

Abs. 1–4 – Al. 1 à 4

Abstimmung – Vote

Eventuell – À titre préliminaire
Für den Antrag Steffen 5 Stimmen
Für den Haupt-Minderheitsantrag (Nauer) 68 Stimmen

Definitiv – Définitivement
Für den Haupt-Minderheitsantrag (Nauer) 58 Stimmen
Für den Antrag der Kommission 89 Stimmen

Abstimmung – Vote

Eventuell – À titre préliminaire
Für den Eventual-Minderheitsantrag (Nauer) 57 Stimmen
Für den Antrag der Kommission 81 Stimmen

Definitiv – Définitivement
Für den Antrag Lüchinger 37 Stimmen
Für den Antrag der Kommission 93 Stimmen

Art. 41ter Abs. 4 Bst. a zweiter Satz

Art. 41ter al. 4 let. a deuxième phrase

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Uebergangsbestimmungen – Dispositions transitoires

Art. 19 und Ziff. II – Art. 19 et ch. II

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 Beschlussentwurfes 71 Stimmen
Dagegen 26 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Abschreibung – Classement

Präsident: Der Bundesrat beantragt, einen parlamentarischen Vorstoss gemäss Seite 1 der Botschaft abzuschreiben.

Zustimmung – Adhésion

85.048

Schwerverkehrsabgabe. Volksinitiative
Redevance sur les poids lourds.
Initiative populaire

Botschaft und Beschlussentwurf vom 26. Juni 1985 (BBI II, 650)
Message et projet d'arrêté du 26 juin 1985 (FF II, 655)

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Müller-Aargau

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten, der zum vorgeschlagenen Verfassungsartikel andere Uebergangsbestimmungen vorsieht, worin eine Lösung über die Dieseltreibstoffbelastung angestrebt wird.

Antrag Fankhauser

Art. 2

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative anzunehmen.

Antrag Carobbio

Art. 2

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative anzunehmen.

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Müller-Argovie

Renvoi au Conseil fédéral en l'invitant à élaborer un contre-projet qui prévoit pour l'article constitutionnel proposé, d'autres dispositions transitoires de nature à résoudre le problème par le biais de l'imposition du diesel.

Proposition Fankhauser

Art. 2

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Proposition Carobbio

Art. 2

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Kühne, Berichterstatter: Wenn Sie gerne etwas Abwechslung im Programm hätten, muss ich Sie gleich enttäuschen, es geht nämlich weiter mit Verkehrspolitik, und zwar mit der Volksinitiative für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs.

Ihre Verkehrskommission hat sich an zwei Sitzungstagen mit dieser Volksinitiative befasst, und sie hat festgestellt, dass die Initiative formell in Ordnung ist. Unter der Leitung meines verehrten Vorgängers, Herrn Nationalrat Aregger, haben wir am 11. November 1985 von der Stellungnahme des Bundesrates Kenntnis genommen und eine erste Aussprache gepflogen. Mit 10 zu 4 Stimmen beschloss die Kommission, die Beratungen auszusetzen und an einer nächsten Sitzung die Initianten anzuhören. Als Vertreter der Initianten legte dann am 14. Februar 1986 Dr. Schulz dar, dass seit der Einreichung der Volksinitiative wohl eine Schwerverkehrsabgabe eingeführt worden sei, diese weise aber aus seiner Sicht wesentliche Mängel auf: Sie sei finanzpolitisch und nicht verkehrspolitisch ausgerichtet, sie trage dem Verursacherprinzip zuwenig Rechnung, da sie nicht leistungsabhängig sei, pauschale Ansätze setzten falsche Anreize und sie sei nur als möglichst kurze Uebergangsmassnahme akzeptabel.

Aus diesem Grunde haben die Initianten bei der Uebergangsbestimmung die Pauschale so gestaltet, dass sie zum Beispiel durch Anheben um jährlich 10 Prozent einen Anreiz bietet, möglichst schnell zur Dauerlösung überzugehen. Ferner seien die Initianten der Meinung, dass eine Verankerung in der Bundesverfassung als Dauerlösung notwendig ist; bei der jetzigen Lösung sei die Höhe der Abgabe völlig ungenügend. Sie hat zwar sowohl im Inland wie in den Beziehungen zum Ausland zu reden gegeben, hat aber keine Einschränkungen des übermässigen und, wie Dr. Schulz sich ausdrückte, umweltschädigenden Lastwagenverkehrs gebracht.

Im weitern, wenn die koordinierte Verkehrspolitik schon angenommen und die Schwerverkehrsabgabe verankert wäre – so wie das heute nun in diesem Rat geschehen ist –, müsste man die Volksinitiative nicht mehr aufrechterhalten. Die Initianten sehen aber die Gefahr, dass die koordinierte Verkehrspolitik allenfalls noch verzögert wird. Sie möchten somit ihre Volksinitiative gewissermassen zur Beeinflussung der Beratungen und des Schicksals der Schwerverkehrsabgabe im Rahmen der KVP bei der Volksabstimmung aufrechterhalten.

Die Kommission teilt mehrheitlich die Stellungnahme des Bundesrates, dass dem Anliegen der Initianten mit der Einführung der Schwerverkehrsabgabe auf den 1. Januar 1985 und der vorgesehenen Schaffung einer definitiven Verfassungsgrundlage im Rahmen der KVP-Beschlüsse Rechnung getragen wird und der Rückzug naheliegend wäre.

Herr Bundesrat Schlumpf orientierte uns zudem, dass der Bundesrat sein Departement bereits beauftragt hat, mit den internen Vorarbeiten zu einem Ausführungsgesetz zu beginnen, wieder abgestützt auf die Verfassungsnorm, wie wir sie heute beschlossen haben (Artikel 37 BV).

Die Kommission ist mehrheitlich der Ansicht, dass auf diesem Gebiet nun nicht mit einer isolierten Vorlage die Ziele einer koordinierten Verkehrspolitik gefährdet werden sollen. Ohne Zweifel führt das Volksbegehren zu einer unnötigen Verhärtung der Fronten, was sich auf die Lösung der vielen hängigen Fragen im Bereich Verkehr nur negativ auswirken kann. Die Initiative könnte zudem einer andern Initiative, nämlich jener zur völligen Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe, Schrittmacherdienste leisten.

Artikel 36quater der Initiative strebt eine leistungsabhängige Abgabe an und ist somit nicht völlig anders als die Zielsetzung des Bundesrates. Immerhin fehlt mit der ausdrücklichen Beschränkung auf den Schwerverkehr eine Verfassungsgrundlage für eine Vignette. Die Aufzählung einzelner Kostenelemente in der Verfassung, wie Lärmschutzmassnahmen und die Behebung von Gebäudeschäden, ist problematisch und sicher schwierig in der Anwendung. Vor allem konnte sich jedoch die Mehrheit der Kommission mit den Uebergangsbestimmungen nicht befreunden. Diese sieht pauschale Ansätze von 500 Franken bis 10 000 Franken vor, welche sich jährlich um 10 Prozent erhöhen bis zum doppelten Betrag. Diese einschneidenden und pauschalen Ansätze führten zu grober, rechtsungleicher Behandlung. Namentlich Halter von Fahrzeugen mit wenig Fahrleistungen werden unverhältnismässig stark belastet. Sie müssten wohl für ihre Lastwagen eine bessere Auslastung anstreben, und dies wäre kaum der Sinn des Volksbegehrens.

Die abschliessende Aufzählung der von der Abgabe befreiten Verwendungs zwecke führt mit Bestimmtheit zu Härten bei der Anwendung. Da für inländische Fahrzeuge nur die Form von Jahrespauschalen möglich ist, besteht in dieser Beziehung überhaupt keine Flexibilität. Die vorgeschlagenen Ansätze nehmen zudem keine Rücksicht auf den Unterdeckungsgrad des Schwerverkehrs. Sie könnten ohne weiteres gar zu einer Ueberdeckung führen. Die Meinungen über die Kategorienrechnungen sind widersprüchlich. Die Kommissionsmehrheit ist der Ansicht, dass zuerst über die Ausgestaltung dieser Kategorienrechnung entschieden werden soll und somit das Ausmass der Unterdeckung der Kosten des Schwerverkehrs feststehen muss, bevor über neue Ansätze zu befinden ist.

1978 haben die eidgenössischen Räte mit entsprechenden Motionen den Bundesrat beauftragt, das Problem einer Schwerverkehrsabgabe zu bearbeiten. Seither haben sich Bundesrat und Parlament sehr oft damit befasst. Im Februar 1984 hat das Schweizervolk darüber entschieden, und auf den 1. Januar 1985 ist die Schwerverkehrsabgabe in Kraft gesetzt worden.

Der Volkswille soll respektiert werden. Auf diesem Gebiet muss nun eine gewisse Kontinuität eintreten. Jährlich sich verändernde Ansätze, also jeweils ein Zuschlag von zehn Prozent, schaffen Unwillen und Unklarheit. Die Lösung, wie sie die Initianten vorschlugen, würde mit Bestimmtheit zu heftigen Reaktionen bei den Betroffenen führen, und neue Retorsionsmassnahmen durch andere Staaten müssten befürchtet werden. Die mühsam erreichte Beruhigung auf diesem Gebiet wäre gefährdet. Ich möchte Sie in diesem Zusammenhang an die Debatte erinnern, welche am 21. März 1985 in diesem Saale stattgefunden hat. Damals lagen auf unserem Tisch eine Interpellation Eisenring (Ausseiwirtschaft und Schwerverkehrsabgabe), eine dringliche Interpellation der freisinnig-demokratischen Fraktion (Schwerverkehrsabgabe), eine dringliche Interpellation der SP-Fraktion (Schwerverkehrsabgabe), eine dringliche Interpellation der PdA/PSA/POCH-Fraktion (Schwerverkehrsabgabe im Ausland), eine dringliche Interpellation Cavadini (Schwerverkehrsabgabe) und eine Motion de Chastonay (Schwerverkehrsabgaben). Im weitern wurde auf die negativen Auswirkungen für die Randregionen aufmerksam gemacht. Für diese ist der Lastwagen oft das einzige Gütertransportmittel. Sie würden somit durch eine derart massiv verschärfte Schwerverkehrsabgabe besonders hart getroffen. Wir haben uns auch mit der Möglichkeit befasst, die Behandlungsfrist zu verlängern und den Initianten Gelegenheit zu geben, mit einem allfälligen Rückzugsentscheid länger zuzuwarten. Da jedoch ein allfälliger Rückzug erst nach der Behandlung durch den Zweitrat und unmittelbar vor der Festlegung des Abstimmungsstermins für die Volksabstimmung durch den Bundesrat bekanntgegeben werden muss, sehen wir keinen Grund für eine Fristverlängerung im jetzigen Zeitpunkt.

Die Kommission schloss sich der Meinung des Bundesrates an. Artikel 1 des Bundesbeschlusses blieb unbestritten, und mit 15 zu 4 Stimmen hiess die Kommission Artikel 2 gut und empfiehlt somit Volk und Ständen, die Initiative zu verwerfen.

Bei den Kommissionsverhandlungen sind keine Anträge eingereicht worden. Zu den Anträgen, wie sie in der Zwischenzeit eingegangen sind, kann ich somit eigentlich nur indirekt im Namen der Kommission Stellung nehmen, nämlich zu den Anträgen von Frau Fankhauser und von Herrn Carobio. Die Kommission hat insofern dazu Stellung bezogen, indem sie klar die gegenteilige Meinung vertreten hat. Somit gibt sie also die umgekehrte Abstimmungsempfehlung ab. Dann haben Sie noch einen Antrag unseres Kollegen Müller-Aargau erhalten, der der Kommission ebenfalls nicht vorlag; aber das Thema der zusätzlichen Dieseltreibstoff-Belastung ist für die Verkehrskommission nicht neu. Herr Müller will als Uebergangslösung den Dieseltreibstoff zusätzlich belasten, was auch eine Einführungsbeschränkung des Tankinhaltes bedingt.

Etwas Ähnliches will die Petition des Schweizer Freiheitsbundes, zu welcher wir einen Bericht vorgelegt haben, in dem wir Ihnen empfehlen, dieser Petition keine Folge zu geben.

