

87.991

Interpellation Loretan**Geländepersonenwagen für die Armee.
Ersatzbeschaffung****Acquisition de véhicules
tout terrain pour l'armée***Wortlaut der Interpellation vom 18. Dezember 1987*

Der Bundesrat wird um die Beantwortung folgender Fragen ersucht:

1. Hat der Bundesrat davon Kenntnis, dass der Landrover heute über einen in den USA abgenommenen und selbst im Staate Kalifornien zugelassenen Katalysator verfügt?
2. Stimmt es, dass der Landrover 100 und 110 am 19. Juni 1986 von der Eidgenössischen Typenprüfstelle geprüft wurde, wobei die Abgasmessungen der Zwei-Katalysator-Version gemäss US-Norm 83 für LDT (Light Duty Truck) und AGV 86 auf Weisung der GRD zwischen dem 11. bis 15. Juli 1986 bei der EMPA in Dübendorf stattfanden?
3. Trifft es zu, dass der Range Rover mit V8-Einspritzmotor, automatischem Getriebe und drei Katalysatoren – im Gegensatz zum Steyr G – auch bei hohen Kilometerleistungen die geforderten Limiten erreichen kann?
4. Ist es richtig, dass der Landrover im Mai 1987 mit drei Katalysatoren angeboten wurde, jedoch entschieden wurde, die Tests mit der bisherigen Zwei-Katalysator-Version zu Ende zu führen?
5. Ist es richtig, dass ab Spätherbst 1987 der Range Rover mit der erwähnten Technik in der Schweiz an die Kundschaft ausgeliefert wird und somit 12 Monate früher die vom schweizerischen Gesetzgeber vorgeschriebenen Vorschriften erfüllt?
6. Handelt es sich bei der Katalysator-Version des Steyr G tatsächlich um eine Einzelanfertigung für die Schweiz, da diese Ausführung in anderen Ländern nicht oder nur in geringen Stückzahlen verkauft wird?
7. Ist es zutreffend, dass der Landrover 110 mit drei Katalysatoren in der US-Version schon 1988/89 in den geforderten Stückzahlen geliefert werden kann?
8. Besteht Gewähr, dass der vorgesehene 2,31 4-Zylinder-Motor noch auf Jahre hinaus angefertigt wird, und dass man uns nicht plötzlich den 2,81 6-Zylinder-Motor liefern will, der vom EMD nicht in die Evaluation einbezogen und folglich auch nicht geprüft worden ist?
9. Wie verhalten sich Landrover und Steyr G im Kostenvergleich und im Anteil, den unsere Industrie selber herstellen kann?

Texte de l'interpellation du 18 décembre 1987

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Sait-il que la Landrover est munie d'un catalyseur homologué aux Etats-Unis, y compris dans l'Etat de Californie?
2. Est-il vrai que les Landrover 100 et 110 ont été testées le 19 juin 1986 par le Service fédéral d'homologation et que des mesures d'effluents de la version à deux catalyseurs ont été effectuées à l'EMPA entre les 11 et 15 juillet 1986 selon les normes US 83 LDT (light duty truck: véhicule utilitaire léger) et AGV86, sur l'ordre du Groupement de l'armement?
3. Est-il exact que la Range Rover, dotée d'un moteur à injection V8, de changement de vitesses automatique et de trois catalyseurs – contrairement à la Steyr G – satisfait aux limites imposées, même sur les longs parcours?
4. Est-il juste que la Landrover a été offerte en mai 1987 en version à trois catalyseurs et qu'on a néanmoins décidé de poursuivre les tests avec la version actuelle à deux catalyseurs?
5. Est-il vrai que la version susdite de la Range Rover est livrée depuis la fin de l'automne 1987 à la clientèle suisse et

qu'elle satisfait, avec 12 mois d'avance, les prescriptions fédérales?

6. Est-il exact que la version de la Steyr G à catalyseur est fabriquée spécialement pour la Suisse et qu'elle ne se vend pas ou qu'en petites quantités dans d'autres pays?

7. Est-il avéré que la Landrover 110 à trois catalyseurs version US peut être livrée dès 1988/89 en quantité répondant à la demande?

