retiré sa proposition, l'initiative concernant les droits sur les carburants est devenue sans objet. La motion de M. Gadiant concernant la surtaxe sur les carburants a été repoussée; par contre, un postulat de la commission du Conseil national, relatif à une nouvelle répartition du produit des droits d'entrée et de la taxe supplémentaire sur les carburants a été accepté. Le texte de ce postulat figure sur le dépliant.

Votre commission a ainsi délibéré les 23 novembre 1981, 5 février et 16 avril 1982. Le Conseil fédéral maintient sa proposition de fixer le principe d'une redevance sur le trafic des poids lourds dans un article 37^{quater} de la constitution. Cet article est conforme aux objectifs de la conception globale suisse des transports. Les modalités seront fixées dans la législation. Il sera tenu compte des résultats des travaux de la commission Nydegger concernant le compte routier par catégories et cela nous le disions avant la motion d'ordre de M. Andermatt. Si l'examen du compte routier par catégories démontre que le total des coûts non couverts du trafic routier lourd est inférieur aux 350 millions de francs qui avaient été articulés dans le message, la redevance sera moins élevée.

Etant donné que l'élaboration d'une loi concernant la redevance sur le trafic des poids lourds prendra du temps, le Conseil fédéral accepte l'introduction d'une disposition transitoire dans la constitution fédérale, comme le Conseil national l'a décidé. Cet article 16 des dispositions transitoires n'est pas en contradiction avec les principes de la CGST, mais ces taxes fixes, qui ne dépendent pas des kilomètres parcourus, ont le désavantage de maintenir la distorsion de la compétitivité au détriment du rail. Le conseiller fédéral Schlumpf a souligné que la votation populaire sur la nouvelle réglementation des droits de douane sur les carburants devait avoir lieu avant la votation sur la redevance du trafic des poids lourds. Une discussion approfondie s'est déroulée sur tous les aspects du problème, qu'ils soient constitutionnels, légaux, fiscaux, ou financiers. Les questions d'opportunité politique, dont on a tant parlé, ont également été envisagées. La commission a décidé, par 13 voix contre 2, de revenir sur la décision du Conseil des Etats de ne pas entrer en matière, M. Debétaz a défendu une proposition dans ce sens, ce point sera donc certainement le premier que nous aurons à discuter.

Lors de notre troisième séance, le problème fut presque entièrement repris suite à une proposition de M. Generali qui demandait de suspendre la discussion au plenum jusqu'au vote de la nouvelle réglementation des droits de douane sur les carburants. Cette proposition fut repoussée par 8 voix contre 6.

Toutefois, la commission partage l'avis du Conseil fédéral, selon lequel la votation sur les droits sur les carburants doit être la première à être proposée au souverain.

Je signale, dès à présent, que d'autres points forts ont fait l'objet de larges discussions, en particulier un amendement de M. Cavelti qui demande le rétablissement de l'article constitutionnel tout en acceptant les dispositions transitoires.

En ce qui concerne les taux partiels pour les véhicules circulant en Suisse pendant moins d'une année, par exemple

des véhicules immatriculés à l'étranger, le Département des transports, des communications et de l'énergie nous a proposé un nouveau texte qui a été adopté par la commission et figure dans le dépliant. Certes, il y aura encore d'autres problèmes à régler par la loi, en particulier le problème posé par certaines remorques, c'est-à-dire celui de leur qualité et de leur usage.

Une proposition d'affecter le produit de la redevance aux dépenses routières d'abord et d'en attribuer ensuite le 70 pour cent aux cantons fut repoussée. De même il y aura dans l'examen de chaque article, plusieurs propositions de minorités à étudier – je me réserve de reprendre la parole à leur sujet. Je voudrais dire que, personnellement, je suis partisan d'une taxe sur les poids lourds, mais surtout de la taxe proposée par le Conseil fédéral qui était vraiment basée sur le principe: *qui utilise, paie!* Elle permettait probablement d'atteindre un juste équilibre entre les moyens de transport. Je dis cela avec prudence, car, avec raison, le Conseil fédéral ne s'est jamais prononcé là-dessus d'une manière absolue. Néanmoins, je crois qu'il faut aller dans ce sens, Monsieur le conseiller fédéral Schlumpf l'a rappelé tout à l'heure. Il ne faut pas négliger non plus l'aspect «qualité de la vie»: j'ai un très grand souci en pensant qu'après l'achèvement de l'autoroute nationale 2, les camions étrangers risquent de déferler à travers notre pays pour éviter les péages à l'étranger. Telles sont les raisons essentielles pour lesquelles, personnellement – je sors uniquement sur ce point de la stricte relation des faits – je suis partisan de la taxe sur les poids lourds, mais, qu'avec le Conseil fédéral et la majorité de la commission, je vous demande d'entrer en matière.

Le président: Nous avons une proposition de non-entrée en matière émanant de M. Debétaz, qui va la développer maintenant.

M. Debétaz, porte-parole de la minorité: Le 23 septembre 1980, notre conseil a décidé, par 22 voix contre 19, de renvoyer le projet 80.003 au Conseil fédéral avec mandat d'incorporer la redevance dans le projet sur la conception globale des transports. M. Schlumpf, conseiller fédéral, vient de rappeler que le Conseil fédéral nous a présenté le projet de redevance sur les poids lourds en exécution de la motion votée par les deux Chambres en 1978. Pourquoi cette motion des deux Chambres? Essentiellement pour des raisons de politique financière et de politique fiscale. Il ne s'agissait plus de la politique des transports. A l'origine, la redevance était pourtant l'un des éléments de la conception globale des transports.

Le 17 décembre 1980, le Conseil des Etats a donné à sa décision du 23 septembre l'équivalence d'une décision de ne pas entrer en matière. Le projet est allé au Conseil national. Il nous revient avec une redevance forfaitaire dont la perception est réglemantée conformément à l'article qui deviendrait le seizième des dispositions transitoires de notre constitution. C'était le 8 octobre 1981. Comme l'a rappelé son président, votre commission a repris son examen en novembre 1981. Nous sommes maintenant le 22 juin 1982. Depuis nos premières délibérations du 23 septembre 1980, il s'est passé des événements relativement importants.

Le projet d'arrêté fédéral pour une nouvelle réglementation des droits de douane sur les carburants se rapporte à des droits qui représentent des sommes très importantes. On a confirmé aujourd'hui que cet objet devait être considéré comme prioritaire; il serait soumis le premier au vote populaire. Le compte routier a été réexaminé. Il y a un instant, on a discuté abondamment de la nouvelle étude entreprise; elle n'est pas terminée. Je ne veux pas y revenir, mais le moins qu'on puisse dire, c'est que le résultat de cette étude montrera, dans le domaine de la couverture des frais routiers, une situation que l'on n'imaginait vraisemblablement pas au moment où le Parlement a voté la motion rappelée par M. Schlumpf, conseiller fédéral, la motion de 1978.

On a parlé, tout à l'heure, de la dignité de nos délibérations. Est-il sage de poursuivre des délibérations sur deux points accessoires, mais toutefois importants, alors que nous ne savons pas ce que le Parlement, d'abord, et le peuple ensuite feront du point prioritaire, la nouvelle réglementation des taxes sur les carburants? Alors que nous ne savons pas ce que seront le rapport et les conclusions de la commission qui étudie le compte routier.

La redevance proposée par le Conseil national devrait produire entre 150 et 200 millions, sauf erreur, par année. Ce n'est pas rien; pour la Confédération aussi les ruisseaux peuvent faire une rivière. Ce n'est pas rien, mais ce n'est pas loin des variations, disons «normales», qui peuvent séparer les prévisions budgétaires de la réalité comptable. Je ne parle pas du milliard fameux, fameux à de multiples points de vue. C'est vrai que ce milliard avait un caractère extraordinaire, mais cela démontre une substantielle différence entre ce qu'on prévoit et ce qui finalement se passe. Lorsque, en commission, j'ai proposé – puisque la majorité entrain en matière et entendait nous proposer de voter la redevance poids lourds – l'attribution d'une partie du produit de cette redevance aux cantons, M. Schlumpf a relevé qu'alors la Confédération ne recevrait plus que 50 millions et M. le conseiller fédéral a dit «Wenn der Bund, nur etwa 50 Millionen erhält, lohnt sich die Sache kaum». C'est ce qui figure dans le procès-verbal des délibérations de la commission. Est-ce que 150 millions, mes chers collègues, changent beaucoup la face des choses? C'est la question que nous pouvons véritablement nous poser.