In die gleiche Richtung zielt die parlamentarische Initiative unseres Ratskollegen Villiger, der die Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe mit ihren Pauschalsätzen und dafür eine zusätzliche Belastung des Treibstoffes beantragt. Diese Initiative hat die Verkehrskommission unter Beizug vieler Fachleute, so auch von Herrn Botschafter Lévy und Herrn Generalsekretär Landgraf, letztmals am 25. Juni beraten. Damals wurde ein Beschluss ausgesetzt, da namentlich die Kategorienrechnung noch nicht bereinigt war und verschiedene Fragen im Zusammenhang auch mit dem Verhalten ausländischer Staaten zu unserer Schwerverkehrsabgabe

noch offen waren. In der Zwischenzeit hat sich jedoch die Situation verändert. Die EG und Oesterreich haben die ein-
 fuhrfreie Menge auf 200 Liter erhöht, und eine weitere Erhö-
 hung ist im Gespräch. Solche Treibstoffmengen, also
 200 Liter und mehr, erlauben es, die Schweiz zu durchque-
 ren, ohne zu tanken. Falls wir aber eine Massnahme einfüh-
 ren wollten, die geringere Einfuhrmengen vorschreibt, um
 die einfahrenden Lastwagen zum Tanken in unserem Land
 zu zwingen, werden wir auch hier wieder einen Alleingang
 wählen müssen. Die Treibstoffbeschränkung behindert
 zudem die Abfertigung an der Grenze und ist bei den Zollbe-
 amten wie bei den Transporteuren gleichermaßen unbeliebt.
 Wenn sich längerfristig europäisch eine einheitliche
 Lösung über die Treibstoffbelastung abzeichnen würde,
 steht der Schweiz nichts im Wege, sich anzuschliessen.
 Artikel 37 Absatz 2 Buchstabe b, wie er vor etwa einer hal-
 ben Stunde den Rat passiert hat, ist die nötige Verfassungs-
 grundlage dazu. Die Verkehrskommission hat, wie ich Ihnen
 schon gesagt habe, nur indirekt Stellung genommen. Sie
 will weder der Petition Folge geben, noch hegt sie beson-
 ders grosse Begeisterung für die Initiative Villiger. Aber um
 es ganz sauber zu machen, beantrage ich Ihnen im persönli-
 chen Namen, den Rückweisungsantrag von Herrn Müller
 abzulehnen. Ich beantrage Ihnen, auf die Vorlage einzutret-
 en und den Anträgen der Kommission zuzustimmen.

M. Etique, rapporteur: Pour une juste imposition des poids
 lourds, malgré les apparences, je tiens à préciser que je ne
 me sens pas dans l'obligation d'annoncer des intérêts per-
 sonnels en vertu de l'article 3bis de la loi sur les rapports
 entre nos deux conseils.

La Commission des transports et du trafic a examiné l'initia-
 tive déposée par l'Association suisse des transports, l'AST, à
 l'occasion de deux séances. Un représentant des initiants a
 été invité à présenter leur point de vue, notamment sur la
 perspective d'un éventuel retrait de l'initiative en relation
 avec l'entrée en vigueur dès le 1er janvier 1985 de la taxe sur
 les poids lourds.

Les initiants estiment n'être pas en mesure de retirer leur
 initiative pour les raisons suivantes: une solution à long
 terme inscrite dans la constitution leur paraît incertaine ou
 improbable. Les redevances appliquées dans le régime
 transitoire actuel leur paraissent trop faibles et en tout cas
 insuffisantes pour réaliser des progrès substantiels sur le
 front de la lutte contre la pollution et le dépérissement des
 forêts. Enfin les hésitations que l'AST croit déceler au sujet
 de la politique coordonnée des transports lui font craindre
 que nous n'ayons pas de redevances proportionnelles sur
 les poids lourds avant longtemps. Pour ces raisons, elle
 renonce donc à retirer son initiative.

Votre Commission des transports et du trafic, par 15 voix
 contre 4, vous propose de rejeter cette initiative suivant en
 cela les propositions du Conseil fédéral. En voici les raisons.
 Premièrement, depuis le 1er janvier 1985, le trafic des poids
 lourds est soumis à une redevance forfaitaire selon l'arti-
 cle 17 des dispositions transitoires de la constitution fédé-
 rale et de l'ordonnance d'exécution y relative. Le système
 actuellement en vigueur est prévu pour une durée de 10 ans
 en attendant un régime définitif qui pourra être proposé
 dans le contexte de la politique coordonnée des transports
 dont nous venons de débattre des deux articles constitution-
 nels 36ter et 37.

En regard de la législation actuelle et de celle qui s'annonce,
 plusieurs objectifs de l'initiative sont d'ores et déjà réalisés
 ou en passe de l'être. En revanche, d'autres propositions
 sont en contradiction avec les projets en cours de discus-
 sion. La commission estime que dans ces conditions il serait
 inopportun de donner suite à l'initiative y compris d'en
 prolonger le délai de traitement, pour ne pas apporter un
 élément de plus à un dossier déjà suffisamment complexe,
 pour ne pas dire compliqué.

Deuxièmement, l'initiative prévoit le remplacement de la
 taxe forfaitaire actuelle par une taxe proportionnelle aux
 prestations des véhicules lourds. En cela les initiants rejoin-
 ent les vœux du Conseil fédéral tels qu'il les exprimait

dans son message de 1982 sur les redevances des poids
 lourds et ils rejoignent aussi les intentions du Conseil fédé-
 ral quant au régime définitif qui devrait remplacer l'article 16
 des dispositions transitoires de la constitution fédérale et
 cela à partir de 1995. Toutefois, alors que le projet d'arti-
 cle 37, alinéa 2, chiffre 2, lettre c, que nous venons d'adop-
 ter à l'instant présuppose une imposition de l'ensemble du
 trafic routier, y compris donc les voitures, l'initiative ne vise
 que le trafic lourd. Il y a là une première contradiction par
 rapport au projet de politique coordonnée des transports à
 laquelle s'en ajoute une autre qui a trait à la part des cantons
 à cette redevance. Alors que le projet d'arrêté fédéral règle
 le problème par le biais d'une péréquation financière, l'ini-
 tiative prévoit le principe de régler les modalités dans une loi
 d'exécution.

Une dernière différence existe entre la politique coordonnée
 et l'initiative s'agissant de la définition des coûts non cou-
 verts. En ne précisant que l'entretien des routes, la protec-
 tion contre le bruit et les dommages aux bâtiments, l'initia-
 tive reste en deçà de l'article 36ter, alinéa 4, que vous venez
 d'adopter.

Troisièmement, le régime transitoire prévu par l'initiative en
 la forme d'un article 16 qui devrait remplacer l'article 17 des
 dispositions transitoires entraînerait une augmentation considé-
 rable des charges pour l'industrie des transports, pour
 ce trafic et pour les marchandises transportées. Avec des
 taux initiaux de 500 à 10 000 francs contre 500 à 3000
 actuellement, la charge passerait progressivement au terme
 d'une période transitoire de 10 ans, au double, soit à 1000,
 respectivement 20 000 francs. D'autre part, l'imposition des
 remorques commencerait à partir de 2,5 tonnes contre
 3,5 tonnes aujourd'hui. Globalement l'industrie des trans-
 ports devrait supporter une charge de 250 millions de francs
 au début du régime transitoire et de 450 millions à la fin de
 ce régime.

Il en résulterait une augmentation des prix des marchand-
 ises pouvant aller jusqu'à 0,3 pour cent contre 0,1 pour cent
 dans le régime actuel.

Quatrièmement, si l'effet de la redevance proposée par l'AST
 est relativement modeste pour les véhicules à faible ton-
 nage, par contre, elle aura des conséquences nettement
 plus grandes pour les véhicules plus lourds dont les charges
 d'exploitation seraient augmentées jusqu'à 8 pour cent. On
 ne peut faire abstraction des difficultés considérables qui en
 résulteraient pour bon nombre d'entreprises ni de leurs
 incidences sur l'emploi dans cette branche.

Cinquièmement, les taux élevés prévus par les dispositions
 transitoires de l'initiative pourraient occasionner une sur-
 couverture des coûts réels entraînés par le trafic lourd.
 Avant de modifier les charges actuelles, la majorité de la
 commission estime que la question relative aux coûts pro-
 duits par les différentes catégories de véhicules doit encore
 être tirée au clair avant que l'on augmente les charges à
 supporter par ce type de trafic.

Sixièmement, devant l'ampleur des redevances proposées
 par l'initiative, on ne peut s'empêcher de penser aux consé-
 quences économiques qui en résulteraient pour les régions
 de montagne et les régions périphériques. Pour ces derniè-
 res, les véhicules routiers sont encore et souvent l'unique
 recours possible pour transporter les marchandises de et
 vers ces régions éloignées de leurs marchés et de leurs
 centres d'approvisionnement en matières premières. Un
 accroissement de la charge supportée par ce trafic lourd
 aurait un effet doublement pénalisant pour ces régions.

Enfin, on se souvient des réactions provoquées à l'étranger
 par l'introduction de l'actuelle redevance sur les poids
 lourds. L'explosion de ces redevances dans un régime tran-
 sitoire en cas d'acceptation de l'initiative ne manquerait pas
 d'aviver ou de ressusciter les conflits et de provoquer une
 nouvelle escalade de mesures de rétorsions. Pour cette
 demi-douzaine de bonnes raisons, la Commission des trans-
 ports et du trafic vous invite à rejeter cette initiative lancée
 par l'AST ainsi que les propositions de Mme Frankhauser et
 de M. Carobbio.

Quant à la proposition de M. Müller-Argovie, nous n'avons

évidemment pas eu la possibilité de la traiter en commission. A titre personnel aussi, je vous demande de la rejeter pour les raisons suivantes. La commission a examiné une proposition de même type, c'était celle de la pétition de la Fédération suisse pour les libertés qui avait pour objectif de majorer légèrement le carburant diesel et de limiter à 50 litres la quantité de carburant importé par les camions. L'année dernière, la commission avait également décidé de renvoyer à plus tard la décision sur l'initiative Villiger en attendant des informations plus précises sur le problème de la couverture des coûts. A ce point de vue, notons que la pétition a été déposée le 23 mars 1985, au moment où la menace de mesures de rétorsions était la plus grave. La situation s'est calmée depuis. En outre, la limitation à 50 litres de la quantité importée de diesel ne correspond plus à l'usage international, comme les auteurs de la pétition l'ont d'ailleurs constaté.

Au nom de la commission, je vous invite à ne pas accepter cette initiative, à rejeter les propositions de Mme Fankhauser et de M Carobbio et, à titre personnel, je vous suggère de rejeter la proposition de M. Müller-Argovie.

Müller-Aargau: Wenn der Bundesrat in seinem Antrag an die eidgenössischen Räte die Initiative für eine Schwerverkehrssteuer ablehnt, begründet er es bekanntlich damit, dass seine Vorlage für eine koordinierte Verkehrspolitik als Ganzes einen Gegenvorschlag bedeute. Alle Postulate seien erfüllt, die im vorgeschlagenen Verfassungsartikel enthalten seien, ja die offenere Formulierung von Artikel 37 Absatz 1 Ziffer 2 Buchstabe c vermöge auch eine Unterdeckung bei anderen Verkehrsmitteln zu erfassen und bleibe nicht auf die Schwerverkehrsabgabe beschränkt. Wäre diese koordinierte Verkehrspolitik in der Fassung des Bundesrates von den eidgenössischen Räten endgültig verabschiedet, so könnten wir schon eher die Ablehnung der Initiative unterstützen. Diese Vorlage steht aber keineswegs. Ob die Volksabstimmung positiv verläuft, steht erst in den Sternen geschrieben. Die Gesamtabstimmung vorher hat Ihnen ein erstes Zeichen dafür gesetzt. Wenn der Bundesrat sich erstaunt zeigt, dass die Initianten ihre Initiative nicht zurückziehen, obwohl die Uebergangsbestimmungen in einer praktikablen Form schon in Kraft sind und die bundesrätliche Vorlage die Hauptanliegen im eigentlichen Verfassungsartikel erfüllt, können wir dieses Erstaunen nicht teilen. Niemand hier im Saale würde in einer so unsicheren Situation eine Initiative zurückziehen. Selbst taktische Ueberlegungen könnten kaum ein solch übereiliges Vorgehen rechtfertigen. Wenn wir heute, nachdem die koordinierte Verkehrspolitik allerhöchstens zu Faden geschlagen ist, über diese Initiative abstimmen sollten, so wären wir dazu einfach nicht in der Lage. Einmal mehr werden wir durch zeitliche Sachzwänge zu einem unsinnigen, unkoordinierten Vorgehen gezwungen. Es ist aber unseriös, einer sinnvollen Initiative, die nur einen provisorischen Zustand fixieren will, auf blosser Annahmen und Hoffnungen hin die Zustimmung zu versagen. Eine Fristverlängerung lässt sich problemlos bewerkstelligen.

