

handle sich tatsächlich um den Schutz der landwirtschaftlichen Gebiete zulasten der Baugebiete, muss ich Ihnen sagen: Es gibt in den Kantonen bereits heute Versuche, die landwirtschaftlich genutzten Flächen gesetzlich zu schützen. Wir haben aber mit solchen Bestimmungen noch keine Erfahrung. Es wird interessant sein zu sehen, welche Erfahrungen wir hier machen werden. Es ist nicht an der Zeit, dass der Bund bereits eingreift, wenn man noch gar nicht sagen kann, ob es taugliche oder untaugliche Instrumente sind. Lassen wir doch im Sinne eines vernünftigen Förderalismus die Kantone einmal vorangehen, und lassen Sie uns schauen, was sie mit ihren eigenen kantonalen Rechtsnormen zuwege bringen.

Zu Ziffer 2: Die effektive Ueberbaubarkeit von Bauzonen soll in neu zu schaffenden, im Raumplanungsgesetz zu verankernden Erschliessungsetappen gewährleistet werden. Hier gestehe ich zu, dass Herr Loretan – und mit ihm der Nationalrat – ein echtes Problem anschneidet, das Problem, das entsteht, wenn eingezontes Baugebiet vom Eigentümer nicht verkauft oder überbaut wird. Da nützt die ganze Raumplanung nichts mehr. Wir haben zu grosse Bauzonen, die aber praktisch brachliegen. Ich bestreite rundweg, dass der Weg, den Ziffer 2 aufweist, ein gangbarer Weg ist. Wir dürfen den Bundesrat nicht mit bereits vorweggenommenen Rezepten zur Lösung dieses Problems hinführen, sondern es wird darum gehen, dass der Bundesrat und vorderhand die Kantone sich selbst mit diesem Problem auseinandersetzen und nach Lösungen suchen.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, in dieser Frage Ruhe in die Diskussion zu bringen und das Bundesamt respektive das Departement arbeiten zu lassen und uns in den Kantonen die Chance zu geben, eigene Möglichkeiten und eigene Wege zu testen. Ein Schritt dazu ist, diese Motion weder in der Form der Motion noch in der Form des Postulates anzunehmen, wobei ich ehrlicherweise sagen muss: Es ist mir aus rein kollegialen Gründen nicht ganz wohl bei diesem Antrag. Wir sind es nicht gewohnt, dass wir Ablehnung empfehlen. Ich habe Verständnis für die Stossrichtung dieser Motion, glaube aber, etwas mehr Ruhe täte der Sache besser. Daher beantrage ich Ihnen, weder Motion noch Postulat anzunehmen.

Bundesrätin Kopp: Wenn wir mit der Ablehnung dieses Postulates Ruhe in die Diskussion bringen könnten, würde ich Ihnen sofort beantragen, das Postulat abzulehnen. Aber die Ruhe bestimmen nicht wir und schon gar nicht mein Departement, sondern die Unruhe entsteht, weil die Situation unbefriedigend ist. Aus dieser unbefriedigenden Situation entstehen Initiativen, Vorstösse im Parlament. Wir versuchen, einigermaßen ausgewogene Lösungen zur Diskussion zu stellen, die sowohl den Interessen der Landwirtschaft wie auch den Interessen des Siedlungsgebietes gerecht werden, und das in kleinen und überschaubaren Schritten, die bewältigt werden können.

Sie haben die Diskussion fast so geführt, als ob schon konkrete Vorschläge auf Ihrem Pult liegen würden. Das ist aber nicht der Fall. Es geht um einen Vorstoss, der – wie zu Recht festgestellt wurde – dem vagen Inhalt nach eher einem Postulat gleichkommt. Herr Schönenberger hat darauf hingewiesen. Er hat auch drei Sätze aus dem Protokoll zitiert, und ich muss sagen, wenn ich bei Herrn Schönenberger mit zwei von drei Sätzen Gehör finde, ist meine Erfolgsquote schon relativ hoch.

