

Die Herstellerfirmen der beiden Fahrzeuge haben die Erprobung begleitend mitverfolgt. Ihren Vertretern sind die dabei aufgetretenen Mängel bekannt; die GRD hat ihnen die Fakten offen vorgelegt, und diese sind nicht widerlegt worden. Ganz allgemein kann festgestellt werden, dass die Evaluation objektiv, mit grösster Sorgfalt und ohne jegliche Beeinflussung von aussen durchgeführt wurde.

Zu den einzelnen Fragen der Interpellation nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Dass der mit drei Katalysatoren ausgerüstete Range Rover in den USA zugelassen ist, ist bekannt. Ob dies auch für den Land Rover zutrifft, entzieht sich unserer Kenntnis.

2. Es trifft zu, dass die Land Rover 100 und 110 im Juni 1986 von der Eidgenössischen Typenprüfstelle geprüft wurden. Da im Zeitpunkt der Typenprüfung Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 2500 kg von der Abgasprüfung ausgenommen waren, beschränkten sich die Messungen auf den Kohlenmonoxydgehalt im Leerlauf. Es trifft im weiteren zu, dass die Eidgenössische Materialprüfungsanstalt (EMPA) in Dübendorf im Auftrag der GRD im Juli 1986 Abgasmessungen gemäss der Verordnung über Abgase von Motorwagen mit Benzinmotoren (SR 471.434), Grenzwerte 1986 und gemäss den amerikanischen Abgasnormen für leichte Nutzfahrzeuge (US Norm 83 für Light Duty Truck) vorgenommen hat.

3. Während der Dauererprobung von drei Fahrzeugen Puch G über je gut 40 000 km wurden die festgelegten Abgaswerte bei keiner Messung überschritten. Es entstanden auch keine feststellbaren Schäden an den Katalysatoranlagen. Dagegen traten bei den Fahrzeugen Land Rover wiederholt Zündungsprobleme auf, die zu Katalysatorausfällen führten. Da der Range Rover mit drei Katalysatoren nicht erprobt wurde, können über dessen Langzeitverhalten keine Aussagen gemacht werden.

4. Es trifft zu, dass der Land Rover im Mai 1987 in einer Version mit drei Katalysatoren angeboten wurde. Auf das Angebot konnte die GRD nicht mehr eingehen. In einer über ein Jahr laufenden Erprobung kann nicht kurz vor Abschluss ein Versuchsobjekt ausgetauscht und erwartet werden, dass vergleichbare Ergebnisse erzielt werden können. Dies war der Firma Land Rover von Anfang an bekannt.

5. Die Verkaufspolitik für den Range Rover ist uns nicht bekannt. Sie ist auch nicht relevant, weil es bei der Evaluation um den Land Rover ging. Es ist uns andererseits bekannt, dass die Firma Steyr-Daimler-Puch seit Anfang 1986 den Puch G mit Katalysator auch der zivilen Kundschaft anbietet.

6. Bei der Katalysator-Version des Puch G handelt es sich keineswegs um eine Einzelanfertigung für die Schweiz. Das Fahrzeug wurde vielmehr mit dem Blick auf Märkte entwickelt, in denen entsprechend strenge Abgasgrenzwerte bereits gesetzlich festgelegt sind oder eine entsprechende gesetzliche Regelung diskutiert wird. In Oesterreich und der Schweiz wird der Puch G an zivile Kunden verkauft.

7. Bei der Erprobung des Land Rover sind – wie bereits erwähnt – Mängel aufgetreten. Eine allfällige Erprobung des überarbeiteten, mit drei Katalysatoren ausgerüsteten Land Rover könnte nach Anlieferung der erforderlichen Prototypen etwa in der Zeit zwischen Sommer 1988 und Sommer 1989 erfolgen. Dies würde bedeuten, dass ein Beschaffungsantrag frühestens mit dem RP 1990 gestellt werden könnte. Eine neuerliche Verzögerung eines dringlichen Beschaffungsvorhabens ist weder aus sachlichen noch aus Kosten-Nutzen-Ueberlegungen verantwortbar.