Gehen wir einmal davon aus, die koordinierte Verkehrspolitik nähme die Hürde des Volks- und Ständemehrs und würde zudem weitgehend im Sinne des bundesrätlichen Vorschlages akzeptiert. Würde dann der vorgeschlagene Verfassungsartikel der Initianten den Artikel 37 Absatz 1 Ziffer 2 Buchstabe c stören? Keineswegs! Es wäre verfassungskosmetisch vielleicht nicht ganz ideal, wenn ein Detail aus dem Thema «Ausgleich ungedeckter Kosten» näher ausgeführt würde und damit gegenüber anderen potentiellen Verursachern vorerst die Symmetrie fehlte. Wir haben aber unzählige ähnliche Beispiele in der Verfassung, und niemand hat ihretwegen Bauchschmerzen bekommen. Der bundesrätlichen Vorlage würde durch den Initiativtext nichts genommen, nur etwas hinzugefügt. Kritik könnte bei den Uebergangsbestimmungen der Initiative angebracht werden. Hier schiessen die Initianten – wie von den Kommissionssprechern schon ausgeführt wurde – in ihrer Sorge um sofortige volle Deckung der verursachten Kosten übers Ziel

hinaus. Gewisse Forderungen sind nicht praktikabel und machen die Uebergangsbestimmungen unannehmbar. Die bereits angelaufene und bis 1985 dauernde Uebergangsregelung bereitete uns in der Schweiz im Vollzug schon genug Mühe. Wenn heute ein internationaler Konsens gefunden worden ist, sollte man dessen Verwirklichung, wenn möglich, nicht erschweren, sondern eher vereinfachen. Würde aber die koordinierte Verkehrspolitik in der Volksabstimmung abgelehnt, so besässe der Bund dank des Initiativtextes gleichwohl eine verfassungsmässige Grundlage für eine definitive Schwerverkehrsabgabe, sofern dieser Artikel akzeptiert wird. Aus der Erfahrung wissen wir nämlich, dass Gesamtkonzeptionen oft zu viele Feinde miteinander vereinen. Ein einzelner Artikel hätte vielleicht bessere Chancen. In dem Fall müssten wir entweder die Uebergangsbestimmungen streichen, was letztlich schon einen Gegenvorschlag bedeutet, oder in einem Gegenvorschlag die Uebergangsbestimmungen verändern und dabei die Möglichkeit nutzen, unserem Volke eine Alternative zum Erhebungsmodus vorzuschlagen. Genau diese Chance möchte ich genutzt wissen.

Warum eine Rückweisung an den Bundesrat und nicht an die Kommission? In der Botschaft 80.003 über Autobahnvignette und eine Schwerverkehrsabgabe vom 16. Januar 1980 behandelte der Bundesrat bereits das Erhebungsmodell «Dieseltreibstoffzusatzabgabe». Zwar kommt er dort aus ganz bestimmten Gründen zum Schluss, eine Schwerverkehrssteuer brächte mehr Einnahmen als die Erhebung über den Treibstoff. Auf die Gründe des Bundesrates will ich noch zurückkommen. Immer wieder – auch in dieser Botschaft – wird darauf verwiesen, dass dieses Erhebungssystem sehr einfach wäre. Auch der Kommissionspräsident Nebiker hat damals mehrmals ausgeführt, die kostengünstigste und unbürokratischste Art der Eintreibung dieser Abgabe könne in Form der Treibstoffhöhung geschehen. Der Bundesrat hat daher dieses Modell nicht nur geprüft und für sich verworfen; er kann so auch eine entsprechende Vorlage aus der Schublade ziehen.

Warum nun mein Vorschlag, dieses Erhebungssystem wieder auszugraben? 1995 läuft unsere befristete Lösung aus. In der Zwischenzeit wird bekanntlich am definitiven Modell einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe gearbeitet, selbstverständlich nur im Sinne des früheren Vorschlages des Bundesrates. Für den Bundesrat ist die Dieseltreibstoffabgabe undiskutabel. Für mich und für viele Befürworter dieses Systems wäre aber eine erneute Ueberprüfung lohnenswert. Da wir für die definitive Lösung noch ausreichend Zeit haben, könnten wir dieses System also vorgängig, gleichsam als eine Probeabstimmung, dem Volke vorlegen. Bei Annahme könnte es sogar noch eine Weile lang praktisch erprobt werden, bis eine definitive Lösung reif ist. Damit komme ich zu meinem Hauptanliegen. Herr Bundesrat Schlumpf hat als Präsident der CEMT, der Europäischen Verkehrsministerkonferenz, in Strassburg eine glänzende Rede gehalten. Ich möchte ihm nachträglich dazu noch einmal gratulieren. Sie haben die schweizerischen Verkehrsabgaben so glaubhaft vertreten, dass die Delegierten der westeuropäischen Staaten am liebsten noch für 1985 nachgezahlt und eine Vignette gekauft hätten, nur um ihr schlechtes Gewissen zu beschwichtigen. Der Europarat ist eben ein Forum, in dem Politik und Diplomatie immer zusammen betrieben werden müssen. Das muss bei europäischen Lösungen so bleiben, auch hinsichtlich einer europäischen Lösung der Strassenfinanzierung. Sie haben dort eine europäische Gesamtlösung in Aussicht gestellt. 1986 haben die EG-Staaten tatsächlich das Ziel, alle Sondermassnahmen bezüglich der Autobahnen aufzuheben. Das heisst aber nicht, dass sie auf eine ausreichende Finanzierung ihrer Strassen durch die Verursacher verzichten werden. Alle westeuropäischen Staaten suchen nach irgendeinem Weg, die Strassen über Abgaben unmerklich, d. h. indirekt, finanzieren zu lassen. Aus diesem Grunde habe ich auch am letzten Tag der Wintersession im Rahmen des Berichtes über das Treffen von EG- mit EFTA-Parlamentariern ausgeführt, dass die Schweiz bezüglich der Schwerverkehrsab-

gabe auch 1986 in die Offensive gehen sollte, damit wir das Geschehen diktieren oder leiten können und nicht nachher nachvollziehen müssen, was andere erprobt haben, oder aber wieder als Aussenseiter zu gelten. Es ist aber eine Illusion zu glauben, dass wir mit einer ausgeklügelten, leistungsabhängigen Schwerverkehrssteuer in Europa Schule machen könnten. Wenn wir bei einer Vereinheitlichung der Schwerverkehrsabgabe in Europa mitwirken wollen, wird dies nur über eine Dieseltreibstoffbelastung möglich sein. Haben wir einmal ein solches System ausgearbeitet und selbst eingeführt, könnten wir unsere Europapolitik darauf ausrichten, dass der Preis für Dieseltreibstoff europäisch vereinheitlicht wird, so dass sich Tankkontrollen an den Grenzen erübrigen. Diese Sache müsste allerdings so schnell wie möglich angestrebt und ausgehandelt werden. Damit würde aber auch der Haupteinwand des Bundesrates und der damaligen Kommission sowie des Kommissionsprechers vorhin entfallen, nämlich jener, dass alle Laster unser Land mit vollen Tanks durchfahren würden, ohne etwas an unsere Strassen zu bezahlen.

Sie sehen, dass ich die Gelegenheit benützen möchte, mit einem Gegenvorschlag zur Initiative dem Volk eine Alternative vorzulegen, eine Alternative, die in Richtung einer europäischen Lösung zielt. Die Kommissionsprecher haben die Begründung im Detail nicht gekannt und sind daher zum Teil in ihrer Gegenargumentation etwas am Ziel vorbeigeschossen. Wenn das Volk diesen Vorschlag ablehnen wird, weiss auch der Bundesrat, woran er ist, und er wird diese Alternative nicht weiter verfolgen. Im anderen Fall aber könnte er diese als einen schweizerischen Beitrag zur europäischen Lösung bereits in Betracht ziehen.

Müller-Wilberg: Seit Einreichung der Initiative sind bald dreieinhalb Jahre verflossen. Inessen hat sich im Staat Schweiz in Sachen Schwerverkehr doch einiges getan. Die Initiative, das möchte ich vorwegnehmen, steht in Konkurrenz zur heutigen, auf zehn Jahre befristeten Schwerverkehrsabgabe mit vergleichsweise mässigen pauschalen Ansätzen gemäss Bundesbeschluss vom 24. Juni 1983. Sie widerspricht ebenfalls einer Dauerlösung gemäss Verursacherprinzip, wie sie in der koordinierten Verkehrspolitik nun anvisiert wird. Die Initiative verlangt für nicht gedeckte Kosten an Strassenunterhalt, Lärmschutzmassnahmen und Gebäudeschäden in einem Verfassungsartikel eine leistungsabhängige Abgabe des Schwerverkehrs nach dem Verursacherprinzip. Bis zum Inkrafttreten der Ausführungsgesetzgebung sieht der Initiativtext eine Uebergangslösung vor, in der die Pauschalansätze gegenüber den heute geltenden stark erhöht sind. Diese Ansätze könnten im Extremfall den sechsfachen Betrag der jetzigen Pauschalen ausmachen. Solche Uebungen soll und darf sich unser Land nicht leisten. Wir brauchen vielmehr auch in Sachen Schwerverkehr etwas Ruhe. Sie werden sich noch an den Aufstand gegen die Schwerverkehrsabgabe im Nationalrat während der März-Session erinnern. Der Kommissionspräsident hat bereits darauf hingewiesen. Damals forderten Votanten aus verschiedenen Parteien die Aufhebung der auch vom Ausland bekämpften Abgabe. Soll nun mit einer zu weit gesteckten Forderung der Initianten das wegen der Schwerverkehrsabgabe teilweise noch gespannte Verhältnis zum Ausland erneut belastet werden? Soll auch unser Strassentransportgewerbe durch ein solches Vorgehen wieder verunsichert und in die Opposition getrieben werden? Wollen wir zudem, dass die Konkurrenzfähigkeit des inländischen Schwerverkehrs gegenüber dem Ausland nochmals verringert wird? Es liegt vielmehr im Interesse der Sache, dass wir heute Boden für grosse Aufgaben gut machen, die besonders im Bereich des öffentlichen Verkehrs auf uns zukommen. Hier sind wir darauf angewiesen, dass die Mehrheit, eine klare Mehrheit des Schweizervolkes, mitmacht. Das können wir unseres Erachtens nur damit erreichen, dass wir mit ausgewogenen Massnahmen die erforderlichen finanziellen Mittel aufbringen, nicht aber durch eine unvernünftige Belastung einzelner Verkehrsträger. Eine Lösung dieser Aufgaben soll im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik

gefunden werden. Die Höhe der Abgabe muss aber durch die Kostenunterdeckung begrenzt sein. Aus unserer Sicht wäre daher ein Rückzug der Initiative angezeigt, doch darüber haben wir nicht zu entscheiden. Im Interesse einer sachbezogenen, zukunftsgerichteten Verkehrspolitik stellt sich die SVP-Fraktion geschlossen hinter die Anträge von Bundesrat und Kommissionsmehrheit und empfiehlt Ihnen gemäss Bundesbeschluss die Initiative zur Verwerfung. Alle anderslautenden Anträge lehnen wir ebenfalls ab.