Wir diskutieren hier noch nicht über den Inhalt der Revision. Ich habe Ihnen bereits gesagt, es gehe darum, ein politisches Zeichen zu setzen. Nicht mehr und nicht weniger will der Bundesrat. Und ich meine, dass bei Zustimmung zur Motion im Volk draussen verstanden wird, dass der Ständerat nun eben nicht nur auf dem Gebiet der Landwirtschaft etwas tun will, sondern auch auf dem Gebiet der Siedlung. Ich darf Ihnen auch nicht verhehlen, dass die ganze Bauwirtschaft beunruhigt ist, dass im Augenblick nur Bestrebungen im Gange sind, um Landwirtschaftsgebiet zu schützen. Sie befürchten, dass ihnen durch die Ausscheidung der Frucht- geflächen etwas entgehen könnte. Es ist nicht zu bestrei-

ten, dass der Druck auf die Bauzonen wegen der Frucht- geflächen, die wir jetzt verlangen, grösser wird.

Die Interessen auszugleichen heisst auf der anderen Seite, ein Instrument zur Verfügung zu stellen oder wenigstens den politischen Willen kundzutun, dass man solche Instrumente bereitstellen will, die nun eben auch den wichtigsten Interessen der Bauwirtschaft entgegenkommen, indem das verfügbare Bauland auch tatsächlich erschlossen wird. Also nochmals: Wir diskutieren nicht um die Sache, da kann ich Ihren Ueberlegungen durchaus folgen, sondern es geht darum, ein politisches Zeichen zu setzen. Das ist der Grund, warum wir Ihnen die Ueberweisung des Vorstosses als Motion und nicht als Postulat beantragen.

Präsident: Wir kommen zur Bereinigung. Wir haben drei Anträge: Ueberweisung des Vorstosses als Motion, Ueberweisung des Vorstosses als Postulat und Ablehnung des Vorstosses.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für Ueberweisung als Motion	5 Stimmen
Für Ueberweisung als Postulat	26 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für Ueberweisung als Postulat	25 Stimmen
Dagegen	4 Stimmen

Uebewiesen als Postulat – Transmis comme postulat

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)

Beschluss des Nationalrates vom 5. März 1986
Décision du Conseil national du 5 mars 1986

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Gadient, Berichterstatter: Die am 28. Oktober 1982 mit 105 352 gültigen Unterschriften eingereichte Volksinitiative für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsabgabe) ist ausschliesslich in die Form eines ausgearbeiteten Entwurfs gekleidet. Die Einheit der Form ist damit gewahrt. Die Initiative bezieht sich auf die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe und schlägt dafür einen Artikel-36quater der Bundesverfassung vor. Die Uebergangsbestimmung nach Artikel 16 will eine schon in der Uebergangszeit durch Verordnung des Bundesrates einzuführende Schwerverkehrsabgabe ermöglichen. Die Einheit der Materie ist somit gewahrt, denn es besteht ein enger Zusammenhang zwischen den beiden Verfassungsbestimmungen. Die Initiative ist in Würdigung dessen gültig.

Der Nationalrat hat vorerst einen Antrag auf Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten, mit 75 gegen 36 Stimmen abgelehnt. In der Gesamtstimmung wurde der Beschlussentwurf, wonach die Initiative Volk und Ständen zur Verwerfung empfohlen wird, mit 75 gegen 34 Stimmen gutgeheissen. Ihre Vorberaterkommission hat sich mit sechs gegen zwei Stimmen gegen die Ausarbeitung eines Gegenvor-

schlages ausgesprochen und dem Beschlussentwurf des Bundesrates in Uebereinstimmung mit dem Nationalrat im gleichen Stimmenverhältnis zugestimmt.

