

Anliegen durch die Schwerverkehrsabgabe blockiert würden. Es ist durchgesichert, die Bundesrepublik Deutschland habe unter Hinweis auf die Schwerverkehrssteuer die für unsere schweizerischen Investoren in Deutschland wichtige Diskussion über die Körperschaftssteuer schlichtweg abgelehnt.

3. Es scheint, dass die vorgesehenen Erträge von 150 Millionen nicht erreicht werden und dass vor allem der Beitrag der Ausländer von 60 Millionen Franken wegen der Pauschalierung stark zusammenschmilzt. Es wird die Frage aufgeworfen, ob der ganze Wirbel noch in einem vernünftigen Verhältnis zum Ertrag stehe.

4. Auch wenn die Aussagen der direkt Betroffenen gewiss einseitig sein mögen, scheint doch die internationale Konkurrenzfähigkeit des Lastwagengewerbes gefährdet. Die Gefahr der Verlegung von Arbeitsplätzen grosser Unternehmer ins Ausland und des Verlustes der Konkurrenzfähigkeit der kleinen Unternehmer ist real vorhanden.

Bisher war die Informationspolitik des Bundesrates sehr zurückhaltend. Das ist einerseits verständlich; man will die Verhandlungen nicht belasten und die Position nicht schwächen. Andererseits fördert aber zuviel Zurückhaltung bei der Information die Gerüchte, Mutmassungen und Verdächtigungen. Die Absage der Publikation des Interviews von Botschafter Lévy in einer Wochenzeitung war nicht gerade geeignet, die Lage zu beruhigen. Es scheint deshalb jetzt an der Zeit, dass die Regierung rückhaltlos informiert, denn nur so sind Volk und Parlament imstande, die Lage echt zu beurteilen; das betrifft vor allem auch die letzte Frage in unserer Interpellation. Wenn der neue Bericht über die Strassenrechnung, wie gerüchtweise verlautet, wirklich fertiggestellt ist, sollte man ihn jetzt publizieren. Nur so kann beurteilt werden, wie weit das Verursacherprinzip die Schwerverkehrssteuer heute noch rechtfertigt, denn das war damals doch eines der wichtigsten Argumente.

Es ist nun der Sinn unserer Fragen, diese Lagebeurteilung zu ermöglichen. So stellen die Fragen 3 und 4 auch keineswegs Lösungsvorschläge dar. Es geht uns lediglich darum, wie der Bundesrat seinen rechtlichen Spielraum unter den gegebenen Umständen sieht. Sollten wir heute erfahren, dass alles zum besten steht, dass Herr Lévy auf grosses Verständnis stiess, dass Retorsionen ausbleiben, können wir getrost zur Tagesordnung übergehen. Sollten sich indessen die schlimmeren Befürchtungen bewahrheiten, dann sind drei Strategien denkbar:

Wir können erstens unbeweglich auf unseren Standpunkten beharren, stolz und trotzig Schaden erleiden und den Imageverlust als eine Bestätigung unserer Eigenständigkeit verstehen. Wir können damit auch ein florierendes Gewerbe unter dem Titel der längst fälligen Strukturbereinigung einem Schrumpfungsprozess unterwerfen. Ich würde das als unklug erachten. Wer Fehler macht, sollte nicht zu stolz sein, dies auch zuzugeben.

Wir können zweitens auch auf der Basis des bestehenden Rechtszustandes zu flicken versuchen, was noch zu flicken ist, etwa die Abgabe für ausländische Fahrzeuge sistieren, um Zeit zu gewinnen. Wir können versuchen, den Betroffenen die Retorsionen zu ersetzen, zugeben, dass es sich statt um eine Abgabe eben doch um eine Steuer handelt, und dann Doppelbesteuerungsverhandlungen einleiten; oder wir können die Ausländer definitiv aus der Abgabe ausnehmen. Alle diese Lösungen werfen indessen schwierige rechtliche Probleme auf. Es entstehen auch Probleme der Gleichbehandlung und der Wettbewerbsverzerrung, so dass der rechtliche Spielraum als recht gering beurteilt werden muss. Das ist sicherlich auch ein Grund dafür, dass sich der Bundesrat bei der Suche nach Lösungen notgedrungen schwer tut. So gesehen ist Herr Lévy natürlich kein Unterhändler, sondern ein Bittsteller, denn verhandeln kann nur, wer über eine Verhandlungsmarge verfügt.