Aliesch: Die Fraktion der FdP lehnt diese Initiative des VCS einstimmig ab. Ich bin aus folgenden drei Gründen ein Gegner der VCS-Initiative: Zum ersten handelt es sich bei dieser Initiative um eine reine Zwängerei. Ihr Hauptziel ist bekanntlich die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe als Dauerlösung. Wenn man schon eine solche Schwerverkehrsabgabe will, dann ist dafür die Verfassungsgrundlage in der Vorlage über eine koordinierte Verkehrspolitik weit besser und umfassender enthalten. Es braucht dazu keine Initiative.

Zum zweiten würden wir mit den geforderten Uebergangsbestimmungen frühere Fehler nicht nur wiederholen, sondern sogar potenzieren. Die postulierten Pauschalansätze in der Höhe bis zu 20 000 Franken liegen nämlich abseits von gut und böse und betragen ein Mehrfaches der heutigen Pauschalansätze. Bereits mit der geltenden Schwerverkehrsabgabe haben wir aber unselige Erfahrungen gemacht und uns sozusagen nur Schwierigkeiten eingehandelt. Jedermann – auch der Bundesrat und das Parlament – kann einmal einen Fehler machen. Wenn man dann aber den gleichen Fehler wiederholt und ihn sogar noch vergrössert, dann ist das nur noch entweder Dummheit oder böse Absicht.

Drittens lehne ich die VCS-Initiative ab, weil damit in der Verkehrspolitik ein verkehrter Weg beschritten wird. Es kann doch nicht Sinn einer vernünftigen und dem Gesamtwohl dienenden Politik sein, wenn man inländische Arbeitsplätze mutwillig gefährdet, die Rand- und insbesondere die Berggebiete ungebührlich benachteiligt und das ausländische Transportgewerbe gegenüber dem schweizerischen eindeutig bevorzugt, und dies alles, ohne damit auch nur den geringsten Beitrag für den Umweltschutz zu leisten.

Nun noch eine Bemerkung zu meinem Vorwurf an die Initianten, es handle sich hier um eine Zwängerei. Der VCS hat seine Initiative am 28. Oktober 1982 eingereicht. Das war sein gutes Recht, auch wenn wir uns in der Verkehrspolitik nachgerade mit einem Multipaket an Initiativen herumzuschlagen haben. In der Zwischenzeit hat der Bundesrat aber nicht alleine die Vorlage über die koordinierte Verkehrspolitik veröffentlicht, sondern wir haben diese Vorlage bereits behandelt. In der KVP enthalten ist die Verfassungsgrundlage zur Erhebung von Benützungsabgaben zum Ausgleich der ungedeckten Kosten des privaten Verkehrs, und nicht nur des Schwerverkehrs, wie es die Initiative vorsieht. Zum heutigen Zeitpunkt hat die VCS-Initiative deshalb nur noch den Zweck eines Druckmittels.

Auf gefährlichem Pfade begeben wir uns allerdings sowohl mit dem Verfassungstext gemäss Initiative wie mit der KVP-Vorlage, wenn wir den Kosten des privaten Verkehrs neben den Wege-Kosten im engeren Sinne auch noch externe, das heisst, sogenannte soziale Kosten zurechnen. Die Kommissionsprecher der KVP-Vorlage haben heute nachmittag auf diese Problematik hingewiesen. Wenn wir nämlich von den sozialen Kosten des privaten Verkehrs sprechen, dann wäre es ungerecht, im gleichen Atemzug nicht auch vom sozialen Nutzen des privaten Verkehrs und der Strassen zu sprechen, von Strassen *nota bene*, auf denen sich ein Grossteil des öffentlichen Verkehrs abspielt.

Strasse und Strassenverkehr bilden heute schlichtweg eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Strassen erfüllen eine übergeordnete Funktion und dienen demzufolge nicht nur jenen, welche unser Strassensystem direkt benützen. Ich denke dabei etwa an die Funktion der Strasse für die Flächerschliessung und für die Erschliessung von Randgebieten.

Ohne Strassen wären Leben und Wirtschaften in weiten Teilen des Berggebietes nicht denkbar. Die Strasse ist Grundvoraussetzung für die Nutzbarmachung eines Grossteils der privaten wie öffentlichen Investitionen sowie zur Aufrechterhaltung und Gewährleistung eines allgemeinen materiellen Wohlstandes – und damit auch der sozialen Wohlfahrt. Ich glaube, das darf auch einmal festgehalten werden.

Meine Feststellungen haben nichts mit einer Glorifizierung des Strassenverkehrs zu tun, noch weniger sollen die mit dem Strassenverkehr zusammenhängenden Belastungen negiert werden. Vielmehr handelt es sich dabei um objektive Tatsachen. Ich wende mich jedoch gegen eine Verketzerung der Strassen, und vor allem auch des Strassentransportes, wie dies insbesondere in den von den Initianten verlangten Uebergangsbestimmungen zum Ausdruck kommt.

Die bis heute gemachten Erfahrungen mit der pauschalen Schwerverkehrsabgabe sind nun in der Tat nicht derart, dass wir die Abgabe um ein Mehrfaches erhöhen könnten, es sei denn, es wäre unser Ziel, die Schwierigkeiten unseres Landes, vor allem des einheimischen Transportgewerbes, mit der Schwerverkehrsabgabe noch zu verstärken. Da wir alle die Probleme um die heutige pauschale Schwerverkehrsabgabe kennen, unterstelle ich dem VCS – sicher nicht zu Unrecht –, dass es ihm gar nicht um den Umweltschutz geht, sondern dass es sein erklärtes Ziel ist, das private Strassentransport-Gewerbe zu diskriminieren, koste es, was es wolle. Ich erinnere daran, dass im Ausland bereits schon der Gebührencharakter der heutigen pauschalen Schwerverkehrsabgabe bestritten wird. Botschafter Lévy sagte dies an der Sitzung der Verkehrskommission vom 25. Juni 1985 weit deutlicher und wohl auch zutreffender als der Bundesrat in seiner Botschaft, indem er feststellte: «Grundsätzlich kann man sagen, dass das Hauptproblem darin besteht, dass die These der schweizerischen Behörden, wonach es sich bei der Schwerverkehrsabgabe um eine Abgabe und nicht um eine Steuer handelt, nirgends akzeptiert worden ist.»

Heute sind die Wirkungen der Schwerverkehrsabgabe und der Retorsionsmassnahmen des Auslandes bekannt, nämlich beispielsweise die erzwungene Verlagerung von Betrieben ins Ausland und ein damit verbundener Verlust von einheimischen Arbeitsplätzen, welche nun von Ausländern im Ausland eingenommen werden. Eine Verlagerung auf die Schiene hat deswegen aber keinesfalls stattgefunden. Vielmehr fahren heute auf unseren Strassen vermehrt ausländische Lastwagen, welche nicht den bei uns üblichen hohen technischen Standard aufweisen und damit die Umwelt mehr belasten, und dies alles erst noch mit ausländischen anstatt mit schweizerischen Chauffeuren. Die VCS-Initiative würde nun neben der extremen Erhöhung der Pauschalabgaben noch eine weitere Diskriminierung des schweizerischen gegenüber dem ausländischen Transportgewerbe bringen. Den Ausländern wird vom VCS nämlich eine Pauschale je Grenzübertritt zugestanden, während die Schweizer in jedem Fall eine Jahrespauschale zu bezahlen hätten. Benachteiligt wären wiederum im besonderen Masse die Berggebiete, wo viele Fahrzeuge nicht das ganze Jahr in Betrieb gehalten werden können. Dem VCS und den Anhängern seiner Initiative scheint wirklich kein Mittel zu schlecht zu sein, um den Strassenverkehr zu behindern, auch wenn man damit der Allgemeinheit schadet und der Umwelt nichts nützt. Dies ist jedoch nicht die Art, wie wir in der Schweiz Politik für unser Land betreiben wollen.

Wir von der FdP lehnen darum die Initiative ab, und aus den von den Kommissionssprechern dargelegten Gründen werden wir auch dem Rückweisungsantrag von Herrn Müller nicht zustimmen.

Dünki: In einem Punkt sind wir uns sicher einig, dass die zur Diskussion stehende Volksinitiative für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs nicht mehr ganz in die politische Landschaft passt, da in unserem Land seit 1. Januar 1985 eine auf zehn Jahre befristete pauschale Schwerverkehrsab-

gabe erhoben wird. Das haben mehrere Redner bereits gesagt.

Diese pauschale Schwerverkehrsabgabe ist eine Uebergangslösung. Die Dauerlösung ist pendent. Sie steht bevor. Wann und wie sie kommt, ist allerdings noch ungewiss. Ich habe darum Verständnis dafür, dass die Initianten den Rückzug im jetzigen Moment noch nicht erwägen können. Sie wollen zuerst wissen, wie die Vorlage über eine koordinierte Verkehrspolitik im Differenzbereinigungsverfahren vom Parlament behandelt und wie sie dann vom Volk aufgenommen wird. Ist der Kompromiss annehmbar, dann ist das Grünlicht für einen Rückzug der Initiative sicher gegeben. Im anderen Fall haben die Initianten die Volksinitiative noch *in petto*. Sie könnte als Gegenvorschlag zur Abstimmungsvorlage für eine koordinierte Verkehrspolitik dienen. Es ist also nicht Sturheit, wenn das Volksbegehren einstweilen noch aufrecht erhalten bleibt. Im Gegenteil, die Ueberlegungen der Initianten sind taktischer Natur und folgerichtig, wenn man bedenkt, wieviel Zeit und Geld für das Sammeln von über 100 000 Unterschriften aufgewendet werden müssen. Wenn schon eine Volksinitiative zustande gekommen ist, gibt man dieses politische Mittel nicht gerne leichtfertig oder gutgläubig aus der Hand. Die Initianten haben aber versprochen – das steht im Protokoll –, dass die Initiative zurückgezogen wird, wenn die KVP angenommen, die Schwerverkehrsabgabe in der Bundesverfassung verankert ist und die entsprechenden Gesetze in den Umrissen bekannt sind. Ziel der Initiative ist eine griffige Schwerverkehrsabgabe, die auf leistungsabhängigen Faktoren beruht.

Auch nach meiner Meinung sind die vorgeschlagenen Abgabeansätze, wie sie in den Uebergangsbestimmungen aufgeführt sind, zu massiv. Eine Korrektur drängt sich auf. Es ist nie gut, wenn in einem Punkt übertrieben wird. Unvernünftige Nebenbestimmungen können das Ganze gefährden.

Was können wir in dieser Situation tun? Kollege Andreas Müller hat Ihnen den Antrag der LdU/EVP-Fraktion begründet. Wir schlagen vor, Zeit zu gewinnen, indem wir der Meinung sind, dass in diesem Fall ein Gegenvorschlag ausgearbeitet werden soll.

Wie könnte ein Gegenvorschlag aussehen? Ich möchte das wiederholen. Die Hauptforderung der Initianten könnte ohne Bedenken Bestandteil des Gegenvorschlages sein. Die Ergänzung der Bundesverfassung mit einem neuen Artikel 36quater dürfte kaum allzu heftig umstritten sein. Das Parlament hätte bei diesem Vorgehen die Möglichkeit, die Uebergangsbestimmungen so zu formulieren, dass sie annehmbar, das heisst, politisch realisierbar wären. Das wäre eine ganz einfache Übung. Das von unserer Seite vorgeschlagene Vorgehen bringt einen Zeitgewinn von etwa einem Jahr. Dieses Jahr brauchen wir, um Klarheit über die definitive Lösung zu erhalten. Wir müssen alle ein Interesse daran haben, dass die angestrebte KVP möglichst rasch verwirklicht wird. Bundesrat, die Mehrheit des Parlamentes und die Initianten ziehen hier am gleichen Strick. Dieser Umstand ist zu würdigen. Darum ersuche ich Sie, dem Antrag unserer Fraktion zu folgen. Der Zeitgewinn, den wir anstreben, wird sich für die Sache lohnen, davon bin ich überzeugt.