Die Zielsetzungen der Initiative sind in der Botschaft dargelegt. Die Volksinitiative für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsabgabe) will mit einem neuen Artikel 36quater eine dauernde Bundeskompetenz zur Erhebung einer leistungsabhängigen Abgabe zum Ausgleich der Kostenunterdeckung des Schwerverkehrs in der Bundesverfassung verankern. Insoweit als die Initiative eine leistungsabhängige Abgabe anstrebt, entspricht sie der seinerzeitigen Zielvorstellung des Bundesrates. Aber im Gegensatz zu dessen Vorlage über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik, die kostendeckende Abgaben im gesamten Verkehr und somit eine weitere Fassung anstrebt, bezieht sich die Kompetenz zur Erhebung einer Abgabe gemäss Initiative mit ihrer sektoriellen Ausrichtung lediglich auf den Strassenschwerverkehr. Die Initiative will eine Dauerlösung. Die heutige Schwerverkehrsabgabe dagegen ist auf zehn Jahre befristet, und es ist in der Kommission die Auffassung zum Ausdruck gekommen, dass in den verbleibenden achteinhalb Jahren genügend Zeit vorhanden ist, um im Rahmen der KVP allenfalls nötige Verbesserungen zu realisieren. Andererseits ist in der Kommission auch die Frage erörtert worden, ob man allenfalls die Abstimmung über die Initiative aussetzen könnte bis nach der Abstimmung über die Vorlage der koordinierten Verkehrspolitik, da die Initianten einen Rückzug erst zu jenem Zeitpunkt in Erwägung ziehen wollen. Gegen ein solches Vorgehen sprechen jedoch die für das Verfahren bei Initiativen anwendbaren Vorschriften des Bundesgesetzes über die politischen Rechte und diejenigen des Geschäftsverkehrsgesetzes.

Erhebliche Bedenken wurden in der Kommission in bezug auf die Gegenstand der Initiative bildenden Uebergangsbestimmungen angemeldet, welche die heute geltende pauschale Abgabe tarifmässig unverhältnismässig verschärfen würden. Der heute anwendbare Rahmen von 500 bis 3000 Franken pro Fahrzeug und Jahr würde – unter Verzicht auf eine Abstufung nach Fahrzeugkategorien im Verfassungstext – von anfänglich 500 bis 10 000 Franken bei jährlicher Anhebung der Ansätze auf schliesslich 1000 bis 20 000 Franken heraufgesetzt. Mit dieser bedeutenden Aufstockung würden die Nachteile der Pauschalierung, die massgeblich den Grund für die Terminierung der heutigen Regelung bildeten, nachhaltig verschärfen.

Die Uebergangslösung gemäss Initiative würde mit einem geschätzten Ertrag von 250 Millionen Franken gegenüber 100 Millionen nach heutigem Konzept wohl zu einer vollen Kostendeckung führen. Aber mit einer derart rigorosen Verschärfung wären Anpassungsschwierigkeiten des Strassentransportgewerbes unvermeidlich.

Die Botschaft stellt in diesem Zusammenhang zudem fest, dass die Strassenrechnung in Revision steht. Bevor neue Angaben über die Kostendeckung des Schwerverkehrs vorliegen, sollte man von einer massiven Anhebung der Ansätze der Schwerverkehrsabgabe, verbunden mit deren jährlicher Aufstockung um 10 Prozent, absehen.

Aus der Sicht des Bundes wäre die Uebergangsregelung gemäss Initiative auch deshalb nicht akzeptabel, weil der Ertrag infolge der Kantonsbeteiligung von 70 Prozent für den Bund ungefähr gleich bliebe und die im Treibstoffzollgesetz verankerte Neuverteilung somit zuungunsten des Bundes verschoben würde. Aus der Sicht der Kantone präsentiert sich dieser Punkt freilich etwas anders.

Sodann hat schon die Einführung der heutigen Schwerverkehrsabgabe zu den Ihnen bekannten Problemen mit dem Ausland geführt. Auch dort, wo man zur Zeit auf Retorsionsmassnahmen verzichtet hat, sind verschiedentlich solche angedroht worden, deren Auswirkungen, wie die Erfahrung lehrt, nicht zu unterschätzen sind. Die massive Erhöhung der pauschalen Abgabesätze bis zum sechsfachen Betrag der heutigen Pauschale, wie dies die Uebergangslösung der Initiative will, würde den Konflikt auf internationaler Ebene mit aller Wahrscheinlichkeit neu entfachen. Die Situation

hat sich bekanntlich in diesem Umfeld etwas beruhigt. Es waren umfassende Verhandlungen nötig, die weitgehend erfolgreich abgeschlossen werden konnten, aber es wäre problematisch, jetzt wieder in die gleiche Richtung nachzustossen. Wir würden in die dargelegten Risiken laufen.