Bref, tout ceci m'a convaincu qu'il fallait renoncer à tirer la remorque appelée redevance sur un chemin qui est devenu de plus en plus... difficile. Et je rappelle que cette redevance présente un certain nombre d'inconvénients:

Elle frappe une minorité; elle a des répercussions pour les régions décentralisées, pour les entreprises petites et moyennes, pour les exploitations agricoles; ces répercussions sont loin d'être négligeables; ces entreprises et ces exploitations ne sont souvent pas desservies par le rail. La redevance projetée augmentera les coûts; cela aura des effets pour les consommateurs. La perception de cette redevance est coûteuse. Elle conduit à ces taxes qui s'ajoutent aux taxes cantonales.

Ces éléments négatifs doivent tout spécialement retenir notre attention dès lors que l'on examine le projet sous un angle de politique financière, sous un angle de politique fiscale.

Lors de nos délibérations de septembre 1980, nous étions d'avis qu'il fallait examiner la redevance poids lourds dans le cadre du projet de conception globale des transports. La redevance était l'un des éléments de la conception globale. Vue sous cet angle, elle était admise, d'une façon générale. Je suis aujourd'hui d'avis que nous devons dire non aux projets qui sont maintenant en discussion.

J'ai déposé ma proposition de ne pas entrer en matière avant que l'on évoque les résultats supputés de l'étude sur le compte routier. Il est clair que ce que nous avons appris renforce ma conviction négative. Il est inopportun de poursuivre le débat sans connaître le projet du Conseil fédéral sur la conception globale des transports; nous avons reçu le rapport de la commission qui a élaboré cette conception globale; ce sont le message et les propositions du Conseil fédéral qui doivent servir de base à notre examen et à nos déterminations.

Monsieur le Conseiller fédéral nous le confirmera probablement, on peut admettre aujourd'hui que le dépôt du message par le Conseil fédéral interviendra très prochainement. Cet élément nouveau me paraît fondamental.

Avec M. Reymond, je vous propose de ne pas entrer en matière. Nous venons de recevoir une proposition de M. Egli qui nous engage à renvoyer le projet à la commission. Si la proposition de M. Egli est acceptée, la commission se réunira à nouveau; on peut partir de l'idée que le message du Conseil fédéral relatif à la conception globale des transports aura alors été déposé et que nous connaîtrons les résultats de l'étude du compte routier. La nouvelle

appréciation de la situation, à laquelle ces éléments nouveaux importants m'ont conduit, m'engage à ne pas insister avec ma proposition de ne pas entrer en matière. En revanche, je voterai en faveur de la proposition de renvoi que nous présente aujourd'hui M. Egli.

Le président: La discussion est ouverte exclusivement sur l'entrée en matière et sur la proposition de M. Debétaz.

M. Debétaz: Compte tenu du fait que nous sommes tout proches du message du Conseil fédéral relatif à la conception globale des transports, compte tenu aussi de la discussion de ce matin et de la proposition que nous fait M. Egli de renvoyer le projet à la commission, je retire ma proposition de ne pas entrer en matière au profit de celle de M. Egli.

Le président: Je vous fais remarquer, mon cher collègue, que vous avez dit textuellement: «je n'insiste pas» vous n'avez pas dit: «je retire».

M. Debétaz: Je le dis expressément.

Hefti: Ich möchte fragen: Wird über den Antrag Egli abgestimmt, bevor wir über das Eintreten abstimmen? In diesem Fall könnte ich mich dem Antrag Egli anschliessen. Oder soll der Antrag Egli nach dem Eintreten behandelt werden? Dann könnte er sich natürlich nur noch auf die Detailberatung beziehen.

Egli: Herr Debétaz hat seinen Nichteintretensantrag zurückgezogen. Damit ist Eintreten unbestritten, und es braucht keine Abstimmung.

Meier: Ich unterstütze den Antrag Egli mit Rückweisung an die Kommission aus den von ihm dargelegten Gründen. Ich möchte aber noch ein anderes Problem anbringen, das die Kommission näher studieren sollte. Wir haben nun lange über die neue Überprüfung gesprochen und uns gestritten, ob die Unterdeckung 350 Millionen oder 150 Millionen ausmache. Kein Wort hat man aber darüber gehört, ob die Unterdeckung auch beim Bund oder nur bei den Kantonen und den Gemeinden besteht.

Man hat auch kein Wort darüber gehört, ob es nach wie vor bei dem bleibt, was nach Vorlage Bundesrat und Nationalrat auf Seite 54 und Seite 55 steht. Ich gestatte mir, zu zitieren: «Da die Zuständigkeiten im Strassenwesen zwischen dem Bund und den Kantonen aufgeteilt sind, muss aber nach dem Kausalitätsprinzip ein Anteil der Kantone am Ertrag der Schwerverkehrsabgabe in Betracht gezogen werden. Nun ist es aber dringend notwendig, dass der Bund zur Verbesserung seiner Finanzlage vermehrte Einnahmen erhält. Deshalb kann er die Kantone am Ertrag einer neuen Bundesabgabe nur beteiligen, wenn die Kantone ihn in entsprechendem Umfang anderweitig entlasten.»

Es ist nun so: Kompensation hier, Kompensation bei den Treibstoffzöllen, und dies alles in einem Zeitpunkt, wo wir eine Vorlage über die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton beraten. Ich möchte die Kommission bitten, dass sie diese Fragen auch noch einmal überprüft. Sollte nicht eine klare Lösung in dem Sinn gefunden werden, dass der Ertrag der Schwerverkehrsabgabe, ob das nun Vorlage Bundesrat oder Vorlage Nationalrat ist, voll dem Bunde zukommt, unter Leistung einer Inkassoprovision an die Kantone, dass aber dafür auf alle Kompensationen verzichtet wird?

Es mag paradox erscheinen, wenn dieser Vorschlag ausgerechnet von einem Finanzdirektor kommt. Aber ich möchte doch darauf hinweisen, dass man die Anteile der Kantone aus der Schwerverkehrsabgabe wieder zweckgebunden zurückgeben will und die Kantone dann für die Kompensationen freie Mittel aufwenden müssen. Dass dies keine glückliche Lösung darstellen kann, muss man sicher zugeben. Man wird dann einmal mehr von seiten des Bundes wieder die Anteile der Kantone an den Steuern aufrechnen

und die Gegenleistungen nicht berücksichtigen. Ich glaube, dieser Frage sollte sich die Kommission noch eingehend annehmen und eine klare Lösung suchen, die nicht wieder neue Schwierigkeiten und neue Kompensationsforderungen zur Folge hat.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Egli: Ich kann meine Begründung kurz fassen, indem ich auf das verweise, was ich bereits vorhin gesagt habe und was von andern Votanten gesagt worden ist. Aufgrund der heutigen Debatte kann ich mir kein Bild darüber machen, welches die Grundlagen der Strassenrechnung sind. Darum beantrage ich Ihnen, es seien beide Vorlagen an die Kommission zurückzuweisen mit dem Auftrag, zusammen mit dem Bundesrat die Ergebnisse der Expertenkommission Nydegger auszuwerten.

Zumbühl: Wenn ich mich nicht selbst verleugnen will, muss ich den Antrag Egli bekämpfen. Was erreichen wir, wenn die Kommission nochmals Auslegeordnung machen muss? In drei Sitzungen haben wir uns wirklich eingehend mit dieser Materie auseinandergesetzt. Nach meiner Ansicht sollte das doch genügen. Entweder sind wir heute schon auf dem richtigen oder auf dem falschen Weg. Nach Bundesrat Schlumpf haben sich die Grundlagen überhaupt nicht geändert. Wir alle teilen diese Auffassung. Ob 150, 200 oder 300 Millionen Franken Unterdeckung, ist für die Einführung nicht von Bedeutung. Bis es dann endlich soweit ist, werden wir vielleicht nicht nur bei den Defizitzahlen, sondern auch bei anderen Dingen sehen, dass sich verschiedenes geändert hat. Wenn wir heute auch noch die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen einbeziehen wollen, dann können wir sagen: Gute Nacht, Verkehrssteuern! Das wird nun doch allzu kompliziert.

Ich glaube, wir sind auf dem richtigen Weg. Wenn in der Kommission alle an der Stange bleiben, würde ein allfälliger Rückweisungsantrag vermutlich zur Auswirkung haben, dass wir wieder den gleichen Antrag in den Rat bringen. Das Resultat der Rückweisung wäre dann ein unnötiger Zeitverlust für die Kommissionsmitglieder und für die Sache zum so und sovielten Male eine unnötige Verzögerung. Aus diesem Grund bin ich gegen den Antrag Egli.

M. Donzé, rapporteur: Je ne puis qu'abonder en français dans les considérations que vient d'émettre M. Zumbühl en allemand. Je pense également que c'est une nouvelle tentative de faire durer le plaisir, mais je me passerai personnellement de ce genre de plaisir. Je pense que tout a été dit à ce sujet au sein de la commission et, avec M. Zumbühl, je vous demande de refuser la proposition de M. Egli, sinon nous aurons certainement de nouveau le même débat que celui que nous avons depuis 8 heures ce matin.