Wir können aber drittens eine radikalere Lösung des Problems suchen, die gegebenenfalls durch die veränderten Umstände seit der Volksabstimmung gerechtfertigt wäre, weil die Reaktionen des Auslandes viel heftiger und die

Einnahmen kleiner als erwartet sind. Eine solche Lösung müsste allerdings an vier Bedingungen gebunden werden: Erstens wäre der Volkswille, wonach der in- und ausländische Schwerverkehr zu belasten sei, zu respektieren. Höchstens die Modalitäten können an neue Gegebenheiten angepasst werden. Es wäre zweitens ein System zu wählen, das in bezug auf Retorsion und ausländische Kritik unbedenklich ist. Drittens sollte der Ertrag etwa dem entsprechen, was unter den heutigen Umständen von der jetzigen Abgabe zu erwarten ist. Viertens sollte die neue Lösung ohne Druck durch die Betroffenen entstehen können. Ich bin persönlich nicht bereit, gegebenenfalls unter der Erpressung einer Blockade nach neuen Lösungen zu suchen.

Ich habe versucht – und jetzt spreche ich natürlich nicht im Namen meiner Fraktion – mit einer parlamentarischen Initiative eine solche mögliche Lösung zu skizzieren. Sie besteht aus drei simultanen Schritten:

1. Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe über einen dringlichen Bundesbeschluss, der innerhalb eines Jahres dem fakultativen Referendum unterstünde.

2. Beschränkung der zollfreien Dieselölmenge im Tank von schweren Fahrzeugen beim Grenzübertritt auf 30 oder 50 Liter. Das dürfte etwa 15 bis 25 Millionen Franken einbringen. Diese Massnahme würde zur Belastung der ausländischen Fahrzeuge führen, die so nicht mehr von Basel nach Chiasso ohne Nachtanken fahren könnten.

3. Die Erhöhung des Grundzolls um beispielsweise 10 Rappen pro Liter, was zusammen mit der Beschränkung der Grenzmenge und der Wust etwa 100 Millionen Franken im Jahr ergeben würde.

Das hätte den Vorteil der einfachen Erhebung. Auf diese Weise würde gleichwohl der Volkswille, die schweren Brummer zu belasten, respektiert. Die Steuer wäre abhängig von der Fahrleistung, was dem Verursacherprinzip entspräche. Es würde ein finanzieller Anreiz für wenig Kilometer entstehen, was umweltpolitisch richtig wäre. Zudem wäre dieses System im Gegensatz zum aktuellen, das nur mit intellektueller Akrobatik als Abgabe und nicht als Steuer bezeichnet werden kann, eine leistungsabhängige und zum Teil zweckgebundene Gebühr, die international unbedenklich wäre. Ich komme zum Schluss. Es geht angesichts der heiklen Situation in keiner Weise darum, irgendwem die Schuld an irgend etwas zuzuschieben. Es ist jetzt auch völlig unerheblich, wer wann welche Fehler gemacht hat, wer es immer schon gewusst hat und wer wem nicht die ganze Wahrheit gesagt hat. Es geht nur darum, eine für alle gangbare Lösung zu suchen. In diesem Sinne sind wir gespannt auf den Lagebericht des Bundesrates.

85.364

**Dringliche Interpellation
der sozialdemokratischen Fraktion
Schwerverkehrsabgabe
Interpellation urgente du groupe socialiste
Taxe poids lourds**

Wortlaut der Interpellation vom 5. März 1985

Die Schwerverkehrsabgabe ist aufgrund der Volksabstimmung vom 26. Februar 1984 eingeführt worden. Sie ist eine Pauschalabgabe; das Parlament hat so entschieden. Der Bundesrat hingegen wollte eine «leistungsabhängige Abgabe». Es scheint nun, dass die eingeführte Abgabe gerade deswegen mehr als Steuer denn als Abgabe verstanden wird und dass einige Nachbarländer deshalb Vergeltungsmassnahmen getroffen haben oder vorsehen.