Schliesslich enthalten die Uebergangsbestimmungen der Initiative in Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe c eine abschliessende Regelung betreffend die Befreiung von der Abgabepflicht. Diese lässt dem Bundesrat überhaupt keinen Handlungsspielraum, und dabei haben die bereits gemachten Erfahrungen eindeutig genug bewiesen, dass ohne diese Flexibilität in diesem Bereich nicht auszukommen ist. Es besteht keine Veranlassung, zu einer derart detaillierten Verfassungsbestimmung, wie sie die Initiative vorsieht, zurückzukehren. Die Kompetenznorm der KVP gibt dem Gesetzgeber die Möglichkeit, eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einzuführen und das Problem der Kostenunterdeckungen im Verkehr generell einer Lösung zuzuführen. Bis dahin genügt nach Auffassung der Kommission die heutige Regelung.

Ein Gegenvorschlag müsste sich auf eine Grundsatznorm für den Schwerverkehr beschränken. Mit dem Bundesrat hielt die Kommission einen solchen indessen schon im Hinblick auf die zur Zeit hängigen neuen Initiativen im Verkehrsbereich – allein drei davon beziehen sich auf die Schwerverkehrsabgabe – für nicht praktikabel. Auch sieht der Bundesrat vor, sofort nach positivem Ausgang der Abstimmung über die Koordinierte Verkehrspolitik eine Gesetzesvorlage für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vorzulegen. Nun ist es zwar durchaus denkbar, dass die KVP an den Hürden der Volksabstimmung scheitern kann. Aber ein Gegenvorschlag erscheint auch mit Blick auf diese Eventualität als nicht nötig, da alsdann immer noch die Möglichkeit bestünde, auf den Zeitpunkt des Ablaufs der bis 1994 geltenden Regelung der Verkehrsabgaben gemäss Artikel 17 und 18 der Uebergangsbestimmungen eine neue Vorlage zu unterbreiten.

Aus all diesen Gründen empfiehlt Ihnen Ihre Vorbereitungskommission, die Initiative abzulehnen, auf einen Gegenvorschlag zu verzichten und dem Beschlussentwurf, in Uebereinstimmung mit dem Nationalrat, zuzustimmen.

Affolter: Ich möchte Sie ebenfalls bitten, dem Antrag unserer Kommission zu folgen und diese Volksinitiative für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs ohne Gegenvorschlag abzulehnen. Es scheint mir, wir sollten nicht noch einen weiteren Stein in dieses Verwirrspiel, genannt Strassenverkehrsabgaben, setzen. Wir sollten auch nicht politischen Druckversuchen nachgeben, denn darauf läuft es bei dieser Initiative hinaus. Einige von uns haben den Leidensweg im Bereich Strassenverkehrsabgaben von Anfang an mitgemacht, auch die schweren Geburtsstunden von Vignette und Schwerverkehrsabgabe, wie sie gegenwärtig in Kraft sind. Wir haben uns auch mit der ganzen KVP-Problematik auseinandergesetzt. Die Lösung hinsichtlich Schwerverkehrsabgabe ist nun für zehn Jahre in der Verfassung verankert und wird noch etwa acht Jahre in Kraft bleiben. Wir haben wenigstens in diesem Sektor einmal etwas Zeit, eine temporäre Regelung in ihrer praktischen Anwendung mitverfolgen zu können, in ihren Auswirkungen zu prüfen und sie nach Ablauf gegebenenfalls – ich sage nicht notwendigerweise – durch eine andere Ordnung oder Regelung zu ersetzen. Der Standpunkt des Bundesrats – das muss man diskussionslos zugestehen – war von jeher klar und tendiert nach wie vor in Richtung leistungsabhängige Abgabe; man hat dies auch eindeutig in den Anträgen zur KVP-Vorlage zum Ausdruck gebracht. Der Bundesrat hat ebenso klar betont, dass man dem sektoriellen Denken, wie es in dieser Initiative zum Ausdruck kommt, abhold ist und dass man der Meinung ist, dass die KVP-Vorlage die Fragen der Strassenverkehrsabgaben zweckmässiger regeln wird, insbesondere, wenn man den Ausnahmekatalog im Initiativtext näher ansieht. Dieser Auffassung des Bundesrates ist voll beizupflichten.