Bundesrat Schlumpf: Zu den Ausführungen von Ständerat Meier: Im Verfassungstext nach Bundesrat – also für die Variante leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe – ist die Beteiligung der Kantone erwähnt. Das bleibt natürlich, ob nun der Ertrag aus einer Schwerverkehrsabgabe 340 oder 150 Millionen beträgt: Die Kantone werden an dieser echten Schwerverkehrsabgabe partizipieren. Bei der Übergangsrechtlichen Ordnung nach Nationalrat ist, weil es sich um eine Fiskalabgabe handelt, keine Beteiligung der Kantone vorgesehen. Aber es gibt einen Minderheitsantrag von Herrn Debétaz, auch bei dieser Übergangsrechtlichen, pauschalen Schwerverkehrsabgabe eine Kantonsbeteiligung vorzusehen.

Abstimmung – Vote

Für den Rückweisungsantrag Egli	20 Stimmen
Dagegen	21 Stimmen

Le président: Avant de passer à la discussion par article, je donne encore la parole à M. Cavelti, qui motivera sa proposition.

Antrag Cavelly

Behandlung von Artikel 36^{quater} (neu) und von Ziffer I bis Übergangsbestimmungen zur Bundesverfassung als getrennte Bundesbeschlüsse.

Proposition Cavelly

L'article 36^{quater} (nouveau) et le chiffre I^{bis}, dispositions transitoires de la constitution fédérale, sont à traiter en tant qu'arrêtés fédéraux différents.

Cavelly: Mein Antrag ist einfach: Er bezieht sich darauf, dass man die Verfassungsbestimmung getrennt von der Übergangsbestimmung behandeln und verabschieden sollte. Ich muss vielleicht zur Begründung darauf hinweisen, wie die ganze Sache gelaufen ist.

Zunächst war ja nur diese Verfassungsbestimmung da; sie wurde vom Bundesrat mit Botschaft den Räten zugeleitet. Dann haben wir diesen Nichteintretensentscheid getroffen. Die Verfassungsbestimmung – immer noch allein – ging an den Nationalrat, wurde dort zunächst gutgeheissen und am anderen Tag abgewiesen. Anstelle der Verfassungsbestimmung setzte der Nationalrat diese Übergangsbestimmungen, die wir beraten werden. Richtigerweise, wenn man formell ganz richtig vorgegangen wäre, hätte die Verfassungsbestimmung, so wie sie vom Bundesrat gekommen ist, auf einer Fahne sein sollen und der Beschluss des Nationalrates auf einer anderen Fahne. Jetzt sind sie beide auf der gleichen Fahne, aber es kann nicht die Meinung sein, dass sie zusammengehören und zusammen beraten werden. Denn die Verfassungsbestimmung will eine GVK-konforme, leistungsbezogene Abgabe, verkehrspolitisch diktiert, und die Übergangsbestimmung will eine kurzfristige, fiskalpolitisch bestimmte Abgabe.

Also zwei verschiedene Dinge: das eine Verkehrspolitik, das andere Fiskalpolitik. Man kann diese Bereiche schon formell nicht vermengen. Materiell ist es dann so, dass es eine Verfälschung der Meinungsbildung wäre, wenn man die zwei verschiedenen Dinge zusammentäte. Es kann sehr wohl Stimmbürger geben – und auch bei uns Kollegen –, die für beide sind oder nur für die eine oder die andere dieser Bestimmungen. Ich beispielsweise – ich glaube auch die Mehrheit unserer Kommissionsminderheit – bin sowohl für die Verfassungsbestimmung als auch für die Übergangsbestimmung des Nationalrates. Wir können uns vorstellen, dass jene Kolleginnen und Kollegen, die auch für beides wären, aber eine Präferenz haben für die Übergangsbestimmung (weil diese rascher kommt), sich nicht für die Verfassungsbestimmung aussprechen würden, wenn sie vermengt ist mit der Übergangsbestimmung, aus Angst, die von ihnen präferierte Übergangsbestimmung würde dadurch abstimmungspolitisch gefährdet. Das ist kurz gesagt die Begründung dieses Trennungsantrages. Ich habe ihn gestern in der Kommission bekanntgegeben, und er wurde dort von niemandem bekämpft.

M. Donzé, rapporteur: M. Cavelly n'a pas soumis cette proposition, en tout cas il ne l'a pas fait clairement, à la commission.

Je me rallie à son raisonnement, qui me paraît logique. Cependant, il y avait au sein de la commission une unité de doctrine en ce sens que la minorité estimait que l'article constitutionnel devait être voté pour lui-même, puis ensuite la disposition transitoire. C'est dans ce sens que la minorité s'était exprimée en commission. Maintenant, elle veut séparer nettement les deux objets et en faire l'objet de deux arrêtés distincts. Cette procédure ne compliquerait-elle pas les choses? Je le crains, mais je ne me prononce pas sur ce point au-delà de cette appréciation.

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat kann dem Antrag Cavelly zustimmen. Wir haben dann drei Bundesbeschlüsse: Einen ersten über den Verfassungsartikel 36^{quater}, einen zweiten über Artikel 16 in den Übergangsbestimmungen und einen dritten betreffend Artikel 17 (Vignette), der ohnehin separat untergebracht werden muss. Sollten

Sie so beschliessen, wird es einfach sein, das nachher auseinanderzusetzen.

Es gibt ja ohnehin ein Differenzbereinigungsverfahren mit dem Nationalrat; später wäre der Beschluss dann von uns zu vollziehen.

Die Anträge von Ständerat Cavelly scheinen mir richtig: Mit der Stellungnahme zu drei verschiedenen Bundesbeschlüssen kann man seiner Meinung wirklich Ausdruck geben.

Le président: Je crois comprendre que la proposition de M. Cavelly n'est pas combattue. Cela paraissant être le cas, je la considère comme adoptée.

Nous allons procéder maintenant comme si nous étions en présence de deux arrêtés.

Detailberatung – Discussion par articles**Titel und Ingress, Ziffer I Ingress****Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I préambule**Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté**Art. 36^{quater}****Antrag der Kommission****Mehrheit**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Cavelly, Muheim, Piller, Stucki, Weber)

Abs. 1

Der Bund... aber nicht gedeckten Strassenkosten. Der Reinertrag ist zur Deckung der Strassenkosten des Bundes und der Kantone zu verwenden.

Abs. 2

Das Gesetz bestimmt Voraussetzungen, Höhe und Verwendungszwecke der kantonalen Anteile am Reinertrag. Es ist dabei auf die besondere Lage der Rand- und Berggebiete sowie der Regionen ohne Eisenbahnverbindung angemessene Rücksicht zu nehmen.

Art. 36^{quater}**Proposition de la commission****Majorité**

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Cavelly, Muheim, Piller, Stucki, Weber)

Al. 1

La Confédération... d'une autre manière. Son produit net doit être affecté à la couverture des coûts du réseau routier de la Confédération et des cantons.

Al. 2

La loi fixe les conditions dont dépend l'attribution aux cantons d'une part du produit net de cette redevance, le taux de cette part et son affectation. On y tiendra compte de manière appropriée de la situation particulière des régions périphériques et de montagne ainsi que de celles qui ne sont pas desservies par le chemin de fer.

Cavelly, Sprecher der Minderheit: Ich habe die Aufgabe übernommen, hier kurz die Meinung der Kommissionsminderheit zu vertreten, welche den bundesrätlichen Antrag wiederaufgenommen hat und hier vertritt. Wir sind für die leistungsbezogene Schwerverkehrsabgabe, welche sich in

ihrer Höhe nach den nicht gedeckten Strassenkosten zu richten hat, die vom Lastwagenverkehr verursacht werden. Dazu folgende Überlegungen:

1. Dieser Antrag ist GVK-konform. Die GVK schlägt diese Lösung ebenfalls vor.

2. Diese Lösung wird – mindestens im Paket der GVK – auch von den Verkehrsverbänden gutgeheissen, hat also abstimmungspolitisch gute Chancen, durchzukommen. Neuerdings darf ich auch noch auf die soeben zustande gekommene Initiative des VCS hinweisen, die über 100 000 Unterschriften auf sich vereinigte.

3. Diese leistungsbezogene Abgabe ist gerecht; sie belastet jenen weniger, der die Strassen weniger benützt und dadurch der Strasse weniger Schaden zufügt. Es ist also eine Verursacherabgabe.