Wir laden den Bundesrat ein, im Lauf dieser Session über den Stand der Angelegenheit sowie über ihre kurz- und mittelfristigen Auswirkungen mündlich zu berichten und insbesondere die folgenden Fragen zu beantworten:

1. a. Haben Deutschland, Frankreich, Italien, Jugoslawien oder Spanien 1978 zu Vergeltungsmassnahmen gegen österreichische Lastwagen gegriffen, als unser östliches Nachbarland seine Schwerverkehrsabgabe einführt?

b. Wenn ja, sind diese Vergeltungsmassnahmen härter oder weniger hart als die, welche diese Länder gegen schweizerische Lastwagen ergriffen haben oder vorsehen?

2. a. Wie entwickelte sich seit 1980 die jährliche Gesamtzahl der ausländischen Lastwagen, die in die Schweiz eingefahren sind?

b. Wie entwickelte sich – seit der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels und bis Ende des letzten Jahres – die Zahl der ausländischen Lastwagen, welche die Schweiz über die Gotthard- oder die San-Bernardino-Route durchfahren haben?

c. Wie entwickelte sich diese Zahl am Grosse St. Bernhard?

3. Wie versteht die Schweiz ihre Rolle als Transitland inmitten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, bei der sie ja nicht Mitglied ist?

Texte de l'interpellation du 5 mars 1985

La taxe poids lourds a été introduite à la suite de la votation du 26 février 1984. Il s'agit d'une taxe forfaitaire décidée par le Parlement contrairement à celle «à la prestation» que voulait le Conseil fédéral. Or, il semble que la taxe appliquée soit, de ce fait, considérée plus comme un impôt que comme une redevance, d'où les mesures de rétorsion prises ou envisagées par des pays étrangers.

Le Conseil fédéral est invité à présenter au cours de la présente session un rapport oral sur l'état actuel du problème, ses implications à court et moyen termes, et de répondre notamment aux questions suivantes:

1. a. Des mesures de rétorsion ont-elles été prises en 1978 contre les camions autrichiens par l'Allemagne, la France, l'Italie, la Yougoslavie, l'Espagne lorsque notre voisine de l'Est a introduit sa taxe poids lourds?

b. Si oui, ces mesures de rétorsion sont-elles plus lourdes ou plus légères que celles appliquées ou envisagées par ces mêmes pays contre les camions suisses?

2. a. Quelle est l'évolution annuelle depuis 1980 du nombre total de camions étranger ayant pénétré en Suisse?

b. Depuis l'ouverture du tunnel routier de Saint-Gothard, quelle est l'évolution jusqu'à la fin de l'année dernière du nombre des camions étrangers en transit par cette voie et celle du San Bernardino?

c. Et au Grand-Saint-Bernard?

3. Comment la Suisse voit-elle son rôle de pays de transit au sein de la Communauté économique européenne dont elle ne fait pas partie?

Sprecher – Porte-parole: Clivaz

M. Clivaz: A la veille de la votation du 26 février 1984, les observateurs considéraient que la vignette autoroutière avait beaucoup moins de chances d'être acceptée que la taxe sur les poids lourds. La vignette a pu être introduite le 1^{er} janvier 1985 sans difficultés majeures alors que la redevance sur les poids lourds ne cesse de faire parler d'elle depuis la fin de l'année dernière. Le Conseil fédéral s'est exprimé à plusieurs reprises à ce sujet, en particulier par la voix de MM. Schlumpf et Stich. Ces conseillers fédéraux ont tous deux confirmé la volonté du gouvernement de respecter sans la moindre réserve la décision du peuple et des cantons. Il est néanmoins nécessaire de procéder aujourd'hui à un examen général de la situation à la lumière des événements qui se sont produits ces derniers temps.

C'est le but de l'interpellation du groupe socialiste qui voudrait non seulement connaître les implications à court et

moyen termes, sur le plan international, de l'introduction de cette redevance, mais également savoir comment le Conseil fédéral voit le rôle de la Suisse en tant que pays de transit au cœur de l'Europe. En effet, le débat qui a lieu à propos de la taxe sur les poids lourds relève avant tout de la politique des transports qui, jusqu'à maintenant, n'a été organisée de façon rationnelle ni en Suisse, ni dans les pays qui nous entourent, ni dans les pays plus lointains.