Ich sagte Verwirrspiel; dieses würde noch erheblich ange-

reichert, wenn man der Initiative sogar einen Gegenvorschlag begeben würde. Sie haben gehört, dass wir uns auch mit dieser Frage auseinandergesetzt haben. Dazu waren wir verpflichtet. So stand zur Diskussion, ob nicht ein Gegenvorschlag in Form nur des Hauptteils der Initiative ohne Uebergangsbestimmungen unterbreitet werden sollte. Die Kommission hat dies zu Recht und mit sehr guten Gründen abgelehnt. Einmal abgesehen von den materiellen Einwänden, geht es nicht an, mit den Abstimmungsdaten – und das wurde uns quasi nahegelegt – zu manipulieren. Auf dies käme es heraus, wenn die Volksabstimmung über die Initiative und einen allfälligen Gegenvorschlag hinausgeschoben würde, bis wir das Schicksal der KVP-Vorlage kennen.

Wir können ein Volksbegehren nicht quasi im Kühlschrank versorgen und es dann wieder hervorheben, wenn die passende politische Szenerie vorliegt. Ich glaube, ich muss mich nicht mehr weiter zu dieser Gegenvorschlagsidee äussern. Von der Kommission aus können wir mit Fug und Recht dem Rat beantragen, dem Bundesrat, dem Nationalrat und unserer vorberatenden Kommission zu folgen und diese Initiative abzulehnen.

Bundesrat Schlumpf: Ich danke Ständerat Gadiant und Ständerat Affolter für die Erläuterungen und die Zustimmung zur Stellungnahme des Bundesrates. Es wurde alles Wesentliche gesagt. Ich bitte Sie, dem Antrag Ihrer Kommission zu folgen.

*Eintreten ist obligatorisch
L'entrée en matière est acquise de plein droit*

Detailberatung – Discussion par articles

**Titel und Ingress, Art. 1, 2
Titre et préambule, art. 1, 2**

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	26 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

An den Nationalrat – Au Conseil national

86.026

PTT. Rechnung 1985

PTT. Compte 1985

Botschaft und Rechnung vom 16. April 1986
Message et compte du 16 avril 1986

Beschlussentwurf siehe Seite 51 der Rechnung
Projet d'arrêté voir page 51 du compte

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern
S'obtient auprès de la Direction générale des PTT, Viktoriastrasse 21, Berne

Beschluss des Nationalrates vom 4. Juni 1986
Décision du Conseil national du 4 juin 1986

Weber, Berichterstatter: Die lebhaftere Verkehrsentwicklung, die im Jahre 1984 erhöhten Tarife, welche sich übrigens 1985 erstmals für das ganze Jahr auswirkten, und die gezielte Kontrolle des Aufwandes ermöglichten den PTT, für das vergangene Jahr erneut eine gute Rechnung vorzulegen. Der Unternehmensgewinn ist mit 360 Millionen Franken um 104 Millionen Franken besser ausgefallen, als im Voranschlag vorgesehen war. Der Gesamtaufwand war gegenüber dem Vorjahr um 508 Millionen Franken oder 6,8 Prozent höher und erreichte die beachtliche Summe von

7,952 Milliarden Franken. Der Personalaufwand beträgt 3,648 Milliarden oder 3,6 Prozent mehr als 1984. Die erhöhten Teuerungszulagen nahmen allein 72 Millionen in Anspruch, und 36 Millionen fielen auf den angestiegenen Personalbestand, wobei hier neue Dienstleistungen und der Anstieg des Verkehrs Auslöser für die Aufstockung waren. Gesamthaft wurden 56 991 Personen beschäftigt, also 752 Personen oder 1,3 Prozent mehr als im Vorjahr, zugleich aber 47 Personen weniger als vom Parlament bewilligt.

Beim Fremdaufwand finden wir mit 224 Millionen oder 10,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr die stärkste Zunahme. Diese ist hauptsächlich auf höhere Zahlungen im internationalen Verkehr zurückzuführen.