4. Auch unsere bisherigen Gegner sollte das für diese Lösung einnehmen: Wir stellen hier nicht auf irgendeine Zahl ab, sondern auf die zu ermittelnde Strassenrechnung, jeweils angepasst im Laufe der Jahre. Man vergibt sich also gar nichts, laute die nicht gedeckte Strassenschuld nun auf 400, 300 oder 150 Millionen. Den bisherigen Gegnern der Vorlage, die eine zu starke Belastung des Lastwagenverkehrs befürchteten, kann man unter Hinweis auf die Indiskretion sagen: Jetzt fährt Ihr besser (wenn die Indiskretion stimmt); es müsste auch der letzte überzeugt werden, dass dies die richtige Lösung ist.

5. Diese leistungsbezogene Abgabe möchte auch den Kantonen grundsätzlich eine Beteiligung am Ertrag zubilligen. Sie haben Herrn Hans Meier gehört, der Zweifel an der Ausführung dieser Bestimmung hegt. Wir setzen ja nur das Prinzip fest; wie die Ausführung im Rahmen der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen geschehen wird, bleibt der künftigen Gesetzgebung vorbehalten. Auch hier vergeben wir uns also nichts. Wenn Herr Meier unter Hinweis auf die Finanzdirektorenkonferenz Zweifel anmeldet, darf ich ihn im Gegenzug darauf hinweisen, dass ein anderer Finanzdirektor – der hier anwesende Herr Stucki, Finanzdirektor von Zürich – bei unserer Minderheit ist; also heben sich die Finanzdirektoren mindestens in dieser Frage auf; der Vorschlag ist also Finanzdirektoren-neutral, wenn Sie so wollen. Das sind die fünf Punkte, die für eine solche Lösung sprechen.

Nun wird eingewendet, die weit entfernten Regionen und die bahnlosen Talschaften würden durch diese Abgabe benachteiligt. Das stimmt. Darum sind wir hingegangen und haben die Bestimmung im bundesrätlichen Vorschlag «angereichert», indem wir es ausdrücklich der Gesetzgebung vorschreiben, speziell Rücksicht zu nehmen auf entlegene Gebiete und bahnlose Talschaften.

Diese Idee stammt nicht von mir, sondern wurde in der ersten Behandlung dieses Artikels von Herrn Generali zur Diskussion gestellt (mindestens, was die entlegenen Gebiete betrifft, ich habe dann noch die bahnlosen Talschaften hinzugefügt).

Es trifft also nicht zu, dass diese Regionen zu kurz kämen; im Gegenteil: Die Gesetzgebung wird sich dieser Probleme speziell annehmen müssen, weil die Verfassung sie dazu zwingt. Es wird also eine optimale Berücksichtigung dieser Gegenden vorgesehen.

Natürlich kann man sich fragen, wie das geschehen solle. Dafür haben wir die Experten. Jedes Problem kann gelöst werden; auch dieses halte ich nicht für unlösbar. Ob das in der Form von Rückgaben oder auf andere Weise geschehen soll, will ich jetzt nicht erörtern. Es ist aber machbar und wünschbar.

Zum Schluss noch ein abstimmungspolitischer Grund: Wenn Sie diese Verfassungsbestimmung akzeptieren, schaffen Sie eine namhafte Diskussionsbasis mit dem Nationalrat. Je nach dem Ergebnis der Expertenkommission Nydegger würde es Sie vielleicht später einmal reuen, nur eine Übergangsbestimmung zu haben. Es empfiehlt sich also, diese Verfassungsbestimmung zu akzeptieren, und wenn's nur deshalb wäre, um mit dem Nationalrat noch über alles diskutieren zu können. Die Aussichten beim

Nationalrat? werden Sie fragen. Die Aussichten werden sehr günstig sein. Ich erinnere Sie daran, dass diese Lösung am ersten Tag der Behandlung im Nationalrat dort angenommen wurde, und sie dann nur in der Turbulenz des zweiten Tages – meines Wissens mit einer Stimme Unterschied – unter den Tisch fiel. Die Aussichten sind also ausserordentlich günstig.

Zusammenfassend kann ich Ihnen im Namen der Minderheit empfehlen – vielleicht wäre es jetzt sogar eine Mehrheit, die Fronten haben sich in letzter Zeit etwas verschoben –, diese Lösung zu akzeptieren, also Artikel 36quater.

Stucki: Es stellt sich in der Tat bei der Detailberatung dieses Artikels 36quater die Frage, ob wir diesen Weg oder den Weg der Übergangsbestimmung oder – parallel geschaltet – beide Wege gehen wollen. Es stehen sich ja der Vorschlag des Bundesrates (mit diesem Art. 36quater), leistungsabhängige Abgabe nach Fahrzeugkategorie, Gewicht, Kilometerleistung) und die Lösung des Nationalrates gegenüber (Ergänzung der Übergangsbestimmungen der BV, befristete Pauschalabgabe, differenziert nach Fahrzeuggewicht). Der wesentliche Unterschied zwischen diesen beiden Wegen scheint mir darin zu liegen, dass die Pauschalregelung gemäss Nationalrat und Kommissionmehrheit relativ einfach und auch sofort zu realisieren ist. Demgegenüber liegt jedoch der Antrag der Kommissionminderheit – rasserein kann man sagen – in der Zielrichtung der GVK und lässt auch für die Stufe der Gesetzgebung eine differenziertere und beweglichere Lösung zu, als es diese Pauschallösung im Rahmen der Übergangsbestimmungen ermöglicht. Wir kommen unsererseits zum Schluss, dass die Vorteile beider Wege in dem Sinne zu nutzen sind, dass sowohl der Vorschlag der Kommissionmehrheit befürwortet werden kann, als auch parallel dazu – und deshalb haben wir vorhin dem Antrag von Herrn Cavelti zugestimmt – die Verfassungsgrundlage für eine definitive Schwerverkehrsabgabe geschaffen werden kann. Dieses Vorgehen im Sinne einer Parallelschaltung hat den unbestreitbaren Vorteil, dass gemäss Artikel 16 zunächst ohne Zeitverzug eine nach einem groben Raster erhobene Abgabe in Gang gesetzt werden kann, gleichzeitig aber auch mit der Schaffung der definitiven Verfassungsgrundlage gemäss diesem Artikel 36quater die Grundsätze für eine flexible Gesetzgebung fixiert werden können, welche anpassungsfähig ist an Veränderungen der Strassen- und Kategorienrechnung; eine Gesetzgebung, welche den Verwendungszweck umschreibt, die Aufteilung des Reinertrages zwischen Bund und Kantonen festlegt und schliesslich auch die Rand- und Berggebiete sowie die Regionen ohne Eisenbahnverbindung angemessen berücksichtigen kann. In diesem Sinne unterstützen wir also sowohl Artikel 36quater als auch dann nachher den Artikel 16 als Übergangsbestimmung in der Meinung, dass bis zur Ausarbeitung und Inkraftsetzung der Ausführungsgesetzgebung zum Verfassungartikel als definitive Lösung – das wird ja wahrscheinlich gegen zwei bis drei Jahre in Anspruch nehmen – im Sinne einer Sofortmassnahme eine Schwerverkehrsabgabe ohne Zeitverzug möglich ist. Ich habe mich in der Kommission dafür ausgesprochen, dass im Rahmen dieser Übergangslösung von einer Kantonsbeteiligung abgesehen werden soll, weil das aufgrund von BV 36quater auf dem Wege der Gesetzgebung ausgehandelt werden soll. Wir werden in jenem Zeitpunkt dann auch das Resultat der Aufteilung der Treibstoffzollerträge kennen, und mir scheint, dass dort für die Kantone der gewichtigere Punkt liegt. Deshalb habe ich, Herr Kollege Cavelti, im Rahmen der Kommissionsberatung eine Art «Neutralisierungserklärung» abgegeben. Wir stimmen sowohl für Eintreten auf Artikel 36quater als auch für Artikel 16 BV.

Piller: Als Mitunterzeichner des Minderheitsantrages bin ich der Überzeugung, dass die nationalrätliche Lösung, die eine Pauschalabgabe vorsieht, ungerecht ist. Sie hat zudem rein fiskalischen Charakter und keinen grossen verkehrspolitischen Gehalt. Ungerecht ist sie deshalb, weil sie nicht

nach Fahrleistung differenziert. Wir haben grosse Transportunternehmen, die durch einen gezielten Einsatz ihrer Lastwagen ohne weiteres auf Fahrleistungen von über 100 000 Kilometer jährlich pro Camion kommen. Beispielsweise gibt es Transportzüge, die mehrmals täglich Bern-Zürich retour fahren. Demgegenüber stehen die Transportunternehmer mit räumlich beschränktem Regionalverkehr, die kaum mehr als 10 000 bis 20 000 Kilometer im Jahr an Fahrleistung erbringen. Die Pauschalabgabe trifft wegen der Höhe der Abgabe – es sind für die grossen Lastwagen immerhin 3000 Franken – die Kleinen unverhältnismässig hart. Eine Schwerverkehrsabgabe, die im Gegensatz zur Autobahnvignette wirklich die Unterdeckung dieser Verkehrskategorien aufheben soll, darf nicht auf so ungerechte Art verwirklicht werden. Ich kann deshalb heute dieser Pauschallösung als Übergangslösung nur dann zustimmen, wenn Artikel 36quater, wie ihn die Kommissionsminderheit vorschlägt, ebenfalls akzeptiert wird.