Es darf auch nicht ausser Acht gelassen werden, dass wir dank dem von unserer Seite vorgeschlagenen Vorgehen mit grösster Wahrscheinlichkeit eine unnötige Volksabstimmung vermeiden können. Auf alle Fälle würde keine Volksabstimmung durchgeführt, wenn die Initiative rechtzeitig zurückgezogen würde. Müsste das Volk darüber befinden, wäre dies ein Beunruhigungsfaktor, der nur Verwirrung stiftet. Ich appelliere an Sie: Helfen Sie mit, der Sache zu dienen! Unterstützen Sie den Rückweisungsantrag!

Sollte der Rückweisungsantrag abgelehnt werden – was wir natürlich nicht hoffen –, dann würde die Mehrheit der Fraktion des Landesrings und der EVP für die sogenannte VCS-Initiative stimmen.

Mit der allgemeinen Stossrichtung des Volksbegehrens gehen wir einig. Ich betone aber nochmals, dass wir auch Bedenken gegen die massiven und unrealistischen Ueber-

gangsbestimmungen haben. Von zwei Uebeln muss man aber im Interesse des Ganzen das kleinere wählen.

Der Bundesrat bemüht sich, der fortschreitenden Umweltzerstörung sinnvolle Massnahmen entgegenzustellen. Diese Bemühungen sind sicher zu unterstützen. Ein Mittel ist die Reduktion des umweltschädigenden Lastwagenverkehrs. Für uns stehen nicht finanzpolitische, sondern verkehrspolitische Ueberlegungen im Vordergrund. Wenn es nicht anders geht, müssen wir die Gesamtverkehrskonzeption etappenweise in die Tat umsetzen. Ich will nochmals betonen, dass es unser Hauptziel ist, so rasch als möglich die KVP zu realisieren. Darum sollten wir diese Initiative zurückstellen, damit einem späteren Rückzug nichts im Wege steht.

Le président: Le groupe libéral renonce à prendre la parole et propose de se rallier à la majorité de la commission.

M. Carobbio: Nous voilà une fois de plus à nous occuper de l'imposition du trafic des poids lourds et cela après les longues et âpres discussions que nous avons déjà tenues sur ce sujet à partir des années 80. Il est vrai qu'aujourd'hui nous sommes obligés de le faire pour répondre à l'initiative populaire, mais il faut bien admettre que l'on peut ressentir un certain malaise à reprendre maintenant un tel sujet à une année seulement de l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral concernant la perception d'une redevance sur le trafic des poids lourds du 24 juin 1983, approuvé en votation populaire en février 1984. Cela d'autant plus que cette mesure a provoqué, comme on le sait, pas mal de réactions négatives en Suisse et à l'étranger. Mais, cela dit, cette situation n'est pas une raison pour couler l'initiative comme quelque chose d'irréaliste et d'irréalisable ou de fanatique. D'autant plus qu'à mon avis, si nous sommes dans cette situation, c'est la conséquence logique d'une décision fort discutable prise alors par ce Parlement et ratifiée par le peuple. Une décision qui, je le rappelle, refusant la proposition initiale du Conseil fédéral lui-même qui souhaitait une imposition du trafic des poids lourds basée sur les prestations, a choisi la solution forfaitaire avec tous les inconvénients qu'elle comportait et qui étaient plus que prévisibles déjà à ce moment-là.

La solution que nous avons adoptée – il faut bien le reconnaître du moins c'est notre avis – est boiteuse et insuffisante pour atteindre les buts pour lesquels la redevance sur les poids lourds a été réclamée de plusieurs parts, c'est-à-dire demander au trafic des poids lourds de couvrir le déficit du compte routier qui les concernait et contribuer à favoriser le transfert du trafic des marchandises, surtout celui sur les grandes distances, de la route au rail.

La diminution du trafic des marchandises dans les Chemins de fer fédéraux en 1985, ainsi que le montant des recettes sur les redevances sur les poids lourds encaissées en 1985, nettement inférieures aux prévisions, pourraient bien être les indices concrets qui confirmer la considération que je viens de faire selon laquelle la solution adoptée est insuffisante.

Dans ces conditions, nous saluons comme un fait positif la décision des initiants qui n'ont pas retiré l'initiative permettant aujourd'hui de reprendre la discussion. Du reste, nous ne pouvons pas oublier que l'initiative elle-même a été lancée comme une réponse populaire à la constatation que l'examen du projet du Conseil fédéral, qui allait, ne l'oublions pas, dans le même sens que les propositions de l'initiative, à part la question des dispositions transitoires dont je parlerai plus tard, ne progressait guère aux Chambres fédérales. La commission du Conseil national proposait finalement une taxe forfaitaire réduite qui ne permettait pas de compenser le découvert du trafic des poids lourds. Une constatation que j'ai reprise telle quelle du message du Conseil fédéral.

Ce qui s'est passé par la suite, à propos de l'application de la redevance sur le trafic des poids lourds, n'a fait que confirmer l'importance de reprendre la discussion et de trouver une solution durable et différente de celle en vigueur, ce que du reste le Conseil fédéral dit vouloir chercher avec le projet

de politique coordonnée des transports dont on a discuté aujourd'hui. En effet, l'initiative – et le Conseil fédéral lui-même le reconnaît – ne fait dans sa partie générale que préconiser une solution qui reprend largement le projet initial de redevance sur le trafic des poids lourds, tel qu'il a été présenté par le Conseil fédéral en 1980. Elle vise, comme le proposait en son temps le Conseil fédéral, à fixer une compétence fédérale pour prélever une taxe en fonction des prestations et non forfaitaire, comme c'est le cas aujourd'hui avec la solution en vigueur.

Sur la nécessité et la validité d'une redevance, en fonction des prestations, il semble qu'aujourd'hui nous sommes tous d'accord, y compris le Conseil fédéral. De toute façon, notre groupe l'est avec conviction d'autant plus que lors des premières discussions sur ce sujet, nous étions déjà favorables à une telle solution et que nous avons accepté la solution forfaitaire, faute de mieux.

En plus, nous approuvons entièrement les objectifs de l'initiative qui, contrairement à ce qu'a dit le rapporteur de langue française, sont loin d'être déjà atteints par les mesures adoptées. Nous approuvons en particulier les objectifs qui visent à éliminer les distorsions de concurrence entre route et rail, à provoquer un transfert du trafic des marchandises de la route vers le rail, à endiguer l'accroissement du trafic lourd et à créer des conditions favorables à l'environnement. Des objectifs qui sont toujours, je le répète, d'actualité et qui sont loin d'être atteints malgré l'introduction de la redevance forfaitaire.

Dans cette optique, notre groupe considère donc que l'initiative mérite aujourd'hui encore d'être soutenue et approuvée et cela dans la mesure où elle envisage, sur le plan général, une solution durable du problème de l'imposition du trafic lourd. Une solution, je le rappelle, conforme aux objectifs de la politique globale des transports et de la politique de protection de l'environnement. Une solution qui, je le répète – le Conseil fédéral lui-même la préconisait – est d'autant plus valable compte tenu du fait qu'elle prévoit, comme le dit le message du Conseil fédéral, une taxe proportionnelle aux prestations qui pourrait être mieux défendable et expliquée en Suisse et à l'étranger.

Pour toutes ces raisons, notre groupe, contrairement à ce que propose le Conseil fédéral, la commission et tous ceux qui ont pris la parole avant moi, propose d'inviter le peuple et les cantons à accepter l'initiative.

A propos des arguments que le Conseil fédéral et les rapporteurs avancent, pour justifier la proposition de refuser l'initiative, nous devons dire qu'ils ne suffisent pas pour nous convaincre à laisser tomber l'initiative. En effet, le Conseil fédéral, faute de pouvoir contester la validité de l'initiative – il était bien difficile de le faire, vu qu'elle s'inspire du projet de la taxe proportionnelle aux prestations qu'il avait présenté en son temps – s'en prend, les rapporteurs ont fait la même chose, de même que ceux qui m'ont précédé ici, avant tout aux dispositions transitoires proposées par l'initiative qui prévoirait des taxes forfaitaires trop élevées.

J'admets que cette argumentation a certains fondements, surtout à la lumière des expériences faites jusqu'ici. Toutefois, à mon avis, elle est encore insuffisante pour accepter la conclusion tirée par le Conseil fédéral, les rapporteurs et les autres groupes qui se sont exprimés et qui rejettent purement et simplement l'initiative.

Aux objections énumérées, on peut répondre avec les considérations suivantes. Premièrement, le Conseil fédéral et la commission auraient pu opposer à l'initiative un contre-projet qui, en reprenant le texte constitutionnel valable, aurait corrigé les dispositions transitoires. Ils ne l'ont pas fait en se référant à la question de la politique coordonnée des transports. Je m'exprimerai ultérieurement à ce propos. Deuxièmement, si l'on acceptait l'initiative, le Conseil fédéral pourrait très rapidement mettre sur pied une législation d'application qui réduirait à un temps très court l'entrée en vigueur des dispositions transitoires discutables dont on vient de faire mention. Du reste, le gouvernement dans son message affirme qu'il a déjà chargé un groupe de préparer, dans le cadre de la politique coordonnée des transports, des

propositions de législation. En acceptant le principe de l'initiative, il s'agit tout simplement d'aller dans ce sens. Voilà les motifs que j'oppose à l'argumentation en défaveur de cette initiative et qui concernent la critique des dispositions transitoires qui, dans une certaine mesure, pourraient être acceptées.

Il reste encore à examiner l'objection selon laquelle l'article de l'initiative propose en réalité une solution sectorielle qui est en opposition avec la solution globale du problème de la couverture des coûts de l'ensemble des transports préconisée par les suggestions de la politique coordonnée des transports. Le message du Conseil fédéral affirme que ces dernières ont à la fois un caractère agile, souple et global. A cette objection, je réponds en reprenant pratiquement les objections de M. Müller auxquelles je souscris. Tout d'abord, je souligne le fait que cette conception d'une politique coordonnée des transports est loin d'être acceptée. On a vu ce qui s'est passé aujourd'hui et il y aura encore l'élimination de nouvelles divergences avec le Conseil des Etats ainsi que la votation populaire. C'est donc une raison insuffisante pour prétendre qu'il faut purement et simplement rejeter l'initiative. Ensuite, il y a un élément encore plus important qui s'oppose à cette argumentation. Le texte dont on a débattu aujourd'hui concernant la politique coordonnée des transports fixe un principe général qui donne la base légale au Conseil fédéral pour introduire une redevance sur les poids lourds, mais laisse le reste encore assez indéterminé. En revanche, la formulation de l'initiative est beaucoup plus précise et pourrait trouver une solution d'application plus concrète. C'est donc dans ce sens, surtout en prenant en considération que la politique coordonnée des transports est loin d'être acceptée, que l'initiative mérite d'être appuyée.

En conclusion, je dirai deux mots au sujet de la proposition de M. Müller. J'ai écouté ses arguments que, dans une certaine mesure, je peux comprendre. Lors de la votation, notre groupe acceptera sa proposition en espérant qu'elle pourrait donner au Conseil fédéral la possibilité de revoir sa position et de se présenter devant notre plénum avec une suggestion qui inclut la disposition constitutionnelle de l'initiative et qui corrige les dispositions transitoires fort discutables. Si cette proposition n'était pas acceptée dans le sens que je viens d'expliquer, nous appuierions l'initiative. Nous vous invitons à faire de même.

Frau Fankhauser: Mit ihrer Forderung nach gerechter Belastung des Schwerverkehrs stellt diese Initiative einen weiteren Baustein für eine koordinierte Verkehrspolitik dar, dies unter zwei Gesichtspunkten:

1. Die Deckung der Strassenkosten: Nach der Strassenrechnung 1983 machte die Unterdeckung mindestens 250 Millionen Franken aus. Die seit 1. Januar 1985 gültige pauschale, nicht leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe hätte Einnahmen von 158 Millionen Franken bringen sollen, das heisst, dass auch im Falle eines Erreichens dieses Zieles – es wurde bekanntlich nicht erreicht – immer noch eine grosse Unterdeckung verblieben wäre. Dazu ist zu bemerken, dass die Strassenrechnung nach heutiger Methode nicht zu befriedigen vermag. Nach einer Studie des VCS und der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz beträgt die Unterdeckung je nachdem sogar 400 bis 600 Millionen Franken, vom Einbezug der sogenannten sozialen, externen Kosten ganz zu schweigen.