Il faut rappeler à ce propos que l'arrêté fédéral approuvé par le souverain est né de la constatation que le trafic des poids lourds est loin de couvrir les frais qu'il occasionne. Je vous ferai grâce des nombreux chiffres – souvent contradictoires d'ailleurs – qui ont été publiés à ce sujet pour ne citer que le déficit du compte routier global de 1982 qui s'élevait, selon la «Vie économique», à 800 millions de francs, sans les coûts sociaux, bien entendu.

La mise en chiffres des conclusions du rapport Nydegger devrait du reste permettre de lever les doutes que certains milieux entretiennent à dessein sur le compte par catégorie, en particulier en ce qui concerne les poids lourds, suisses et étrangers.

Quoi qu'il en soit, le Conseil fédéral, le Parlement et enfin la majorité du peuple et des cantons ont estimé que l'introduction d'une redevance sur ce type de trafic était nécessaire et pleinement justifiée. Cette redevance a d'ailleurs aussi été préconisée, rappelons-le, par la Commission CGST. Elle peut être considérée comme faisant partie intégrante du projet de nouvelle politique coordonnée des transports. Il convient de mettre l'alinéa 5 de l'article 17 des dispositions transitoires de la constitution fédérale, fixant la durée de la perception à dix ans, en relation avec le projet de politique coordonnée des transports. Mais la conception de ce projet va dans le sens d'une taxe à la prestation, selon les kilomètres parcourus et le tonnage, comme l'avait d'ailleurs proposé le Conseil fédéral, ce qui aurait été plus proche des systèmes étrangers que la taxe forfaitaire décidée par le Parlement à titre transitoire.

Or, selon les déclarations des représentants des milieux routiers internationaux, cette taxe, précisément parce qu'elle est forfaitaire, est considérée comme un impôt et non comme une redevance, au même titre que celle qui est perçue dans d'autres pays. Il me semble que l'on joue sur les mots. Il est très curieux que les ministres des transports européens, que M. Schlumpf a rencontrés après la votation du 26 février 1984, n'aient pas spontanément attiré l'attention du conseiller fédéral sur cette interprétation de la mesure votée par le peuple suisse. On ne peut dès lors s'empêcher de penser que la réaction tardive des organisations de transports routiers étrangères et la pression exercée sur divers gouvernements ont peut-être été téléguidées depuis notre pays. L'ASTAG, qui n'est pas tout à fait étrangère – on l'a d'ailleurs relevé tout à l'heure à cette tribune – au fait que l'on ait finalement passé de la redevance progressive à la taxe forfaitaire, se serait-elle rendu compte qu'elle avait joué une mauvaise carte? Son attitude ambiguë ne trompe en tout cas personne, d'autant moins après les interventions de M. Fischer, son président, qui aurait déclaré récemment à Montana, lors de l'assemblée de la section valaisanne: «Si le Conseil fédéral ne fait rien, il ne nous restera plus que des actions dures auxquelles l'ASTAG participera.»

Si l'on compare la taxation globale des poids lourds en Suisse à celle de la plupart des pays étrangers que parcourent des camions helvétiques, on constate que des mesures de rétorsion sont tout à fait injustifiées. Aussi aimerions-nous savoir si de telles mesures de rétorsion ont été prises dans d'autres cas, en particulier lorsque l'Autriche a introduit sa taxe poids lourds, et, dans l'affirmative, quelle a été leur ampleur. Sinon, il faudrait conclure que les mesures envisagées par certains pays ont plus le caractère d'une discrimination à l'endroit de la Suisse que celui d'une simple mesure de rétorsion. Il n'est pas dénué d'intérêt non plus de connaître le nombre de camions étrangers qui ont déjà traversé les tunnels du Saint-Gothard et du San Bernardino ainsi que l'évolution de ce trafic qui ne couvre à l'évidence

pas les coûts qu'il occasionne. Si l'on avait en effet introduit un péage pour l'utilisation de ces tunnels, comme cela ce fait par exemple au Grand-Saint-Bernard, aucun gouvernement étranger n'aurait émis la moindre objection, d'autant que le coût de construction de ces artères à travers les Alpes est beaucoup plus élevé que celui des autoroutes de plaine. On a renoncé à cette solution pour des raisons de politique intérieure avant tout. Il est à notre avis d'autant plus indispensable d'élaborer une conception à l'échelle européenne. Le Conseil fédéral devrait en prendre l'initiative.