Die Abschreibungen erreichen die hohe Summe von 1,86 Milliarden. Die guten Jahre werden ausgenutzt, um Zusatzabschreibungen vorzunehmen. So wurden auf Investitionen 200 Millionen oder gegenüber dem Voranschlag 70 Millionen mehr und auf Vorräten 59 Millionen oder 44 Millionen zusätzlich abgeschrieben. Damit tragen die PTT-Betriebe den hohen Investitionsbedürfnissen einerseits und der verkürzten Nutzungsdauer der Geräte und Einrichtungen Rechnung.

Der Bilanzwert der Sachanlagen beträgt 36 Prozent des Anschaffungswertes. Das ist ein guter Wert, auch im Hinblick auf die Wiederbeschaffungskosten, die durch die moderne Technologie günstig beeinflusst werden.

Der Gesamtertrag ist mit 8,312 Milliarden Franken gegenüber 1984 um 558 Millionen oder 7,2 Prozent höher ausgefallen. Mit Befriedigung und Stolz wurde festgestellt, dass der Ertrag stärker gewachsen ist als der Aufwand. Zu den besseren Erträgen trugen sowohl die bescheidenen Post- als auch die privilegierten Fernmeldebetriebe bei. Der Gesamtverkehr ist um 4,1 Prozent gewachsen. Auf die Postbetriebe entfielen 3 Prozent, auf die TT-Betriebe 5,1 Prozent Zuwachs.

Der Kapitalertrag konnte von 17 Millionen auf 154 Millionen Franken gesteigert werden.

Von den 360 Millionen Franken Unternehmensgewinn nimmt der Bundesrat eine Gewinnablieferung an die Bundeskasse von 170 Millionen in Anspruch. Das hat in der Öffentlichkeit nicht nur Zustimmung gefunden, sondern es wurde auch Kritik angemeldet. Die Finanzkommission teilt die Auffassung, dass die einmal festgelegten 150 Millionen wohl Richtwert bleiben sollen, dass es aber in guten Jahren – und 1985 war ein gutes Jahr – wohl etwas mehr sein dürfen. Umgekehrt muss man auch in Kauf nehmen, dass in schlechten Jahren etwas weniger für die Bundeskasse abfallen könnte. Die restlichen 190 Millionen Franken sollen je hälftig in die Ausgleichsreserve und die Finanzreserve fließen. Mit diesen Einlagen steigen die Reserven auf 1,230 Milliarden Franken. Das Ziel war einmal bei 1 Milliarde fixiert. Diese Milliarde ist wohl erreicht. Kaufkraftmässig dürfte es nominal aber 1,3 Milliarden sein, womit das Ziel noch nicht ganz erreicht ist. Diese Eigenkapitalbasis ist bei einer Bilanzsumme von fast 20 Milliarden Franken angemessen, sicher aber nicht übertrieben. Bei den Investitionen wurde ein neuer Höchststand von 2,1 Milliarden Franken erreicht, also 151 Millionen oder 7,8 Prozent mehr als im Vorjahr. Der Mehrbedarf ging ganz in die Fernmeldeeinrichtungen.

Bei den Gebäuden tritt ein Minderbedarf ein. Dies vor allem wegen Verzögerungen bei gewissen Bauvorhaben. Die hohen Investitionen konnten zu 89 Prozent aus den Abschreibungen finanziert werden. Der Cash-flow von 2,274 Milliarden Franken erlaubte seit 1981 erstmals wieder die volle Eigenfinanzierung.

Der Vergleich der Rechnung mit dem Budget zeigt recht geringe Abweichungen. Die Bilanzsumme beträgt Ende 1985 19,8 Milliarden und liegt damit um 265 Millionen über dem Vorjahr. Die Vermögensstruktur ist praktisch unverändert. Der Kostendeckungsgrad ist in den verschiedenen Zweigen sehr unterschiedlich und wird auch in Zukunft zu reden geben. Die Postdienste erreichen gesamthaft einen Kostendeckungsgrad von nur 87 Prozent, die Fernmelde-dienste aber einen solchen von 120 Prozent. Diese Diskre-

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	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.048
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	328-330
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 553