Die 1980 vom Bundesrat selber vorgeschlagene leistungsabhängige Abgabe hätte immerhin zirka 350 Millionen Franken eingebracht, was dem Ziel der Kostendeckung doch wesentlich näher gekommen wäre. Die VCS-Initiative nimmt im wesentlichen diesen Vorschlag wieder auf und berücksichtigt zusätzlich gewisse soziale Kosten.

2. Die Ueberlegungen des Umweltschutzes. Fixe Abgaben – also Pauschalen wie die Schwerverkehrsabgabe oder Vignette – bilden einen Anreiz zu vermehrter Benutzung der Strasse. Es spielt nämlich keine Rolle, ob man pro Jahr 10 000 oder 100 000 Kilometer fährt. Der Ansatz bleibt derselbe. Der Anreiz zur Umlagerung von Gütern von der

Strasse auf die Schiene entfällt. Leistungsabhängige Abgaben sind verkehrspolitisch und bis zu einem gewissen Grad auch sozial gerechter, weil sie sich nach tatsächlich gefahrenen Kilometern, tatsächlich transportierten Gewichten richten. Viele Fahrer werden durch die heutigen Pauschalen bestraft, andere belohnt.

Diese Initiative des VCS ist ein Schritt in die richtige Richtung und unterstützt die Bemühungen des Bundesrates, eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einzuführen.

Die Initianten haben auch zu verstehen gegeben, dass sie bereit wären, ihre Initiative zurückzuziehen, falls die KVP-Vorlage angenommen und die Schwerverkehrsabgabe mindestens in der Form, wie sie der Bundesrat vorschlägt, verankert wird und das entsprechende Gesetz in den Umrissen klar vorliegt.

Die Diskussion um die Schwerverkehrsabgabe ist noch lange nicht abgeschlossen, vielleicht leider. Zwar ist es in der Medienlandschaft zum Glück ruhiger geworden.

Eine parlamentarische Initiative Villiger steht im Raum, zwei Volksinitiativen sind angemeldet, und deshalb ist es uns sehr wichtig, diesen Trumpf, den wir jetzt in der Hand haben, nicht zu früh herauszugeben. Wir wehren uns nicht gegen eine Rückweisung; beim Vorschlag Müller-Aargau sind aber etliche Unbekannte enthalten. Deshalb ist die Rückweisung an den Bundesrat sicher richtig. Sollte die Rückweisung abgelehnt werden, werden wir – wie im Antrag formuliert – für die Annahme plädieren. Wir übersehen gar nicht die Steine, die auf dem Weg der Uebergangsbestimmungen liegen. Ich werde mich später kurz zur Frage der Annahme äussern, falls die Rückweisung abgelehnt wird.

Die Zielsetzungen der Initiative, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgaben zu erheben, die Strassenkosten durch die Benutzer bezahlen zu lassen, um die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, stimmen mit unseren eigenen und denjenigen der KVP überein. Hier treffen sich finanzpolitische und Umweltschutz-Aspekte, und das verdient unsere Unterstützung.

Frau Robert: Herr Aliesch hat vöhrin das Hohelied der Strasse und des Privatverkehrs gesungen und dabei zu einem Rundschlag gegen die Initianten ausgeholt. Er hat die Initianten geradezu verteufelt, nicht nur von Zwängerei, Fehlern, sondern auch von Dummheit, von böser Absicht gesprochen. Das darf nicht unwidersprochen bleiben. Er verteufelt damit auch über 100 000 Unterzeichner dieser Initiative; das sind jedoch weder Teufel noch Dummköpfe. Nicht zuletzt – ich habe Herrn Bundesrat Schlumpf während dieser Attacke beobachtet und mit Erleichterung festgestellt, dass es ihm zunehmend unwohler dabei geworden ist, denn eigentlich muss auch er sich betroffen fühlen – ist diese Initiative nichts anderes als das, was der Bundesrat 1980 im Prinzip selber vorgeschlagen hat. Ich denke, dass sich auch er nicht gerne unter die Dummen und die Bösen einreihen lässt.

Unseres Erachtens ist zum heutigen Zeitpunkt diese Initiative sehr nötig, nicht als ein Druckmittel, sondern als eine Sicherung, denn es wurde zu Recht wiederholt betont, die koordinierte Verkehrspolitik stehe absolut nicht. Die koordinierte Verkehrspolitik und die dazugehörige Ausführungsgesetzgebung ist vorläufig noch eine Taube auf dem Dach. Solange die Taube auf dem Dach sitzt, sollte man den Spatz nicht leichtfertig aus der Hand geben.

Inhaltlich ist die Initiative – wie schon gesagt – im Grundsatz mit dem identisch, was seit 1980 vom Bundesrat gefordert wird und was wir uns, wie ich hoffe, mehrheitlich wünschen. Wir Grüne sind auch der Meinung, dass die Uebergangslösung nicht befriedigend ist. Man sollte das allerdings nicht dramatisieren. Es wurde von den heftigen Reaktionen des Auslandes gesprochen wie auch vom Aufstand hier im Nationalratssaal. Das hat sich alles gelegt, und es würde sich auch ein zweites Mal legen. Wir müssen uns klar sein, dass man den Bär nicht waschen kann, ohne den Pelz nass zu machen. Wir werden uns in Zukunft noch an verschiedene Dinge gewöhnen müssen, die uns nicht lieb sind, die

wir für den Umweltschutz aber tun müssen. Wir glauben selbst auch, dass die Uebergangslösung ein kleines Uebel wäre, welches durch eine rasche Ausführungsgesetzgebung zu entschärfen oder sogar zu umgehen wäre.

Wir sind für eine Lösung im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik. Wir sind aber auch der Meinung, dass diese Initiative ihren Platz im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik hat und nicht dazu im Widerspruch steht, wie hier verschiedentlich gesagt wurde. Es ist selbstverständlich, dass die Initianten ihre Initiative zum heutigen Zeitpunkt nicht zurückziehen können. Da müsste schon ein wenig mehr Sicherheit in bezug auf die koordinierte Verkehrspolitik und deren Ausführungsgesetzgebung gegeben sein. Wir Grüne sind deshalb gegen einen Rückzug. Wir sind dafür, dass man die Initiative nicht zur Ablehnung empfiehlt, sondern zur Annahme, trotz der leichten Bedenken wegen der darin vorgesehenen Uebergangslösung.

Es bleibt nun noch der Vorschlag Müller. Hier sind wir der Meinung, dass er Priorität haben und man ihm den Vorzug geben sollte. Er ist realistisch und gibt uns die Chance, innert nützlicher Frist eine vernünftige Lösung zu realisieren. Der Kommissionssprecher hat auch hier gesagt, eine Diesel-Treibstoffbelastung sei etwas Unbeliebtes. Ich möchte noch einmal sagen: Der Umwelt zuliebe werden wir uns noch an manches Ungeliebte gewöhnen müssen: je rascher, desto besser.

Die Initiative ist dazu angetan, die KVP nicht zu verzögern oder gar zu unterminieren oder ihr zu widersprechen, sondern dazu, die Erfolgchancen der KVP zu erhöhen. Verlieren können wir nichts dabei, wenn wir sie zur Annahme empfehlen – verlieren können wir jedoch, wenn wir sie zur Ablehnung empfehlen bzw. wenn sie abgelehnt wird und wir am Schluss überhaupt nichts mehr von dem in der Hand haben, was wir möchten, nämlich eine kostendeckende, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Im jetzigen Zeitpunkt wäre unseres Erachtens der Rückzug unmöglich und verfrüht. Ich bin sicher, wenn es sich zeigt, dass die KVP durchsetzbar ist, dann sind die Initianten die ersten, die auch bereit sind, ihre Initiative zurückzuziehen.

Sie haben es – Herr Aliesch, jetzt sind Sie hier – weder mit bösen Leuten noch mit Dummköpfen zu tun, sondern mit sehr besonnenen und echt besorgten Leuten. Diese Leute werden, wenn es soweit ist und wir das Ziel KVP erreicht haben, ihre Initiative ganz sicher zurückziehen.

M. Cotti Flavio: Je serai très bref car je pense que tout ce qui devait être dit en cette matière l'a été et je ne voudrais pas répéter les interventions des rapporteurs ni celle de M. Kühne qui ont expliqué très en détail les raisons qui poussent le groupe du PDC à refuser également cette initiative. Pourtant, je tiens à être parfaitement clair à propos d'une opinion à laquelle j'adhère totalement. Cette initiative est tout à fait légitime et il ne s'agit pas de critiquer les 100 000 personnes respectables qui l'ont signée. Au contraire, nous pensons que cette initiative mérite la plus grande attention de la part du Parlement, surtout dans le cadre financier longuement traité ce matin, en particulier en ce qui concerne la conception de la politique coordonnée des transports. Pourquoi sommes-nous arrivés à la conclusion que cette initiative ne peut être approuvée? Pas seulement pour des raisons formelles sur lesquelles je reviendrai plus tard; je dirai surtout pour des raisons de fond car certains aspects de cette initiative ne sont pas convaincants. En particulier, les prestations ou les taxes dépendant de celles-ci sont loin d'être une chose acquise sur le plan parlementaire, même si cela a bien été une intention du Conseil fédéral il y a cinq ans et reste malgré tout une conviction du Conseil fédéral à propos de laquelle je ne voudrais pas m'exprimer aujourd'hui.

Die leistungsabhängigen Abgaben, Herr Bundesrat, sind in meinen Augen noch nicht eine feststehende Sache in diesem Parlament. In den Reihen der CVP gibt es etliche Bedenken gegenüber dieser Art der Besteuerung. Es wäre sicher verfrüht, die Gesetzgebung, die kommen wird, schon heute beurteilen zu wollen. Aber diese Frage darf natürlich

im Rahmen der Initiative als nicht definitiv für uns geklärt gelten. Wir sind natürlich gerne bereit, darüber in der Zukunft zu diskutieren. Als Vertreter eines Grenzkantons habe ich aber die grössten Bedenken.

Pour ce qui a trait aux taxes générales prévues par les dispositions transitoires du projet d'initiative, je dois témoigner d'une conviction unanime à l'intérieur du groupe PDC: il s'agit là de taxes qui vont au-delà de toute mesure. Le Conseil fédéral a de bonnes raisons d'affirmer que nous aurions des difficultés supplémentaires avec l'étranger si l'on voulait s'engager dans l'application de telles dispositions. Je ne veux pas vous rappeler toutes les difficultés que nous avons rencontrées au sujet de l'article constitutionnel que nous avons voté en son temps. Voulons-nous aggraver ces difficultés? Cela serait tout à fait déraisonnable et c'est la raison pour laquelle le groupe unanime considère les dispositions transitoires comme démesurées et inacceptables.

J'en arrive maintenant à la politique coordonnée des transports à propos de laquelle on a longuement discuté ce matin. J'ai affirmé à cette tribune, et je le répète maintenant, qu'il est faux de prétendre que, si le Parlement a accepté quelques compromis sur le plan de la politique coordonnée des transports, cette politique serait maintenant dépourvue de toute valeur. Bien au contraire! Je me permets de citer justement l'article 37 qui crée les bases qui permettront de régler les aspects financiers de ce problème. Nous avons réalisé là quelque chose d'excellent et je pense que la solution souple, élastique que le Parlement a acceptée à une confortable majorité représente la solution qui permettra, suivant l'évolution des cas qui se présenteront, au Conseil fédéral et au Parlement, de déterminer la répartition des financements. Aussi, pourquoi vouloir s'accrocher à une solution rigide quand la politique coordonnée des transports nous apporte au contraire une solution tout à fait valable, souple, capable de faire front aux problèmes nouveaux qui peuvent se poser au fur et à mesure des expériences que nous ferons en la matière.