Indépendamment de cette démarche, il conviendrait de mettre en œuvre, pour sortir le plus tôt possible du tunnel, trois mesures sur le plan interne. Il faudrait d'abord transformer dès que possible, conformément aux suggestions de la CGST, la redevance forfaitaire en une redevance à la prestation, selon le principe de causalité, afin de couper les ailes aux principaux arguments de nos voisins qui ne veulent voir, de bonne ou de mauvaise foi, dans le système actuel qu'une mesure fiscale contraire aux conventions internationales. Il faudrait ensuite accélérer les débats sur la politique coordonnée des transports, et enfin prendre les dispositions nécessaires pour publier dans les plus brefs délais les résultats chiffrés des travaux de la Commission Nydegger.

Il est faux de dire – comme on l'a fait – que le Conseil fédéral a induit le peuple en erreur avant la votation du 26 février 1984. L'erreur est plutôt le fait de ceux qui ont interprété à leur manière, pour les besoins de la cause, la redevance décidée par le peuple suisse.

En conclusion, nous ne pensons pas qu'il existe des solutions de rechange. Celle qui est proposée par l'initiative parlementaire de M. Villiger est inadéquate pour des raisons sur lesquelles nous aurons l'occasion de revenir lorsque nous traiterons de cette initiative. Pour l'instant, nous voulons appuyer le Conseil fédéral dans sa détermination de ne pas céder au chantage des milieux routiers. C'est une condition de la mise sur pied d'une politique des transports rationnelle qui serve l'intérêt de l'ensemble de la population de ce pays. Nous attendons pour notre part les explications du Conseil fédéral.

84.483

Motion de Chastonay Strassenverkehrsabgaben Redevances routières

Wortlaut der Motion vom 22. Juni 1984

Der Bundesrat wird eingeladen, die neuen Bundeskompetenzen zur Erhebung von Strassenverkehrsabgaben nicht zu Lasten, sondern zum Schutz und zur Förderung der betroffenen Schweizer Interessen auszugestalten und flexibel anzuwenden. Dabei sollen die sachdienlichen zwischenstaatlichen Vereinbarungen beibehalten und fortentwickelt werden. Im Sinne von Artikel 106 Absatz 8 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01) sowie von Artikel 41bis Absatz 1d der Bundesverfassung (Retorsionsmassnahmen) kann und soll der Bund diese neuen Kompetenzen insbesondere zur Verhinderung oder Behebung diskriminierender ausländischer Verkehrspraktiken nutzen. Massnahmen, welche die Kantone im Sinne von Artikel 46 Absatz 2 der Bundesverfassung zur Vermeidung allfälliger Doppelbesteuerung autonom treffen mögen, sollen dabei angemessen unterstützt werden.

Texte de la motion du 22 juin 1984

Le Conseil fédéral est invité à aménager les nouvelles compétences autorisant la Confédération à percevoir des redevances routières de manière non pas à entraver, mais au

contraire à sauvegarder et à promouvoir les intérêts suisses en jeu, en veillant au surplus à ce que ces dispositions soient appliquées avec souplesse. Les conventions internationales en la matière seront maintenues et même développées. Conformément à l'article 106, 8^e alinéa, de la loi sur la circulation routière (RS 741.01) et à l'article 41^{bis}, alinéa 1d, de la constitution (mesures de rétorsion), la Confédération pourra et devra faire usage de ces nouvelles compétences en vue en particulier d'empêcher ou d'abolir les pratiques discriminatoires des Etats étrangers dans le domaine des transports. Il y aura lieu, ce faisant, d'apporter un juste soutien aux mesures que les cantons, s'inspirant de l'article 46, 2^e alinéa, de la constitution, pourront être amenés à prendre de leur propre chef dans le dessein d'éviter les doubles impositions.