Die Gegner der leistungsbezogenen Schwerverkehrsabgabe bringen oftmals das Argument, der administrative Aufwand sei zu gross. Dieses Argument ist meines Erachtens überhaupt nicht stichhaltig. Das Erfassen der Verkehrsleistung eines Lastwagens ist technisch wie administrativ kein Problem. Es lohnt sich bei dieser Gelegenheit, einmal daran zu erinnern, für was und wieviel heute erfasst, gemessen und registriert wird, für Sachen, die dem Bund eigentlich wenig oder kein Geld einbringen. Denken wir bereits an die eingeführten Fahrtenschreiber in Camions und Autobussen. Sie wurden eingeführt, um die Fahrzeit der Chauffeure zu kontrollieren. Denken wir aber auch an die gewaltigen Erfassungen, Messungen und Registrierungen in der Landwirtschaft: Milchmengen, Anbauflächen, Hanglagen, Fettgehalt usw. werden erfasst, registriert und ausgewertet; vielfach, um Subventionen differenziert auszubehalten. Wenn wir das mit dem Aufwand für die Erfassung des leistungsbezogenen Schwerverkehrs vergleichen, so stellen wir fest, dass dieser Aufwand sich in sehr bescheidenem Rahmen hält und dass dieser Aufwand zusätzliche, gerechtfertigte Einnahmen bringt.

Ich bitte Sie deshalb, mit der Kommissionsminderheit zu stimmen und bei der Pauschallösung auch den Artikel 36quater mitzunehmen, so wie ihn die Kommissionsminderheit vorschlägt. Wir tun damit einen guten Schritt in Richtung der GVK, deren Verwirklichung bald und zielstrebig an die Hand genommen werden sollte. Ich frage mich allen Ernstes, ob wir noch an die GVK glauben können, wenn wir heute nur die Pauschallösung akzeptieren, die sowieso zeitlich befristet ist.

M. Stefani: Une fois encore, après avoir prêché les vertus de la sainte religion du fédéralisme, le progrès et les préoccupations financières nous incitent à nous en éloigner. Les vertus resurgissent parfois, on en a entendues, sous la forme peu élégante, mais bien efficace, de la participation des cantons au produit de la redevance sur les poids lourds, participation qui peut être proposée pour des motifs très variables. En effet, le transfert à la Confédération de la compétence, s'agissant du réseau routier, accentue le processus centralisateur. Mais rares ont été les voix qui se sont élevées pour déplorer cette application. Pourtant, même si les régions périphériques doivent se plier à la nécessité de coordonner les courants du trafic et d'équilibrer les frais occasionnés par les moyens de transport, sans oublier les graves problèmes financiers qui se posent à la Confédération et aux cantons dans ce domaine, les mesures que l'on entend adopter ne doivent pas, une fois de plus, pénaliser leur économie. Pour pouvoir accepter une solution qui tienne compte de toutes ces exigences fondamentales, on devrait disposer de moyens d'action politique, économique et technique qui ont si souvent été prônés ou plus simplement évoqués au cours des débats de la commission: La conception globale des transports d'abord. Ses conclusions sont jusqu'à présent inconnues, mais les principes généraux que l'on nous a indiqués ont servi à la commission d'éléments de comparaison

lorsqu'elle a élaboré des propositions. Le compte routier ensuite, autre acte de foi qui a conditionné tous nos travaux et qui a montré, pour ne pas dire démontré, que les théories de la relativité s'appliquent même dans ce domaine. Mais certaines des bases du discours ont changé et celles du message aussi. Les conclusions restent les mêmes pour les adeptes des différentes thèses et démontrent qu'une logique rigoureuse conduit toujours à des résultats absolus. Le Conseil national, en tirant d'instinct, a atteint le centre de la cible du plan routier corrigé. Il donne un probable déficit annuel de 150 millions de francs auquel on a fait correspondre des recettes d'un montant identique. Cette solution permet de rétablir le compte routier, ce qui remet en question la participation des cantons au produit des redevances envisagées. En effet, tant le Conseil fédéral, dans son message, que le chef du département, devant la commission, ont admis que la charge plus considérable, engendrée pour le trafic des poids lourds, était supportée par les cantons. Aux propositions prônant une participation des cantons au produit des redevances, on a opposé, avec succès dans la commission, l'argument selon lequel ce produit, tel qu'il découle de la décision du Conseil national, était loin de couvrir le déficit routier. Toutefois, les nouveaux résultats ne peuvent pas écarter d'emblée une telle ristourne qui devrait aussi permettre de parer aux assauts des associations professionnelles qui ne vont pas rester passives lors de la consultation populaire. Au surplus, il n'y aurait, à mon sens, pas de raison valable de chercher dans d'autres secteurs, comme le laisse entendre le message, une compensation entre la Confédération et les cantons de prestations limitées qui parviendraient à ces derniers. Pour un canton frontalier comme l'est le Tessin, à l'écart de tout approvisionnement et des marchés de la Suisse, il est de la plus haute importance de pouvoir disposer de moyens de transport sûrs et des moyens de transit rapides, qui ne soient pas obérés de taxes qui pourraient nuire à la compétitivité de son économie par rapport à celle d'autres cantons, qui sont déjà avantagés par leur position géographique.

Si l'on avait accepté le texte constitutionnel présenté par le Conseil fédéral, texte auquel aurait fait suite la loi esquissée dans le message et qui tablait sur une redevance calculée d'après le nombre de kilomètres parcourus multipliés par un taux kilométrique, les conséquences pour l'industrie, le commerce et l'agriculture du Tessin auraient été sensibles. Une étude de la Chambre de commerce, à ce propos, révèle qu'il en résulterait pour les entreprises de dimension moyenne des frais supplémentaires de plus de 60 000 francs par an. En effet, la majeure partie de nos transports est assurée par des véhicules chargés à l'aller et vides au retour. La taxe proposée étant proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus, ces véhicules paieraient donc double tarif.

Pour ces raisons, je considère inacceptable toute proposition tendant à réintroduire la solution proposée par le Conseil fédéral, même si le but final de l'opération est de permettre aux cantons de bénéficier d'une part importante du produit de la redevance. Une pareille taxe aurait pour mon canton les mêmes inconvénients politiques et économiques que ceux que provoqueraient les péages dans les tunnels. Cela reviendrait, en effet, à restaurer les barrières entre les diverses régions du pays, barrières que l'on a voulu abattre en construisant des routes nationales. N'oublions pas que les Chemins de fer fédéraux ne sont pas toujours à même d'assurer les transports sur l'axe Nord-Sud, en raison des difficultés provoquées par les défaillances techniques et humaines qui affectent le réseau ferroviaire italien. Dans ces conditions, il ne serait pas aisé d'assurer le remplacement des chemins de fer par la route. En effet, le renchérissement des transports routiers entraînerait celui des transports ferroviaires, puisque, selon les dires de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux, il faudrait adapter les tarifs du rail aux nouvelles conditions de la concurrence.

En conclusion, nous ne demandons rien d'autre qu'une

égalité de traitement avec les autres régions, une égalité qui soit réelle et non pas seulement abstraite. Pour ces raisons, je me rallie au Conseil national qui propose une solution permettant une application directe et immédiate du texte constitutionnel et remplissant de manière équitable les intérêts politiques et économiques de toutes les régions du pays, enfin assurant à l'Etat une nouvelle source de financement qui, bien que plus modeste que ce qui avait été prévu sur la base d'autres calculs, n'est pas négligeable. Je dis donc ouvertement, sans répéter les détails des arguments qui ont été largement développés, que je suis favorable à l'introduction de la vignette autoroutière qui représente une charge supportable pour tout un chacun et qui établit, entre Suisses et étrangers, un équilibre qui ne s'inspire pas de sentiments chauvinistes, mais qui relève tout simplement de l'équité.