Ceux qui affirment que la politique coordonnée des transports n'est pas définitivement acquise ont bien raison et nous pouvons d'ores et déjà percevoir quelles difficultés elle va rencontrer à l'avenir. Mais est-ce là une raison pour dire oui à une initiative populaire dont nous ne pouvons accepter différents aspects, qui portent également sur le fond? Je ne le pense pas. C'est plutôt une raison pour essayer de nous engager davantage dans les solutions que nous avons votées ce matin. Donc, pour des raisons de fond, aussi bien que de forme, le groupe PDC vous demande de rejeter l'initiative et d'entrer en matière.

Oehen: Sie werden gleich anschliessend feststellen, dass ich aus Zufall, und nicht etwa weil ich mit Frau Robert das Votum abgesprochen hätte, mehrmals dieselben Vergleiche bringe wie sie. Ich ziehe aber dann ganz andere Schlussfolgerungen.

In der Volksabstimmung vom 26. Februar 1984 wurde bekanntlich der Bundesbeschluss über die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe vom 24. Juni 1983 angenommen. Die dazugehörige Verordnung stammt vom 1. Januar 1985. Sie wissen, dass kaum je auf einem Gebiet wie auf diesem der Bundesrat härtester Kritik aus dem In- und Ausland ausgesetzt war, als er den manifestierten Volkswillen tatsächlich durchsetzte. Ich habe hier im Rat einmal Ihrem Herrn Kollega Stich den Rücken zu stärken versucht und ihm gesagt: «Es gibt für Sie keinen Spielraum. Sie haben den Volkswillen zu vollziehen.» Durch das bisherige Verhalten hat der Bundesrat Standfestigkeit bewiesen und Einsicht gezeigt in die Notwendigkeiten der gezielten Förderung des öffentlichen Verkehrs und zu Lasten des Privatverkehrs, dies auch auf dem Gebiete des Transportwesens. Dafür sei dem Bundesrat an dieser Stelle gedankt.

Wie es in der heutigen Debatte wieder zum Ausdruck gekommen ist, kann man tatsächlich, Frau Robert, den Pelz nicht waschen, ohne dass er nass wird. Und die Umweltschäden werden uns noch viele, viele brutale Waschtage

aufzwingen. Dessen bin ich sicher. Die hohe Belastung des Schwerverkehrs hat das einheimische Transportgewerbe – vor allem für jenes im grenznahen Gebiet und für die Randregionen unseres Landes sowie für die Transporteure, die im internationalen Verkehr arbeiten, ist sie spürbar – bei weitem noch nicht verdaut. Und zum Teil – dessen bin ich sicher – müssen wir noch Korrekturmassnahmen für die Wirtschaft in den Randgebieten studieren und Korrekturmassnahmen einführen, wenn wir nicht dauernde Schäden gegen unsere eigene Ideologie der dezentralen Besiedlung riskieren wollen.

Die Einsichten über die Notwendigkeit einer bewussten Steuerung oder Beeinflussung des Schwerverkehrs sind bei weitem noch nicht so verbreitet, wie es für das Tragen aller dieser Opfer eigentlich nötig wäre. Ich muss ganz persönlich feststellen, dass das Transportgewerbe im Grenzraum tatsächlich unter der Konkurrenz des Transportgewerbes auf der anderen Seite, also des italienischen Transportgewerbes, leidet. Ich möchte hier den Appell an unseren Verkehrsminister richten, diesem Problem seine Aufmerksamkeit zu schenken. Es sind ungelöste Probleme, die uns in der weiteren Entwicklung der Gesetzgebung noch Schwierigkeiten bereiten könnten.

Die Opposition insgesamt scheint heute tatsächlich ruhiger geworden zu sein. Aber die Initianten sollten an den Spruch denken: «Wecket schlafende Hunde nicht!» Und Ihnen, Frau Robert, möchte ich sagen: «Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach!» Für mich ist der Spatz in der Hand die heutige Uebergangslösung und die Taube auf dem Dach die vorliegende Initiative. Der Artikel der koordinierten Verkehrspolitik, den wir heute hier bereinigt haben, existiert in diesem Vergleich überhaupt noch nicht. Es wird schon nicht leicht sein, die koordinierte Verkehrspolitik gemäss unseren Beschlüssen durch die Volksabstimmung zu bringen. Wenn wir nun aber in absehbarer Zeit diese Initiative zur Volksabstimmung bringen, besteht höchste Gefahr, dass wir die ganzen oppositionellen Kräfte für die nächste Runde der koordinierten Verkehrspolitik wieder voll reaktivieren. Niemand kann die Gefahr verniedlichen, dass eine eventuelle Abstimmung über diese Volksinitiative für die ganze Idee eine schwere Niederlage bedeuten kann. Damit würde die Zukunft der koordinierten Verkehrspolitik wiederum schwer gefährdet.

Aufgrund dieser realpolitischen Ueberlegungen bitte ich an dieser Stelle die Initianten, die Initiative zurückzuziehen, trotz der richtigen Bemerkungen, die an diesem Pult gemacht wurden über die Gefahr, dass man bei einem Rückzug nichts Sicheres in Händen halte. Wenn das heute nicht geschehen wird, werde ich trotz allem den Antrag von Frau Fankhauser unterstützen. Und ich werde, wenn der Kelch nicht an uns vorbeigehen sollte – das versichere ich Ihnen –, in einer eventuellen Volksabstimmung nach Kräften für die Initiative eintreten, aber mit grösster Angst, dass mit einer solchen erzwungenen Volksabstimmung der Sache ein Bärendienst geleistet wird.

Kühne, Berichterstatter: Herr Oehen hat eigentlich viele meiner Antworten vorweggenommen, vor allem die Vergleiche mit der Taube und dem Spatz. Damit hat er mir erspart, mich in diesem Saale mit den Frauen auseinanderzusetzen. Herr Oehen zieht aber andere Schlussfolgerungen als ich. Ich möchte mich jetzt vor allem dem Rückweisungsantrag von Herrn Müller-Aargau zuwenden: Das Stichwort dazu hat Frau Fankhauser geliefert. Sie hat gesagt, es gehe darum, den Trumpf noch etwas in den Händen zu halten. Wie ist es nun wirklich mit der Fristverlängerung? Wenn wir heute die Volksinitiative zur Ablehnung empfehlen, setzen wir die Initianten noch nicht unter Druck. Wir haben ja das Zweikammersystem. Wenn wir aber nichts beschliessen und eine Rückweisung vornehmen oder die Sache bei uns behalten, dann enthalten wir dem Ständerat die Stellungnahme vor. Ueber Rückzug – das habe ich Ihnen schon gesagt – muss erst nach dem Entscheid des Zweirates entschieden werden, nämlich dann, wenn sich der Bundesrat anschickt, die Vorlage dem Volk zur Abstimmung zu unterbreiten.

Bei den Uebergangsbestimmungen, wie sie Herr Müller vorschweben, und der definitiven Verfassungsnorm, wie sie Artikel 36quater der Volksinitiative anstrebt, stimmt nicht alles überein. In der definitiven Fassung der Initiative ist die Rede von einer leistungsabhängigen Abgabe, und leistungsabhängig sind meiner Ansicht nach die Kriterien Tonnage und gefahrene Kilometer. Die Dieseltreibstoffbelastung ist ein gewisser Indikator, aber eher ein gefährlicher. Als ehemaliger Motorfahreroffizier kann ich Ihnen aus eigener Erfahrung sagen, dass der Treibstoffverbrauch im Berggebiet ohne weiteres drei- bis fünfmal höher sein kann als im Flachland. «Leistungsabhängig» mit Treibstoffverbrauch gleichzusetzen, stimmt nur sehr bedingt.

Wenn Ihnen, Herr Müller, eine europäische Lösung vorschwebt, bei der das Problem der Treibstoffbelastung harmonisiert werden soll, sehe ich nicht ein, weshalb dies mit der VCS-Volksinitiative gekoppelt werden soll. Sie kennen die Bedingungen, an die eine europäische Lösung schweizerischerseits geknüpft werden kann. Die werden von der Verfassung, allenfalls einer neue Verfassungsgrundlage, wenn die KVP-Artikel durchgehen, gegeben. Wenn das nicht der Fall ist, müssen wir uns Artikel 16 der Uebergangsbestimmungen ansehen und schauen, ob es mit den 30 Rappen genügt oder ob allenfalls dort eine Anpassung notwendig ist. Mir scheint also, der Rückweisungsantrag von Herrn Müller sei vor allem darauf angelegt, Zeit zu gewinnen. Ich muss Ihnen somit beantragen, die Rückweisung abzulehnen und dem Antrag der Kommission zuzustimmen, die Initiative sei Volk und Ständen zur Verwerfung zu empfehlen.

M. Etique, rapporteur: J'apporterai une petite précision à l'intention de M. Carobbio. Il ne faudrait pas donner l'impression que rien n'a été entrepris jusqu'à ce jour et que rien n'existe pour taxer le trafic des poids lourds puisque la législation actuelle est entrée en vigueur le 1er janvier 1985. Quelque chose existe, quelque chose se fera encore. Les intentions claires du Conseil fédéral sont connues et c'est la raison pour laquelle j'ai pu affirmer que, dans une certaine mesure, plusieurs propositions ou revendications des initiants sont réalisées ou en passe de l'être. Je suis toutefois conscient que le système actuel n'est pas pleinement satisfaisant dans leur optique.

Vous auriez souhaité, Monsieur Carobbio, à titre de contre-projet, qu'une augmentation des taux soit prévue dans les dispositions transitoires du régime actuel. A cet effet, il faut tenir compte de deux éléments. Tout d'abord, une hausse provoquerait des réactions sur le plan international. Nous avons eu quelques difficultés avec plusieurs pays. Les choses sont en train de s'arranger; ne rallumons pas le feu par une augmentation une année après l'introduction des redevances actuelles. Le second élément est celui des coûts catégoriels. Si l'on peut se mettre d'accord sur un principe selon lequel le trafic routier ne couvre pas encore les coûts qu'il occasionne, reste la question importante de la définition de la couverture par catégories de véhicules. Cependant, peut-on introduire des hausses importantes sans être au clair sur la couverture en question?

M. Müller a également présenté une proposition. Son contre-projet s'éloigne sensiblement des intentions des initiants. Or, ceux-ci accepteraient-ils de retirer leur initiative et de se contenter d'une proposition style Müller?

Nous sommes loin également du projet du Conseil fédéral ainsi que de la politique coordonnée des transports. Une augmentation des taxes nécessiterait une nouvelle modification de la constitution, à l'article 16 des dispositions transitoires, et le système qui consisterait à jouer sur les taxes grevant le carburant Diesel présuppose deux conditions. La première toucherait la limitation des importations de mazout par les transporteurs routiers – et on connaît les problèmes qui se posent à ce sujet sur le plan européen – et la seconde supposerait une certaine coordination européenne – et l'on sait également les difficultés de la réaliser dans tous les domaines et dans celui-ci en particulier.

Pour le reste, je ne peux pas ajouter d'autres considérations à celles qui ont été émises lors de ce débat par ceux qui recommandent le rejet de l'initiative et de la contre-proposition de M. Müller.

Bundesrat **Schlumpf**: Eine Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat, um eine modifizierte Regelung im Bereiche der Uebergangsbestimmungen zu bringen, würde nichts fruchten. Ich wüsste nicht, was wir dann vorschlagen wollten. Wir haben jetzt eine Vorlage – natürlich ist sie noch lange nicht geltendes Recht – für eine definitive Ordnung von Verkehrsabgaben nach Massgabe des Leistungsprinzips und der Kausalität. Das ist enthalten im heute verabschiedeten Artikel 37 der KVP-Vorlage. Wir haben auch eine befristete Uebergangsordnung mit den beiden Artikeln 17 und 18 der Uebergangsbestimmungen, in denen die pauschale Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette festgehalten sind. Der Bundesrat müsste etwas Drittes als Gegenvorschlag bringen, etwas anderes als die Uebergangsbestimmungen, aber auch nicht dasselbe wie die Initiative. Das wäre ein Umweg. Wir würden mit einem solchen Gegenvorschlagentwurf zu Ihnen kommen, und das Schicksal im Parlament ist heute schon absehbar.