M. de Chastonay: Lorsque quelques mois après la votation de février 1984 j'ai déposé, en date du 22 juin dernier déjà, ma motion sur les redevances routières, en vue d'inciter le Conseil fédéral à prendre des mesures adéquates pour éviter à nos transporteurs les conséquences économiques et financières provoquées à l'étranger par la redevance sur le trafic poids lourds, je ne me doutais pas encore, pas plus que vous ici, pas plus que le Conseil fédéral à l'époque, de l'étendue et de la gravité de ces mesures. Pourtant, dans son message du 16 janvier 1980, l'Exécutif fédéral entendait déjà minimiser les effets étrangers de la redevance suisse en disant: «Il est possible d'éviter d'autant mieux l'adoption à l'étranger de mesures de rétorsion contre la perception d'une redevance sur les poids lourds qu'il est aisé de prouver que la redevance demandée aux véhicules étrangers ne discrimine en rien les étrangers et qu'elle est destinée à assurer la couverture des charges routières qui leur sont imputables.» Hélas! trois fois hélas! comme les faits sont têtus et que les subtiles distinctions helvétiques faites dans la nature de la redevance poids lourds – s'agit-il d'un impôt, s'agit-il d'un impôt mixte, s'agit-il d'une contribution causale, d'une redevance générale touchant l'utilisation des routes pour certains véhicules? – n'ont pas semblé émouvoir beaucoup certains pays européens malgré les efforts de ceux que l'on a envoyés sur ce chemin de Damas. Force nous est de constater qu'il paraît maintenant inéluctable que nos routiers suisses seront frappés à plus ou moins brève échéance de taxes de rétorsion qui sont de nature à augmenter considérablement les charges de ceux qui assument le trafic des marchandises dans et hors de notre pays. Cet état de fait nous inquiète. Nous devons sérieusement nous en préoccuper, d'autant plus que les transporteurs routiers suisses circulent en moyenne quarante fois plus sur les routes étrangères que les trains routiers étrangers sur nos routes helvétiques! Il faudra aussi prendre en considération le fait que les routiers suisses qui, en général, traversent plusieurs pays étrangers au cours de leurs parcours et transports, vont rencontrer une terre de barrières financières qui, si elles doivent fatalement être surmontées, ne feront que renchérir le coût de la marchandise transportée et, partant, le coût des produits importés ou exportés. Ce phénomène va engendrer à coup sûr de nouvelles poussées inflationnistes, au moment précisément où la hausse des prix commence à se faire sentir dans notre pays. Nous savons d'ailleurs que l'Allemagne fédérale va prochainement discuter d'une loi qui pénalise les transporteurs suisses d'une taxe de 15 francs par jour dès le 1^{er} avril 1985, les débats du Bundestag devant s'ouvrir – je crois – demain sur ce sujet précisément.

Nous savons aussi que l'Italie est sur le point de discriminer les transporteurs suisses en menaçant de leur prescrire des tonnages inférieurs à ceux admis pour les autres véhicules étrangers, ce à quoi le Conseil fédéral répond par des menaces de rétorsion adéquates. On se trouve en pleine escalade!

Téléguidés ou pas, la République démocratique allemande, les pays satellites de l'Est, la Finlande, la Suède et l'Espagne commencent à sortir de leur arsenal législatif des taxes soit forfaitaires, soit journalières, soit au trajet effectué, soit par

Dringliche Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion Schwerverkehrsabgabe

Interpellation urgente du groupe socialiste Taxe poids lourds

| | |
|---------------------|--|
| In | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung |
| Dans | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale |
| In | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr | 1985 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | II |
| Volume | |
| Volume | |
| Session | Frühjahrssession |
| Session | Session de printemps |
| Sessione | Sessione primaverile |
| Rat | Nationalrat |
| Conseil | Conseil national |
| Consiglio | Consiglio nazionale |
| Sitzung | 15 |
| Séance | |
| Seduta | |
| Geschäftsnummer | 85.364 |
| Numéro d'objet | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 21.03.1985 - 08:00 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 648-650 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 20 013 238 |

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.