8. Die Lieferung der gesamten Puch-Flotte (4100 Fahrzeuge) mit dem erprobten 2,3 l Motor ist vertraglich abgesichert.

9. Der Beschaffungspreis des Land Rover liegt rund 10 Prozent unter demjenigen des Puch G. Die Beurteilung der Lebensdauerkosten (bemessen auf eine Nutzungsdauer von 25 Jahren und eine Laufleistung von 140 000 km) fällt aber eindeutig zu Gunsten des Puch G aus. Der Land Rover verbraucht mehr Betriebsstoff, erfordert einen höheren Wartungsaufwand und wesentlich höhere Reparaturkosten. Beide Herstellerfirmen haben sich vertraglich verpflichtet, 100 Prozent des Lieferumfangs in Form von direkter oder

indirekter Beteiligung schweizerischer Unternehmen wirtschaftlich auszugleichen. Konkret ist beim Land Rover eine direkte Beteiligung von 20 Prozent des Lieferumfangs vorgesehen und 80 Prozent in Form indirekter Beteiligung. Beim Puch G sind 13 Prozent direkte und 87 Prozent indirekte Beteiligung vereinbart worden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion offensichtliche Mehrheit
Dagegen Minderheit

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

87.977

Interpellation Aliesch

Treibstoffzollgesetz.

Anstieg der Rückstellung

Loi sur le produit des droits sur les carburants.

Augmentation de la provision

Wortlaut der Interpellation vom 16. Dezember 1987

Seit der Annahme des Bundesbeschlusses über die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen an der Volksabstimmung vom 27. Februar 1983 ist die Treibstoffzollrückstellung kontinuierlich und stark angestiegen und wird Ende 1988 über zwei Milliarden Franken betragen. Eine derart hohe Rückstellung steht in Widerspruch zum Verfassungsauftrag, zu den gesetzlichen Bestimmungen im Treibstoffzollgesetz und zu den dazu vom Bundesrat in der damaligen Botschaft und im Parlament gemachten Erklärungen und Versprechungen.

1. Wie erklärt und rechtfertigt der Bundesrat den Anstieg der Treibstoffzollrückstellung angesichts der verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Bestimmungen sowie der vom Bundesrat gemachten Absichtserklärungen, die er im Sinne von Präzisierungen im Zusammenhang mit dem Erlass des Treibstoffzollgesetzes abgegeben hat?

2. Wie begründet der Bundesrat bei der heutigen hohen Rückstellung:

a. die beim Voranschlag 1988 verwaltungsintern vorgenommenen Budgetkürzungen bei den zweckfinanzierten Strassenverkehrsausgaben zulasten der Kantone;

b. seine Zurückhaltung gegenüber einer Erhöhung der nicht werkgebundenen und der ausserordentlichen Beiträge zugunsten der Kantone;

c. aufgrund von Artikel 36ter Absatz 2 der Bundesverfassung die Beibehaltung des Ansatzes des Treibstoffzollzuschlages?

3. Wie will der Bundesrat in Zukunft seine Absichtserklärungen sowie die verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Bestimmungen auf dem Gebiete des Treibstoffzollrechts erfüllen?

Texte de l'interpellation du 16 décembre 1987

Depuis que le nouvel arrêté fédéral réglant l'utilisation des taxes sur les carburants a été accepté le 27 février 1983 en votation populaire, la provision est montée fortement. Elle atteindra deux milliards de francs à la fin de 1988. Une réserve aussi élevée est contraire au mandat constitutionnel, ainsi qu'aux normes législatives de la loi. Elle est aussi contraire aux déclarations gouvernementales dans le message y afférent ou devant le Parlement. C'est pourquoi je pose les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. Comment justifie-t-il la forte hausse de la provision, vu les normes constitutionnelles et légales et les déclarations gou-

vernementales à propos de l'arrêté relatif aux droits sur les carburants?

2. Vu le haut niveau atteint par la provision, comment explique-t-il:

a. les réductions des dépenses routières opérées au détriment des cantons sur le budget 1988, alors que la législation prévoit que les recettes fiscales sur les carburants doivent être affectées aux routes;

b. sa réticence à augmenter les contributions extraordinaires en faveur des cantons et les crédits non liés à des ouvrages;

c. le maintien du taux de la surtaxe sur les carburants, vu l'article 36ter, alinéa 2 de la Constitution fédérale?