Muheim: Ich möchte an den Beginn meiner Ausführungen die Betrachtung stellen, dass wir hier einen Verfassungssatz diskutieren. Damit ist *per definitionem* gegeben, dass wir heute Grundsätze aufstellen und dass der Gesetzgeber später im Rahmen der Grundsätze des Verfassungssatzes tätig wird. In gewissen Voten – so scheint mir – haben die Detailregelungen der Übergangsbestimmungen auf die Diskussion um die eigentliche Verfassungsbestimmung eingewirkt. Es geht hier und heute lediglich um Grundsätze. Ich möchte Sie bitten, anzuerkennen, dass die vorgeschlagenen Grundsätze sachlich, zeitlich und politisch richtig sind. Zur sachlichen Richtigkeit: Vergleichen Sie den bundesrätlichen Antrag mit dem Antrag der Minderheit. Sie werden sofort erkennen, dass der Bundesrat die Verwendung der Gelder nicht zwingend für die Strassenkosten festlegte. Unser Gegenvorschlag (Minderheit Cavelti und weitere Herren) bringt die so notwendige Bindung in der Verwendung der Gelder. Das ist ein ganz entscheidender Punkt. Denn dadurch wird diese Schwerverkehrsabgabe, soweit sie verfassungsrechtlich grundgelegt werden soll, nicht zu einem «Einfüllen der Staatskasse», sondern zu einer Finanzierung der Strassenkosten. Wenn die Strassenkosten je voll gedeckt sein sollten, dann ist das ein Verfassungssatz, der nicht zur konkreten Ausgestaltung auf Gesetzesebene führt. Daher denn auch die Zufügung, dass die Kantone beteiligt sein sollen. Das ist ein Grundsatz. Aber lesen Sie bitte weiter: «Die Kantone sind nur soweit zu beteiligen, als ihre eigenen Strassenkosten nicht voll gedeckt sind.» Also auch hier eine klare Barriere in der Selbstfinanzierung der Strassenbenützer.

Darf ich zum Zeitlichen eine Bemerkung anfügen? Wenn Sie einen Verfassungssatz annehmen, der im Grundsätzlichen richtig ist, dann können wir es vertrauensvoll den nächsten Monaten überlassen, die Expertise Nydegger zu analysieren, die Schlussfolgerungen daraus zu ziehen und auf Gesetzesebene in einem, zwei oder drei Jahren das aufgrund der Expertise Zutreffende zu tun. Oder wenn Sie die Expertise Nydegger so erwarten, dass überhaupt keine ungedeckten Strassenkosten resultieren, dann ist eben kein Gesetz zu erlassen. Ich meine: Auch vom zeitlichen Ablauf her liegt gerade die definitive Verfassungsregelung richtig.

Zum Politischen: Eine Politik, wonach das Parlament selbst rechtsetzend zu agieren beginnt und selbst Gesetzes- und Verfassungsübergangsbestimmungen entwirft, führt dazu, dass wir die Linie einer konstanten und wohlüberlegten Politik verlassen. So werden eben 150 Millionen rasch mittels einer Übergangsbestimmung beschlossen. Daraus entsteht die politische Unruhe und die Ihnen bekannte Unorientiertheit. Man weiss nicht mehr, was man tun soll. Was den Staat eigentlich auszeichnen sollte, ist eine konstante, ruhige, wohlüberlegte, geplante Tätigkeit. Wenn Sie einen Verfassungssatz im Sinne des Antrages der Minderheit annehmen, dann werden Sie mithelfen, in die Diskussion der Sondersteuern die massgebenden Linien einer echten Verkehrspolitik hineinzubringen im Sinne der vollen Tragung der Strassenkosten durch die Strassenbenützer. Ich meine,

es ist wert, dies nochmals reiflich zu überlegen und daher der Minderheit zuzustimmen.

Sollten irgendwelche Details am Verfassungsentwurf gemäss Minderheit noch nicht konvenieren, dann wird der Nationalrat im Differenzbereinigungsverfahren das ändern müssen. Der Ständerat wird dann ein nächstes Mal seine letzten Retouchen anfügen können.

Affolter: Ich gehöre zur Kommissionsmehrheit. Bis jetzt hörte man eigentlich nur Stimmen der Kommissionsminderheit. Ich glaube, man müsste doch noch zwei, drei Überlegungen beifügen zu dem, was wir bereits vom Kommissionspräsidenten hörten.

Es ist vorerst einmal ein formeller Einwand, den ich hier noch anführen möchte. Ich habe bereits in der Kommission die Frage aufgeworfen, ob wir aus formellen Gründen den Artikel 36quater überhaupt wieder in Beratung ziehen dürfen. Ich erinnere Sie daran, dass wir seinerzeit – die Sünden wirken immer wieder nach – den Rückweisungsentscheid des Ständerates in einen Nichteintretensentscheid umfunktioniert haben. Heute haben wir also einen Nichteintretensbeschluss des Ständerates und einen Streichungsbeschluss des Nationalrates in bezug auf Artikel 36quater vor uns, so dass man sich tatsächlich fragen kann, ob diese Beratung nicht überhaupt ausser Traktanden fallen muss und ob wir noch einen Verhandlungsgegenstand haben.

In diesem Sinn hat sich auch Herr Bundesrat Schlumpf im Nationalrat geäußert (vergl.: «Amtliches Bulletin» NR, 1981, S. 1284/5), dann aber in der ständerätlichen Kommission wieder relativiert. Ich selbst habe immer noch grosse Zweifel in diesem Punkt, ob wir nicht aus formellen Gründen überhaupt auf eine Beratung verzichten müssen. Ich mache daraus keine «cause célèbre». Wer Recht hat, das möge einmal ein Doktorand in staatsrechtlichen Dingen untersuchen. Aber ich glaube, es war am Platz, dass wir auch diese Überlegung der Kommission hier nochmals Es gibt aber noch einen weiteren ernst zu nehmenden Grund, der gegen den Antrag der Minderheit spricht. Er ist mehr abstimmungspolitischer Art. Wir können solche Überlegungen hier einfach nicht ausklammern. Wir haben vorhin beschlossen, dass zwei getrennte Bundesbeschlüsse zur Abstimmung gelangen sollen, wenn es nach dem Willen des Ständerates geht.

Niemand wird hier glauben, dass der Einführung eines Artikels 36quater, also einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und ihrer Verfassungsgrundlage, nicht allerheftigste Opposition gemacht wird. Wir brauchen da gar nicht die Kommission Nydegger zu bemühen; das steht schon im Raum. Aber diese Opposition wurde bereits angekündigt, und zwar wird nicht nur seitens der interessierten Verbände einem solchen Artikel 36quater Gefahr erwachsen, sondern auch seitens vieler Bürger, die das Nebeneinander von zwei verschiedenen Systemen – leistungsabhängige Abgabe im Hauptteil der Verfassung und pauschalierte Abgabe in einer Übergangsbestimmung – gar nicht verstehen. Und wenn der Schweizer etwas nicht versteht, so wird er Nein stimmen. Dies könnte unter Umständen den Fall der pauschalierten, auf zehn Jahre befristeten Lösung nach sich ziehen. Wenn auch nur der Artikel 36quater in der Volksabstimmung fällt, weil er unter heftigsten Beschuss gerät, dann ist die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe auf Jahrzehnte hinaus beerdigt. Darüber hinaus steht dann auch die Abdankung der GVK ins Haus, weil diese auf einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe aufbaut. Ich frage mich, ob man dieses Risiko wirklich eingehen soll und diese Abstimmungsvorlage damit belasten will. Die pauschalierte Schwerverkehrsabgabe, wie sie die Kommissionsmehrheit vorschlägt, hat nicht zuletzt die Aufgabe, in diesen zehn Jahren (sie ist ja befristet) den Weg zu ebnen für eine spätere leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe im Rahmen der GVK und mit den übrigen GVK-Bundesverfassungsartikeln.

Wenn wir hier also zu beiden Verfassungsartikeln ja sagen, im Hauptteil der Verfassung und in der Übergangsbestimmung, dann gehen wir ein Risiko ein, das ich heute noch

nicht voll abschätzen kann, das aber ganz erheblich sein dürfte. Dies wollte ich noch beifügen, damit wir auch in voller Kenntnis dieser Überlegung den Entscheid treffen können.

Bundesrat Schlumpf: Ich kann Ihnen bekanntgeben, dass der Bundesrat dem Antrag der Kommissionsminderheit zustimmt, der – wie es Ständerat Muheim sagte – eine Verfassungsbestimmung als Grundlage für die künftige Ausführungsgesetzgebung vorsieht. Wir können uns auch – weil wir die Überlegung von Ständerat Cavelti teilen – mit den Ergänzungen, die die Kommissionsminderheit im Vorschlag des Bundesrates einfügt, einverstanden erklären.