8. Peut-on être sûr que le moteur à 4 cylindres 2,31 sera fabriqué pendant des années et qu'on ne cherchera pas subitement à nous livrer le moteur 6 cylindres 2,81, qui n'a pas été pris en considération par le DMF dans son évaluation et n'a donc pu être testé?

9. Quelle comparaison peut-on faire entre Landrover et Steyr G quant au coût et à la part pouvant être fabriquée par notre industrie?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Entscheid des Bundesrates, als Nachfolgefahrzeug für den Jeep den Steyr G und nicht den Landrover zu beschaffen, hat in breiten Kreisen zu Verunsicherung geführt und bereits kritischen Pressekommentaren gerufen. Nach amtlicher Verlautbarung ist dem Steyr G der Vorzug gegeben worden, weil angeblich der Landrover in bezug auf den vom Parlament verlangten Katalysator nicht genügt habe. Tatsache ist aber, dass der Range Rover mit V8-Motor und automatischem Getriebe sowie drei Katalysatoren im Frühjahr dieses Jahres in den USA eingeführt worden ist und dass bis Ende 1988 8000 solche Fahrzeuge abgeliefert werden sollen. Dieses Fahrzeug entspricht den US-Federal-Vorschriften (49 Staaten) und auch den noch strengeren Vorschriften des Staates Kalifornien. Der Landrover 100 und 110 ist im Juni des letzten Jahres in der Schweiz mit zwei Katalysatoren typengeprüft und zugelassen worden. Der Steyr G wurde andererseits in den USA nie homologiert. Landrover und Range Rover sind in Grossserien hergestellte Fahrzeuge, die in über hundert Ländern bei den Armeen und der Polizei eingeführt sind. Demgegenüber beträgt offenbar die Produktionszahl des Steyr G im Jahre 1986 nicht einmal 6000 Einheiten. Der Absatz in den wichtigsten westeuropäischen Ländern ist weit unterdurchschnittlich. In der Schweiz sind weniger als 10 Prozent Steyr G im Vergleich zu Landrover/Range-Rover-Fahrzeugen zugelassen. Vom Typ 230, der für die Beschaffung erwogen wird, standen per 30. September 1986 in der Schweiz nicht einmal dreihundert Fahrzeuge im Verkehr.

Dem Vernehmen nach soll die Herstellerfirma schon jetzt einen anderen als den vorgesehenen Typ zu liefern beabsichtigen: den 2,81 6-Zylinder Mercedes-Motor anstelle des 2,31 4-Zylinder-Motors. Dies wohl deshalb, weil der 2,31 Motor bei Daimler-Benz AG in Kürze aus der Produktion fällt. Wir kämen dann in dieselbe Lage wie beim letzten Auftrag für Saurer, wo versucht wurde, den 6-Zylinder Saurer-Motor durch den V8 Mercedes-Benz-Motor zu ersetzen. Die «Neue Zürcher Zeitung» vom 1. Juni 1987 hat unter dem Titel «Steyr Daimler Puch auf der Intensivstation» geschrieben, es gehe dem Schwerverkranen noch schlechter als zuvor und die Marktpräsenz sei unausgewogen. Diese Fahrzeuge seien in den als «kalkulierbar» geltenden westeuropäischen Märkten mit Ausnahme der Schweiz nur schwach vertreten. Schliesslich hört man, der Landrover sei kostengünstiger als der Steyr G und der Anteil der Schweizer Industrie am Landrover/Range Rover höher.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 3. Februar 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 3 février 1988

Bei den Geländepersonenwagen, die von der Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) im Hinblick auf den Ersatz des Jeep in der Armee von Mitte 1986 bis Mitte 1987 erprobt wurden, handelt es sich um die Fahrzeugtypen Puch G und Land Rover. Der in der Interpellation verschiedentlich erwähnte Range Rover mit drei Katalysatoren war nicht Gegenstand der Prüfung.

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-

Interpellation Loretan Geländepersonenwagen für die Armee. Ersatzbeschaffung

Interpellation Loretan Acquisition de véhicules tout terrain pour l'armée

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	87.991
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	463-464
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 251

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.