3. Comment entend-il tenir les promesses faites dans les déclarations d'intention et respecter le mandat constitutionnel ainsi que les dispositions légales en matière de droits sur les carburants?

Mitunterzeichner – Cosignataires:

Aregger, Biel, Bühler, Columberg, Früh, Giger, Müller-Wiliberg, Schmidhalter, Stucky, Wyss Paul (10)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Das am 1. Januar 1985 in Kraft gesetzte Treibstoffzollgesetz regelt in erster Linie die grundsätzliche Aufteilung der für das Strassenwesen bestimmten Treibstoffzölle auf die einzelnen im Verfassungsartikel 36ter abschliessend aufgezählten «Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr». Nach Artikel 3 Absatz 3 des Treibstoffzollgesetzes kann ein Teil der Treibstoffzolleinnahmen für eine Rückstellung verwendet werden, «soweit dies zur Gewährleistung einer ausgeglichenen Einnahmen- und Ausgabenentwicklung notwendig ist».

In seiner Botschaft zum Treibstoffzollbeschluss führte der Bundesrat aus, es sei eine Rückstellung vorzusehen, um eine auch langfristig ausgeglichene Einnahmen- und Ausgabenentwicklung zu sichern. Ihre obere Grenze ergebe sich aus dem im Finanzplan, in den Mehrjahresprogrammen sowie durch Ausgaben- und Einnahmenschätzungen ausgewiesenen Mittelbedarf. Ihre untere Grenze solle so bemessen sein, dass kurzfristige, unvorhergesehene Einnahmen- und Ausgaben Schwankungen aufgefangen werden können, ohne dass der Bund einen Vorschuss leisten müsse.

Im Zusammenhang mit der damals erwarteten mittelfristigen Einnahmen- und Ausgabenentwicklung bei der «Treibstoffzollrechnung» beklundete der Bundesrat die Absicht, die Treibstoffzollrückstellung von dazumal (1985) rund 1,2 Milliarden Franken bis 1987 auf rund 1 Milliarde Franken abzubauen. Der Bundesrat bemerkte im weiteren, die Rückstellung sei mittelfristig auf den Stand einer kurzfristigen Ausgleichsreserve abzubauen. Bei einem erwarteten jährlichen Ausgabenüberschuss von 100 bis 200 Millionen Franken dürfe dies gegen Mitte der 90er Jahre der Fall sein.

Auch in seinen Ausführungen über die Kompensation der Mehrleistungen des Bundes (Kompensationsbeschluss) hielt der Bundesrat in seiner Botschaft fest: «Eine Aeufnung von Rückstellungen ist nicht beabsichtigt: Bisherige aus Treibstoffzollerträgen gebildete Rückstellungen sind nach Massgabe einer langfristigen ausgeglichenen Einnahmen-/Ausgabenentwicklung und bis auf eine angemessene Ausgleichsreserve schrittweise aufzulösen.»

Entgegen diesen Aeusserungen und dem Treibstoffzollrecht stellen wir eine gänzlich andere Entwicklung fest: Die Treibstoffzollrechnung schloss 1985 mit einem Ueberschuss von 146 Millionen Franken (geplanter Ueberschuss in der Botschaft 46 Millionen Franken) und 1986 mit einem Ueberschuss von 366 Millionen Franken (geplantes Defizit in der Botschaft 74 Millionen Franken) ab. Für das Jahr 1987 war in der Botschaft ein Defizit von 116 Millionen Franken vorgesehen, während im Voranschlag mit einem Ueberschuss von 197 Millionen Franken gerechnet wird.

Die Rückstellung wird also nicht abgebaut, sondern vielmehr weiter geäuft. Ende 1987 wird die Rückstellung derart etwa 2 Milliarden Franken betragen, nachdem in der Botschaft in Aussicht gestellt wurde, die Rückstellung auf

diesen Zeitpunkt auf 1 Milliarde Franken zu reduzieren. Dies erstaunt um so mehr, als ausgehend von der Ausgaben-/Einnahmenentwicklung – auch angesichts künftiger zusätzlicher Aufwendungen für Umweltschutzmassnahmen, Erneuerungen usw. – die Notwendigkeit für eine Erhöhung der Rückstellung nicht gegeben ist.