Zu den Ausführungen von Ständerat Stefani möchte ich noch einmal präzisieren: Was der Bundesrat in der Botschaft in bezug auf die mögliche Berechnung einer Schwerverkehrsabgabe, insbesondere auch in bezug auf die Grössenordnungen, ausführt, sind nicht Anträge, Vorschläge, sondern Überlegungen für eine künftige Ausführungsgesetzgebung. Gerade die Ansätze für eine Schwerverkehrsabgabe müssten natürlich modifiziert werden, wenn die Kategorienrechnung eine wesentlich tiefere Unterdeckung ergeben sollte. Mit dem Zusatz, den die Kommission noch verankern möchte (besondere Rücksichtnahme auf die Randgebiete usw.), wird das, was sich der Bundesrat für die Ausführungsgesetzgebung ohnehin vorgestellt hat, von verfassungen wegen dem Gesetzgeber zur Pflicht gemacht. Wir stimmen dem Antrag der Kommissionsminderheit zu.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	10 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	25 Stimmen

Ziff. II – Ch. II

Le président: Ainsi, selon ce que nous avons décidé, nous sommes en présence maintenant d'un premier arrêté qui doit être muni d'un chiffre II, qui dirait: «Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.» Vous n'avez pas le texte mais c'est tout à fait évident. A la fin de ce premier arrêté, il faut ajouter cette mention. Vous n'y voyez pas d'inconvénient. Maintenant nous devons voter sur l'ensemble de ce premier arrêté.

Angenommen – Adopté

Bundesbeschluss I – Arrêté fédéral I

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusentwurfes	23 Stimmen
Dagegen	4 Stimmen

Bundesbeschluss Ibis – Arrêté fédéral Ibis

Le président: Nous passons maintenant au deuxième arrêté que vous trouvez sur le dépliant, arrêté Ibis.

Ziff. Ibis Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. Ibis préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 16

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 3

Der Bundesrat bestimmt für Fahrzeuge, die nicht das ganze Jahr in der Schweiz im Verkehr stehen, Abgabesätze nach

abgestufter Gültigkeitsdauer; er berücksichtigt den Erhebungsaufwand.

Abs. 4

Streichen

Abs. 5

... für Übertretungen Bussen vorsehen. Den Kantonen obliegt das Einziehen der Abgabe bei den im Inland immatrikulierten Fahrzeugen.

Abs. 5bis und 5ter

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Debétaz, Andermatt, Generali, Reymond, Stefani)

Abs. 5bis

Der Nettoertrag der Abgabe ist für die Deckung der Strassenausgaben zweckgebunden.

Abs. 5ter

Vom Nettoertrag der Abgabe erhalten die Kantone einen Anteil von 70 Prozent.

Abs. 6

Mehrheit

Die Erhebung dieser Abgabe ist auf zehn Jahre befristet. Auf dem Wege der Gesetzgebung kann vor Ablauf dieser Frist auf die Abgabe ganz oder teilweise verzichtet werden.

Minderheit

(Cavelti, Piller, Stucki, Weber)

Diese Abgabe wird erhoben bis zum Inkrafttreten der Ausführungsgesetzgebung zu Artikel 36quater.

Art. 16

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 3

Le Conseil fédéral fixe des taux de la redevance échelonnés en fonction de la période de validité pour les véhicules qui ne sont pas mis en circulation en Suisse toute l'année; il prend en considération les charges de perception.

Al. 4

Biffer

Al. 5

... Les cantons sont chargés de prélever la redevance pour les véhicules immatriculés en Suisse.

Al. 5bis et 5ter

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Debétaz, Andermatt, Generali, Reymond, Stefani)

Al. 5bis

Le produit net de la redevance est affecté à la couverture des dépenses routières.

Al. 5ter

Les 70 pour cent du produit net de la redevance sont attribués aux cantons.

Al. 6

Majorité

La perception de cette redevance est limitée à 10 ans. On pourra cependant, avant ce délai, renoncer partiellement ou totalement à cette redevance, par voie législative.

Minorité

(Cavelty, Piller, Stucki, Weber)

Cette redevance est perçue jusqu'à l'entrée en vigueur de la législation d'application de l'article 36^{quater}.

M. Donzé, rapporteur: Maintenant que notre travail s'est scindé en deux, nous pouvons dire que la commission ne s'oppose pas, après le vote qui vient d'avoir lieu, aux dispositions votées par le Conseil national, au contraire elle s'y rallie. Le représentant du Conseil fédéral nous l'a dit clairement, étant donné qu'un certain nombre de problèmes ne sont pas réglés, en particulier la conception globale des transports, je pense qu'il est bon, mais pour une période fixée – ce que nous verrons à l'alinéa suivant – de prévoir pour le moment ces taxes telles qu'elles ont été présentées par le Conseil national. Bien sûr cela ne nous enchante pas. Personnellement, comme beaucoup de membres de la commission, nous trouvons que c'est une formule bâtarde. Mais étant donné aussi la situation financière de la Confédération, je crois que, jusqu'au moment où nous pourrons fixer véritablement les conditions qui découleront de l'arrêté 1, la commission est pour l'acceptation de cet article 16.

Generali: Ich möchte nur eine Richtigstellung anbringen. Die Kommission hat, entgegen der Behauptung des Kommissionspräsidenten, überhaupt nichts entschieden. Die Kommission hat sich nur für Artikel 16 entschieden, hat aber Artikel 36^{quater} abgelehnt. Nun wird die Situation ganz anders, nach Annahme des Artikels 36^{quater}. Das nur zur Richtigstellung.

M. Donzé, rapporteur: J'ai dit que la commission avait discuté des deux articles en même temps, c'est vrai, mais elle n'a jamais pris position contre les dispositions du Conseil national. Elle les a acceptées tacitement puisque la majorité se refusait à accepter l'article 36^{quater}. Il n'y a pas eu d'autres discussions sur les dispositions qui venaient du Conseil national. Par conséquent elles ont été acceptées, elles ont même été discutées, et je ne vois pas pourquoi maintenant, malgré les positions différentes du conseil, nous devrions dire autre chose.

Abs. 1-5 – Al. 1 à 5

Piller: Bei der nochmaligen Durchsicht ist mir der Begriff «Sattelmotorfahrzeuge» aufgefallen. Ich habe das etwas studiert und festgestellt, dass man unter einem Sattelmotorfahrzeug eine Kombination von Schlepper und Anhänger versteht. In der Schweiz sind an Sattelmotorfahrzeugen ganze zwölf Stück zugelassen. Alles andere sind Kombinationen von Schleppern und Sattelanhängern.

Wie sieht der Bundesrat dort die Besteuerung? Der Sattelschlepper weist ja selbst ein Eigengewicht und ein Gesamtgewicht auf. Wie wird das geregelt? Ich stelle mir vor, dass da eine Idee vorliegt, ansonsten könnte man das dann noch im Differenzbereinigungsverfahren beantworten. Ich erwarte die Antwort nicht heute; das Problem ist mir bei der Durchsicht nach der Kommissionssitzung aufgefallen.

Bundesrat Schlumpf: Diese Fassungen stammen aus dem Nationalrat. Es waren nicht Anträge des Bundesrates. Deshalb ist die authentische Interpretation natürlich nicht unbedingt Sache des Bundesrates. Ständerat Piller, wir haben uns mit dieser Frage auch beschäftigt. Wir wollen ja hier – das ist die Meinung des Nationalrates und der ständerätlichen Kommission – eine einfach handhabbare Übergangslösung. Da sollte man diese Sattelmotorfahrzeuge nicht aufgliedern in einen Schlepper und einen Anhänger, sondern als Einheit erfassen; denn der Schlepper, das Motorfahrzeug allein, dient ja zu nichts. Es wird bestimmte Probleme geben, weil es offenbar mehr Anhänger gibt als Schlepper. Aber es kann immer nur ein Fahrzeug als ganzes gleichzeitig die Strasse belasten. Daher meine Meinung und die des

Departements: Wir behandeln das als Einheit, so wie es jetzt im Absatz 2 festgehalten ist.

*Angenommen – Adopté**Abs. 5bis – Al. 5bis*

M. Debétaz, porte-parole de la minorité: La minorité de la commission vous présente deux propositions, l'une concernant l'article 5^{bis} et l'autre relative à l'article 5^{ter}. Je vous propose de les traiter successivement, étant donné que des partisans de l'affectation à la couverture des dépenses routières ne sont pas favorables à l'attribution aux cantons d'une partie du produit net de la redevance.

S'agissant de l'alinéa 5^{bis} (affectation du produit net de la redevance à la couverture des dépenses routières), les membres de la commission étaient partagés puisque huit d'entre eux étaient opposés à cette affectation, alors que sept lui étaient favorables.