Wir müssen daran denken, dass auch mit einer einjährigen Verlängerung die Frist im Oktober 1987 abläuft. Wir sind es den Initianten schuldig, dass wir die Sache vorantreiben. Ich bin übrigens durchaus der Meinung, dass diese Initianten ehrbare Mitbürger sind, nicht Dummköpfe oder Zwänger. Sie haben die Initiative im Oktober 1982 eingereicht. Das war zu der Zeit, als wir die KVP-Botschaft verabschiedeten, sogar bevor sie publiziert war, als Schwerverkehrsabgabefrage und Vignettenfrage im Parlament pendent waren. Ich sehe also nicht, was eine Vorlage des Bundesrates für eine modifizierte Uebergangsbestimmung bringen könnte, wenn wir nicht in Kauf nehmen wollen, dass die Auseinandersetzungen auf internationaler Ebene, die sich jetzt doch beruhigt haben, wieder von neuem losgehen.

Ich danke übrigens Nationalrat Müller für die freundlichen Worte in bezug auf die Europarats-Diskussion. Ich habe diese Gelegenheit dort gerne benützt, um den schweizerischen Standpunkt einmal mehr zu vertreten. Ich glaube, wir sind auf einiges Verständnis gestossen. Man darf sagen, auch die Reaktionen im Ausland sind abgeklungen. Uebrigens in Italien, Nationalrat Oehen, wurde bis heute keine Gegenmassnahme beschlossen. Der *diritto fisso*, der diskutiert wurde, der wurde ja aufgeschoben.

Ich teile aber die Beurteilung von Nationalrat Oehen: Wenn wir die Sache forcieren und quasi durchboxen wollten, würden wir gegen die KVP-Vorlage zusätzliche Gegnerschaft provozieren. Sie hat es wahrhaftig nicht nötig, es wird ihr nämlich Gegnerschaft genug erwachsen. Ich unterstütze deshalb den Appell, den Herr Oehen vorgebracht hat. Obwohl wenig vorliegt, um feststellen zu können, man sei seitens der Initianten bereits am Ziel, wäre doch zu überlegen, ob sie der Sache nicht einen Dienst erweisen, wenn Sie nach der Behandlung im Ständerat – wie es Herr Kühne vorschlug – die Rückzugsfrage noch einmal prüfen würden. Etwas anderes könnte aus den Gründen, die Herr Oehen darlegte, sogar kontraproduktiv sein.

Darf ich noch eine letzte Bemerkung anbringen: Wir müssen auch an den Souverän denken. Der Souverän verliert schon gelegentlich etwas die Uebersicht. Er hatte über die Schwerverkehrsabgabe/Vignette abzustimmen. Es stehen verschiedene Volksinitiativen für Aufhebung bevor; wir haben die KVP-Vorlage. Es wartet ihm die Abstimmung über «Bahn 2000». Mir will scheinen, dass der Souverän allmählich, in den nächsten ein bis zwei Jahren, mit Verkehrsvorlagen derart eingedeckt sein wird, dass er die Zusammenhänge kaum mehr zu erblicken vermag. Da sollten wir uns auf Schwerpunkte konzentrieren, damit der Souverän informiert Stellung beziehen kann. Auch das spricht dafür, dass man diese Initiative nicht dem Souverän vorlegen sollte, jedenfalls aber nicht mit einem Gegenvorschlag, sonst wird die Sache noch weniger transparent. Wenn schon, dann

ohne Gegenvorschlag! Das gibt auch eine ehrliche und überblickbare Fragestellung für die Stimmbürger. Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Präsident: Herr Müller-Aargau hat einen Antrag auf Rückweisung an den Bundesrat gestellt, mit dem Auftrag, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Kommission und Bundesrat lehnen diesen Antrag ab.

Abstimmung – Vote

Für den Rückweisungsantrag Müller-Aargau	36 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	75 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Fankhauser/Antrag Carobbio

Siehe oben

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Fankhauser/Carobbio

Voir ci-devant

Präsident: Hier haben Frau Fankhauser und Herr Carobbio ihre Anträge bereits begründet.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Fankhauser/Carobbio	44 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	74 Stimmen

Gesamt Abstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	75 Stimmen
Dagegen	34 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

86.254

Pétition Schweizer Freiheitsbund. Entlastung des Lastautotransportgewerbes

Pétition de la Fédération suisse pour les libertés. Réduction des charges financières imposées aux camionneurs

Herr **Kühne** unterbreitet im Namen der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Der Schweizer Freiheitsbund beantragt, die Schwerverkehrsabgabe sei aufzuheben. Als Kompensation sei eine minimale Mehrbelastung des Dieseltreibstoffes vorzunehmen und die Einfuhrmenge der in unser Land einfahrenden Lastfahrzeuge sei auf 50 Liter zu beschränken.

Die Petition verfolgt die gleichen Ziele wie die parlamentarische Initiative 85.232 unseres Ratskollegen Villiger, welche die Verkehrskommission unter Beizug vieler Fachleute, so auch Herrn Botschafter Lévy und Herrn Generalsekretär Landgraf, letztmals am 25. Juni beraten hat. Damals wurde

ein Beschluss ausgesetzt, da namentlich die Kategorienrechnung noch nicht bereinigt war und verschiedene Fragen im Zusammenhang mit dem Verhalten ausländischer Staaten zu unserer Schwerverkehrsabgabe offen waren. Inzwischen hat sich das Problem der Retorsionsmassnahmen weitgehend entschärft. Zudem würde eine Einfuhrbeschränkung auf 50 l Dieselöl wieder einen schweizerischen Alleingang bedeuten. Die EG und Oesterreich haben diese Menge auf 200 l erhöht und eine noch höhere Limite ist im Gespräch.

Solche Treibstoffmengen erlauben es, die Schweiz zu durchqueren, ohne zu tanken. Die Treibstoffbeschränkung behindert die Abfertigung an der Grenze und ist bei den Zollbeamten und Transporteuren gleichermaßen unbeliebt. Die Petition wurde am 23. März 1985 eingereicht, als Drohungen mit Retorsionsmassnahmen ihren Höhepunkt erreichten. Heute hat sich die Situation beruhigt. Zudem entspricht die Einfuhrbeschränkung von 50 l Dieseltreibstoff nicht mehr internationalen Usanzen, wie dies die Verfasser der Petition festgehalten haben.

Antrag der Verkehrskommission

Die einstimmige Verkehrskommission beantragt, von der Petition Kenntnis zu nehmen, ihr jedoch keine Folge zu geben.

Proposition de la commission des transports et du trafic

La commission des transports et du trafic propose à l'unanimité de prendre acte de la pétition, mais de ne pas lui donner suite.

Zustimmung – Adhésion

84.389

Postulat Oehler Koordinierte Verkehrspolitik. Luftfahrt Politique coordonnée des transports. Navigation aérienne

Wortlaut des Postulates vom 22. März 1984

Der Bundesrat wird eingeladen, Bericht und Antrag zu stellen, wie im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik die Infrastruktur-, Sicherheits- und Umweltschutzkosten der nicht strassengebundenen Verkehrsarten des privaten Verkehrs aus den Erträgen der fiskalischen Belastung der Treibstoffe mitfinanziert werden können.

Texte du postulat du 22 mars 1984

Le Conseil fédéral est invité à présenter un rapport dans lequel seront proposés les voies et moyens permettant de co-financer, dans le cadre de la politique coordonnée des transports, les frais d'infrastructure, de sécurité et de protection de l'environnement qu'entraînent les modes de transport non routier du trafic privé; ce financement devra être assuré par le produit de la charge fiscale prélevée sur les carburants.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

In den bisherigen Diskussionen, selbst in der Botschaft über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik vom 20. Dezember 1984, werden weitgehend nur die Verkehrsträger Schiene und Strasse angesprochen, Luft- und Schifffahrt werden nur ganz nebenbei oder gar nicht in Betracht gezogen.

Der zur Diskussion stehende Vorschlag für die Fassung des Art. 37 BV sieht vor, dass der Bund für den privaten Verkehr «den Reinertrag eines Zuschlages auf dem Treibstoffzoll

oder auf einer entsprechenden Verbrauchssteuer» einzusetzen habe.

Bisher hatten und haben die nicht strassengebundenen Verkehrsträger zu Lande, zu Wasser und in der Luft neben dem Grundzoll den Nationalstrassenzuschlag zu entrichten, was in den betroffenen Kreisen nie verstanden wurde, weil zwischen dem Treibstoffverbrauch dieser Verkehrsträger und dem Nationalstrassenbau kein sachlicher Zusammenhang besteht. Dazu kommt, dass gewissen ähnlich gelagerten Verkehrsträgern bzw. Treibstoffverbrauchern (z.B. Binnenschifffahrt, Baumaschinen etc.) der Nationalstrassenzuschlag zurückerstattet wird, somit stossende Ungleichheiten geschaffen werden.

Aus sachlichen Gründen und im Interesse der rechtsgleichen Behandlung aller Verkehrsträger muss darauf Bedacht genommen werden, dass die Erträge aus dem Zuschlag auf dem Treibstoffzoll oder auf einer entsprechenden Verbrauchssteuer, welche von den nichtstrassengebundenen Verkehrsträgern zu Lande, zu Wasser und in der Luft erbracht werden, für die Finanzierung von Infrastrukturaufgaben, Sicherheits- und Umweltschutzmassnahmen dieser Verkehrsarten eingesetzt werden.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 3. Juni 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 3 juin 1985

Nach Artikel 36ter der Bundesverfassung wird die Hälfte des Reinertrags des Treibstoffzolls und der gesamte Ertrag eines Zolzuschlages «für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr» verwendet. Bei der Beratung dieser neuen Verfassungsbestimmungen wurde ein Antrag, die Zweckbindung sei auf die Bedürfnisse der Flughäfen auszuweiten, vom Nationalrat am 22. Juni 1982 klar abgelehnt. Auch bei den Verhandlungen des auf dieser Verfassungsgrundlage basierenden Treibstoffzollgesetzes hat der Nationalrat an der letzten Frühjahrsession einen Antrag, der zweckgebundene Anteil vom Flugbenzin sei für Umweltschutzmassnahmen auf Flugplätzen zu verwenden, wiederum deutlich verworfen.

Der Bundesrat anerkennt die wertvollen Leistungen der Leichtaviatik für die Militär- und Berufsfliegerei. Der Bund subventioniert deshalb auf anderem Weg gezielt die fliegerische Nachwuchsförderung mit Beiträgen an den fliegerischen Vorschulunterricht, die Schweizerische Luftverkehrsschule, die fliegerische Weiterbildung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt und die Militärpilotenausbildung. Er unterstützte bis anhin auch den Ausbau von Leichtflugzentren, und er kann diese Unterstützung bis Ende 1990 in Form von Darlehen bis zur Höhe von 20 Prozent der Kosten des Ausbaus weiterhin gewähren.

Bei dieser Sachlage ist der Bundesrat der Auffassung, der vom Postulanten gewünschte Bericht erübrige sich.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

Oehler: Ich habe das Postulat am 22. März 1984 eingereicht. Mittlerweile sind in der koordinierten Verkehrspolitik grosse Schritte und Veränderungen vorgenommen worden. Aus dem Postulatstext bzw. aus meinen Vorschlägen ist mehr oder weniger alles berücksichtigt worden. Es fehlt nur die Zusage, dass der Bundesrat finanzpolitisch die Umweltschutzforderungen mit Blick auf den Flugverkehr, die Regionalflugplätze, die Unterstützung der Vorbereitung der Jungpiloten berücksichtigt und sich diese Angelegenheit mit Blick auf die neuen Veränderungen nochmals zu Gemüte führt. Auch hierfür sollen die entsprechenden Mittel nach Möglichkeit bereitgestellt werden.

Ich bitte Herrn Bundesrat Schlumpf angesichts der Veränderungen, seine Stellungnahme abzugeben. In diesem Sinne ist dann keine Abstimmung mehr nötig, zumal das meiste mittlerweile erfüllt ist.

Schwerverkehrsabgabe. Volksinitiative

Redevance sur les poids lourds. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.048
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.03.1986 - 15:00
Date	
Data	
Seite	91-102
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 147

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.