Wie anlässlich der Budgetdebatte in der Wintersession 1987 bekanntgegeben wurde, hat der Bundesrat im verwaltungsinternen Budgetbereinigungsverfahren bei den zweckfinanzierten Strassenverkehrsausgaben sogar noch Kürzungen vorgenommen. Zudem bekundete die Eidgenössische Finanzverwaltung die Absicht, die seit 1985 aus der Rückstellung gewährten ausserordentlichen Beiträge in der Höhe von 150 Millionen Franken jährlich ab 1990 um 100 Millionen Franken zu kürzen und später gar gänzlich zu streichen. Es ist leider festzustellen, dass der Bundesrat seine in der Botschaft zum Treibstoffzollbeschluss geäusserten Absichten und Versprechungen bis heute nicht in die Tat umgesetzt hat und – gemäss den heute bekannten Informationen – anscheinend auch nicht beabsichtigt, dies mittelfristig zu tun.

Dies ist weder mit dem Verfassungsrecht noch mit dem vom Parlament beschlossenen Treibstoffzollgesetz in Einklang zu bringen. Es sei an dieser Stelle auch daran erinnert, dass der Bundesrat dem Parlament zusammen mit dem Treibstoffzollbeschluss einen Kompensationsbeschluss unterbreitete. Ueber diesen Kompensationsbeschluss erwartete der Bundesrat eine Entlastung der Bundesrechnung um rund 200 bis 250 Millionen Franken.

Wegen der verstärkten Beteiligung des Bundes an den Strassenfinanzierungskosten der Kantone erwartete der Bundesrat damals, dass die Kantone den Bund in anderen Bereichen in der erwähnten Grössenordnung entlasten sollten. Dieser Kompensationsbeschluss wurde vom Parlament aber abgelehnt. Die Entwicklung zeigt nun, dass der Bund über die Aeufnung der Treibstoffzollrückstellung den Kantonen sogar noch mehr Mittel vorenthält, als dies nach dem Kompensationsbeschluss der Fall gewesen wäre. Die Frage stellt sich, welchen Stellenwert der Bundesrat geäusserten Absichtserklärungen sowie dem Verfassungs- und Gesetzesrecht beimisst.

Soweit sich ein Abbau der Rückstellung bis Mitte der 90er Jahre nicht automatisch aus der Treibstoffzoll- bzw. Strassenrechnung ergibt, könnten die nicht werkgebundenen Beiträge oder die ausserordentlichen Beiträge an die Kantone erhöht werden. Bis heute ist den Kantonen bei den nicht werkgebundenen Beiträgen nur der gesetzlich verankerte Minimalersatz von 12 Prozent der für das Strassenwesen bestimmten Treibstoffzölle gewährt worden.

Es ist daran zu erinnern, dass insbesondere bei den Rand- und Bergkantonen die Aufwendungen für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr – inklusiv Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen – oft weit höher als die dafür zweckgebundenen Einnahmen sind; beim Bund ist es gerade umgekehrt. Durch den Rückbehalt von Treibstoffzolleinnahmen durch den Bund werden diese Kantone gezwungen, allgemeine Staatsmittel für die Erfüllung dieser Aufgaben zu verwenden. Diese Mittel fehlen dann anderenorts, beispielsweise im Bildungs- und Sozialbereich.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 17. Februar 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 17 février 1988

1. Das Problem der stetig anwachsenden Rückstellung für den Strassenverkehr ist dem Bundesrat bekannt. Entgegen den seinerzeitigen Annahmen in der Botschaft vom 13. März 1984 zum Treibstoffzollgesetz sank die Rückstellung bis Ende 1987 nicht auf 1 Milliarde Franken, sondern stieg auf rund 2 Milliarden Franken. Zum einen fielen die Treibstoffzollerträge höher aus als erwartet, sodann traten beim Nationalstrassenbau Verzögerungen infolge Ueberprüfung des Netzes auf. Schliesslich trug auch das langsamere Anlaufen der neuen Beiträge im Umweltbereich und bei den Verkehrstrennungsmassnahmen zu einem geringeren Mittelbedarf als ursprünglich erwartet bei.