Le représentant du Conseil fédéral a combattu ma proposition en arguant du fait qu'elle mettait un élément de politique des transports en relation avec la «Fiskalpolitik der falschen Verkehrsabgabe». Fausse ou non, vous avez décidé de passer à l'examen de cette redevance et, fausse ou non, celle-ci est en relation directe avec le trafic routier. Il me paraît dès lors tout simplement logique que le produit net de ladite redevance soit affecté à la couverture des dépenses routières. C'est ce que vous propose la minorité de la commission.

M. Donzé, rapporteur: La majorité de la commission considère que l'affectation proposée par M. Debétaz est logique et tout à fait raisonnable s'il s'agit de la redevance définitive car celle-ci était basée sur une réelle conception des transports, selon laquelle les utilisateurs du réseau routier devaient en quelque sorte payer leur part des dépenses figurant au compte routier. Maintenant, étant donné la nouvelle proposition du Conseil national et la modification des limites financières, il est apparu aux membres de la majorité de la commission, après avoir entendu les explications du porte-parole du Conseil fédéral, qu'il ne fallait pas prévoir d'affectation pour la taxe intermédiaire.

Bundesrat Schlumpf: Wir bitten Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen und der Mehrheit zuzustimmen. Der Nationalrat wollte bewusst keine zweckgebundene, kostenbezogene Abgabe, sondern eine pauschale Abgabe für die Übergangszeit schaffen, also keine Zweckbindung vorsehen für diese übergangsrechtliche Schwerverkehrsabgabe. Ich möchte Sie bitten, diesem Beschluss des Nationalrates zuzustimmen; sonst wird diese pauschalierte Übergangsschwerverkehrsabgabe entfremdet.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	20 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	11 Stimmen

Abs. 5ter – Al. 5ter

M. Debétaz, porte-parole de la minorité: Ma motivation, qui est partagée par les membres de la minorité de la commission, sera brève. Je suis conscient du fait que les positions sont prises.

La minorité de la commission vous propose de dire que le 70 pour cent du produit net de la redevance est attribué aux cantons. On a passé, c'est vrai, de la politique des transports à la politique fiscale; j'ai déjà eu l'occasion de le dire. La Confédération connaît certaines difficultés financières; les autres collectivités publiques, cantons et communes, ne sont pas à l'abri des mêmes difficultés. J'ai sous les yeux une publication où l'on peut lire que les budgets pour 1982 des trois types de collectivités publiques prévoient des dépenses pour 52,8 milliards et des recettes pour 50,1 milliards. On peut lire plus loin que, toujours pour 1982, le déficit devrait s'élever à plus d'un demi-milliard de francs et que cette évolution est imputable presque exclusivement à la

détérioration des finances cantonales. Cela confirme ce que je viens de déclarer, à savoir que les cantons eux aussi sont en butte à des difficultés d'ordre financier.

On a parlé de période transitoire pour la redevance qui est l'objet de l'article 16 des dispositions, également transitoires, de la constitution. Eh bien! durant cette période transitoire, les dépenses des cantons vont augmenter elles aussi.

Pourquoi avons-nous choisi un taux de 70 pour cent? Je me suis référé à ce que dit le Conseil fédéral dans son message, à savoir que, «si l'on tient compte du fait que le réseau des routes nationales s'étendra fortement au cours de ces prochaines années et qu'il attirera dès lors un trafic supplémentaire correspondant, on peut estimer à quelque 30 pour cent la part du trafic lourd écoulé sur les routes nationales. Les 70 pour cent restant des prestations de transports s'effectueront donc sur les routes cantonales et communales. Ces constatations confirment que la majeure partie du trafic des marchandises se déroule dans un rayon local et régional.» Bien que l'on ait passé de la politique des transports à la politique financière, il n'en reste pas moins évident que le trafic des poids lourds utilisera dans une mesure particulièrement importante les routes cantonales et communales.

J'ai la conviction que la proposition que vous fait la minorité de la commission est tout à fait justifiée et que le sens que vous avez de l'équité doit vous engager à faire vôtre cette proposition, même s'il s'agit d'une période transitoire.

M. Donzé, rapporteur: La majorité de la commission a jugé différemment. Elle considère que le montant qui, vraisemblablement, sera perçu, c'est-à-dire entre 150 et 200 millions, doit rester une ressource de la Confédération. Beaucoup de choses sont encore floues, on n'a parlé que de cela aujourd'hui. Le compte routier lui-même – c'est pour cela que l'on a accepté une situation transitoire – lorsque nous aurons ce compte, nous pourrions beaucoup mieux établir ces proportions que vous avez fixées malgré tout d'une manière assez forfaitaire et globale, Monsieur Debétaz. D'un autre côté, beaucoup de choses se passeront encore avant que ne vienne l'affectation définitive, en particulier tout le problème de la répartition des tâches entre les cantons et la Confédération. C'est pourquoi, en l'état, il est faux, il est même dangereux d'attribuer une part aussi importante aux cantons.

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat schliesst sich der Auffassung der Kommissionsmehrheit und des Nationalrates an: Wenn eine pauschalierte Fiskalabgabe auf Zeit vorgesehen werden soll, dann soll sie so ausgestaltet werden, wie das der Nationalrat wollte, nämlich als eine Abgabe an die Bundeskasse, ohne Partizipation der Kantone. Eine Beteiligung der Kantone kommt dann bei der definitiven Schwerkverkehrsabgabe, gestützt auf den von Ihnen beschlossenen Verfassungsartikel.

Wir bitten Sie um Zustimmung zur Kommissionsmehrheit.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	19 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	12 Stimmen

Steiner: Meine Zustimmung verbinde ich mit einem Dank für jene Neuerung in Absatz 5 – Neuerung von Nationalrat und unserer Kommission –, die hier einen Schutz der einheimischen Transporte gegenüber einer Besserstellung von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen vorsieht.

Mein inhaltlich gleicher Antrag lag in diesem Rat bereits anlässlich der letzten Beratung im September 1980 vor. Ich wäre nach wie vor in der Lage, Ihnen eine hieb- und stichfeste Begründung vorzutragen, kann indessen so lange darauf verzichten, als die angeführte Regelung in Absatz 5 nicht bekämpft wird.

Im übrigen darf ich davon ausgehen, dass nach Ablösung der Übergangsbestimmung in Artikel 16 durch eine Gesetzgebung nach Massgabe der Verfassungsbestimmung in

Artikel 36quater (heute beschlossen) dieser angeführte Schutz der einheimischen Transporte gegenüber den ausländischen nicht vergessen wird, nicht verloren geht, sondern weiter bestehen bleibt, und zwar im Rahmen der Verfassungsbestimmung Absatz 2: Rücksichtnahme auf die besondere Lage der Randgebiete. Ich verweise darauf, dass diese Formulierung *expressis verbis* ebenfalls bereits in der Vorlage aufgenommen ist, die wir nachher beraten werden, nämlich über die Vignette.

Abs. 6 – Al. 6

Cavelty, Sprecher der Minderheit: Ich kann mich sehr kurz fassen, denn ich kann im Namen der Minderheit diesen Antrag zurückziehen, und zwar angesichts der getroffenen Beschlüsse. Dieser Zusatz wird nicht mehr gebraucht.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	19 Stimmen
Dagegen	4 Stimmen

Abschreibung – Classement

Le président: Nous devons encore classer le postulat Weber (78.366, Taxes sur les routes) et la motion de la commission (78.019, Vignette), qui figurent en première page du message.

Zustimmung – Adhésion

An den Nationalrat – Au Conseil national

76.221

Parlamentarische Initiative (Nationalrat). Autobahngebühren

Initiative parlementaire (Conseil national). Péages sur les autoroutes

Siehe unten, Seite 333 – Voir ci-après, page 333

82.004

Gewässerschutzgesetz (Art. 33) Loi sur la protection des eaux (art. 33)

Botschaft und Gesetzentwurf vom 3. Februar 1982 (BBI I 925)
Message et projet de loi du 3 février 1982 (FF I 925)

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

Bürgi, Berichterstatter: Dieses Geschäft wird zweifellos erheblich weniger Wellenschlag in diesem Rat auslösen als die Verkehrsabgaben. Dennoch dürfen wir es nicht gänzlich als Routinegeschäft behandeln. Dies wegen zwei Aspekten, auf die ich noch zu reden komme.

Ich möchte kurz den Werdegang der etwas eigenartigen Situation, vor der wir stehen, rekonstruieren. Ich habe zurückzublicken zum Sparprogramm des Jahres 1980. In jenem Sparprogramm waren verschiedene Gesetzesänderungen vorgeschlagen, eine davon betraf das Gewässerschutzgesetz. Für unsere nachfolgende Betrachtung steht Artikel 33 Absatz 3 des Gewässerschutzgesetzes im Vor-

Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)

Constitution fédérale (redevance sur le trafic des poids lourds)

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	80.003
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	322-331
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 707

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.