Unbestritten bleibt indessen, dass die Rückstellung eine Schwankungs- und Ausgleichsreserve sein soll. Der in der Botschaft vorgesehene Abbau auf eine «kurzfristige Ausgleichsreserve» bis «gegen Mitte der neunziger Jahre» ist vom Bundesrat nie in Frage gestellt worden. Lediglich die Schwankungsbreite ist aus den genannten Gründen grösser ausgefallen als ursprünglich beabsichtigt. In den nächsten Jahren werden die Ausgaben für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und für die Massnahmen im Umweltbereich wiederum stärker zunehmen, so dass mit einem Abbau der Rückstellung gerechnet werden kann.

2a. Es trifft zu, dass bei der Bereinigung des Budgets 1988 gewisse Kürzungen an den Eingaben des Bundesamtes für Strassenbau vorgenommen werden mussten. Diese Kürzungen erfolgten indessen nicht aus einer finanzpolitischen Optik heraus, sondern als Schätzungskorrektur, weil die voraussichtlichen Zahlungsbedürfnisse noch nicht mit Sicherheit feststanden. Nach Artikel 7 Absatz 1 des Finanzhaushaltgesetzes sind die Zahlungskredite aufgrund sorgfältiger Schätzung des voraussichtlichen Zahlungsbedarfs festzusetzen.

2b. Der Bundesrat hat nie in Aussicht gestellt, die Kantone könnten bedingungslos auf höhere nicht werkgebundene Strassenbeiträge zählen, falls die Treibstoffzollrechnung besser als erwartet ausfällt. Er hat im Gegenteil die Höhe der zusätzlichen Mittel stets von der Beteiligung der Kantone an den Aufwendungen für den regionalen öffentlichen Personenverkehr (sogenannter Kompensationsbeschluss) abhängig gemacht: «Würde der Kompensationsbeschluss verworfen oder erheblich zum Nachteil des Bundes verändert, müsste die Planung überarbeitet und allenfalls auch das Ausmass der allgemeinen Beiträge (+ 150 Millionen Franken) überprüft werden» (S. 58 der Botschaft vom 13. März 1984 zum Treibstoffzollgesetz). Nachdem die eidgenössischen Räte den Kompensationsbeschluss abgelehnt haben, können der Zurückhaltung gegenüber einer Aufstockung dieser Beiträge keine bundesrätlichen Zusicherungen entgegengehalten werden.

2c. Der Verweis auf Artikel 36ter Absatz 2 der Bundesverfassung ist an sich berechtigt. Nach dieser Verfassungsbestimmung darf ein Zollzuschlag nur soweit erhoben werden, als der Grundzoll nicht ausreicht, um die in Absatz 1 genannten Aufgaben zu finanzieren. Besteht ein länger dauernder Einnahmenüberschuss, muss der Zollzuschlag gesenkt werden.

3. Der Bundesrat hatte bisher mit der Senkung dieses Zuschlages zugewartet, weil er die Frage einer Preisdifferenzierung im Zusammenhang mit dem Luftreinhalte-Konzept hat prüfen lassen. Aufgrund dieser Prüfung und verschiedener parlamentarischer Vorstösse (86.047 Motion der Kommission des NR vom 19.2.87, überwiesen am 16.3.87 (NR) und 10.6.87 (SR); 87.454 M Basler vom 16.6.87, am 9.10.87 als Postulat überwiesen; 87.921 M Jaeger vom 9.10.87, nicht zur Behandlung in der Wintersession 87 angemeldet, da weitere Abklärungen erforderlich sind), die eine grössere Preisdifferenzierung gefordert haben, ist der Bundesrat bereit, auf dieses Anliegen einzutreten. Wie im Bericht vom 18. Januar 1988 über die Legislaturplanung 1987–1991 angekündigt, beabsichtigt er, im Rahmen der Luftreinhaltepolitik die Zollbelastung zwischen verbleitem und unverbleitem Benzin noch stärker als bisher zu differenzieren. Zu diesem Zwecke soll der Zollzuschlag auf unverbleitem Benzin während längstens vier Jahren um 5 Rappen je Liter gesenkt werden. Die Rückstellung wird dadurch um etwa 600 Millionen Franken schneller abgebaut. Darüber hinaus soll die bereits heute bestehende Differenzierung beim Grundzoll haushaltsneutral vergrössert werden. Diese zusätzlichen Treibstoffzoll-Differenzierungen sind, wie erwähnt, im Rahmen der Luftreinhaltepolitik zu sehen und sollen einen Anreiz für die raschere Ausserbetriebnahme älterer, schadstoffreicher Motorfahrzeuge schaffen. Die Abgasbelastung durch den Motorfahrzeugverkehr soll zudem durch weitere Luftreinhalte-massnahmen reduziert werden. Diese werden allerdings, wie im Bericht über die Legislaturfinanzplanung angekündigt, noch auf ihre Wirk-

samkeit und Realisierbarkeit überprüft werden müssen. Die Botschaft über die zusätzliche Treibstoffzoll-Differenzierung soll indessen dem Parlament möglichst rasch zugeleitet werden, mit dem Ziel einer Inkraftsetzung auf Beginn 1989.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion offensichtliche Mehrheit
Dagegen Minderheit

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

87.956

Interpellation Loretan

Doppelnull-Raps. Schutz des Rehwildes

Colza type 00

et protection des chevreuils

Wortlaut der Interpellation vom 10. Dezember 1987

Der Doppelnull-Raps, eine neue Rapsorte, die in den Ländern der EG bereits angebaut wird, soll nun auch in der Schweiz erprobt werden. Es liegen aus Nachbarländern alarmierende Berichte vor, die auf eine hohe Schädlichkeit, namentlich für das Rehwild, hinweisen. Ich bitte den Bundesrat, in diesem Zusammenhang folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt der Bundesrat die neue Rapsorte im Hinblick auf die Gefährdung des Wildes, namentlich des Rehs und des Feldhasen sowie der Vögel?
2. Liegen bereits Erfahrungen bzw. Forschungsergebnisse über die Gefährlichkeit des Doppelnull-Rapses aus unserem Land vor?
3. Wenn ja, wie lauten im Detail die Abklärungs- und Forschungsergebnisse?
4. Ist der Bundesrat bereit, in eigener Kompetenz oder im Zusammenwirken mit den Kantonen einschränkende Massnahmen zu verfügen oder aber, bei ausgewiesener Gefährlichkeit, den Anbau der neuen Rapsorte überhaupt zu verbieten?

Texte de l'interpellation du 10 décembre 1987

Il est question de tester en Suisse également le colza type 00, une nouvelle variété qui est déjà cultivée dans les pays de la CEE. Or, j'ai eu connaissance d'un rapport selon lequel cette variété présente de graves dangers, notamment pour les chevreuils. C'est pourquoi je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Que pense-t-il du danger que représente cette variété de colza pour le gibier, en particulier pour les chevreuils et les lièvres, ainsi que pour les oiseaux?
2. A-t-on déjà fait des essais de culture de colza type 00 ou effectué des recherches sur les dangers qu'il présente?
3. Si oui, quels sont, dans le détail, les résultats de ces recherches et de ces études?
4. Le Conseil fédéral est-il disposé à prendre des mesures de restriction, de sa propre compétence ou en collaboration avec les cantons, ou, si les dangers liés à ce nouveau colza sont prouvés, à en interdire tout simplement la culture?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Béguelin, Bonny, Bonvin, Brélaz, Büttiker, Cavadini, Couchepin, Ducret, Dünki, Eisenring, Eppenberger Susi, Frey Walter, Giger, Graf, Grendelmeier, Günter, Humbel, Kohler, Martin Paul-René, Massy, Müller-Meilen, Oester, Petitpierre, Rohrbasser, Rutishauser, Rütlimann, Salvioni, Savary-Vaud, Schnider, Seiler Rolf, Wanner, Weber-Schwyz, Wellauer, Wiederkehr, Zwygart (35)

Interpellation Aliesch Treibstoffzollgesetz. Anstieg der Rückstellung

Interpellation Aliesch Loi sur le produit des droits sur les carburants. Augmentation de la provision

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.977
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	464-466
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 252

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.