

ses Konzept. Das Rechtsschutzinteresse Betroffener bleibt gewahrt, ein zweistufiges Verfahren, wie es der Ständerat beschlossen hat, ist nach Auffassung der Mehrheit unserer Kommission wie auch einer Minderheit im Ständerat unangemessen und überdimensioniert. Ein derart komplexes zweistufiges Verfahren würde die Sache komplizieren, statt sie zu vereinfachen.

Lassen Sie mich zum Schluss noch folgendes sagen: Auch nationales Recht ist bekanntlich demokratisches Recht. Auch beim nationalen Recht bleibt das Interesse direkt Betroffener gewahrt, und vor allem fliessen auch die Interessen Dritter, wie beispielsweise des Natur- und Heimatschutzes, in ein nationales Bewilligungsverfahren ein.

Die Mehrheit unserer Kommission hat beschlossen, an unserer Version festzuhalten. Wir möchten Sie bitten, ein Gleiches zu tun und dem Ständerat nicht zuzustimmen.

**M. Béguelin**, rapporteur: Le Conseil des Etats, contrairement à notre conseil, a décidé, par 26 voix contre 11, d'introduire une nouvelle procédure en deux phases, par laquelle une procédure d'examen préalable, qui s'inspire essentiellement de l'arrêté fédéral du 21 juin 1991 sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer, est incorporée à la procédure d'octroi de la concession proprement dite.

Votre commission a, une nouvelle fois, discuté cette divergence de manière approfondie et la majorité vous propose, par 13 voix contre 4, de maintenir la décision du Conseil national.

Bundespräsident **Ogi**: Herr Steiger, es ist richtig, was Sie sagen: Wenn wir einmal von einer Problemlösung überzeugt sind, kämpfen wir für unsere Sache. Sie können uns aber nicht vorwerfen, dass wir die Probleme nicht hinterfragen, dass wir nicht rückfragen und auch überlegen. Gerade nach den Vorkommnissen der letzten Tage müsste auch Ihnen bewusst werden, dass wir mit unseren drei interkontinentalen Flugplätzen aufpassen sollten. Wir müssen sehen, dass wir in einem Konkurrenzkampf sind, und wir müssen sehen, dass sich die Situation in den letzten Jahren massgeblich zu unseren Ungunsten entwickelt hat. Heute greifen die Probleme in der Zivilluftfahrt sehr tief. Wo wäre Zürich, wo wäre das Mittelland ohne leistungsfähiges Kloten? Die Globalisierung des Luftverkehrs, die weltweite Deregulierung und Liberalisierung, die Öffnung der Märkte, das wirtschaftliche Zusammenwachsen ganzer Kontinente – ich denke an die EG –, aber auch das Erstarken der sogenannten Dritten Welt, die neue Konkurrenz aus Niedriglohnländern, insbesondere aus Asien, machen der Zivilluftfahrt sehr schwer zu schaffen. In dieser Situation gilt es nicht zuletzt zu entscheiden: Wollen wir, dass Zürich, Genf und Basel international konkurrenzfähig bleiben, oder wollen wir auch hier das Feld den anderen überlassen?

Ich bitte Sie, bei dieser Differenzbereinigung der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Bei dieser Differenz geht es nicht um Grundsatzfragen der Zuständigkeiten bei Flugplatzbewilligungsverfahren. Die Debatte darüber ist sowohl im Nationalrat als auch im Ständerat bei der Gesetzesberatung umfassend und auch seriös erfolgt, Herr Vollmer. Beide Räte haben in voller Kenntnis der Sachverhalte und unter sorgfältiger Abwägung aller auf dem Spiele stehenden Interessen für die primäre Bundeszuständigkeit bei sämtlichen Flugplatzkategorien entschieden. Ich glaube, wenn wir vorwärtsmachen wollen, wenn wir modern sein wollen, dann müssen wir an dieser Kompetenz nicht herumkorrigieren.

Die Differenz, die jetzt besteht, ist lediglich eine Verfahrensfrage. Der Ständerat möchte das Verfahren bei der Konzessionierung von Flughäfen demjenigen von Eisenbahngrossprojekten angleichen. Das von ihm beschlossene, aufwendige zweistufige Verfahren mit Vorprüfung ist nach Erachten des Bundesrates dem zu regelnden Sachverhalt nicht angemessen. Die Dimensionen sind doch ganz anders gelagert.

Bei den Flugplätzen geht es nicht um Grossprojekte wie bei unseren Eisenbahnen. Wir können ja keinen vierten Flughafen mehr bauen, das liegt nicht drin, das müssen wir einsehen –

wir wollen auch keinen aus dem Boden stampfen. Es geht nur darum, dass wir das Bestehende erhalten und wo nötig auch verbessern können. Wenn wir jetzt bei dieser Verhandlung Alcazar – wir wollen jetzt nicht auf diese Situation eintreten – in einer schwachen Position sind, dann sind wir nicht zuletzt in einer schwachen Position, weil wir vor allem in Zürich von einer Initiative zur anderen gehen und man eigentlich nie weiss, ob die Projekte, die geplant sind, realisiert werden können; das macht uns gegen aussen schwach.

Es geht hier in erster Linie um Anpassungen bei den bestehenden Flughäfen oder allenfalls um eine juristische Umwandlung eines Flugfeldes in einen konzessionierten Flugplatz. Das heisst, wir brauchen Flexibilität, wir sollten hier reagieren können.

Ich bitte Sie, kein aufwendiges zweistufiges Verfahren zu beschliessen. Unser Vorschlag eines einstufigen Verfahrens, dem Ihr Rat seinerzeit zugestimmt hatte, entspricht doch den praktischen Erfordernissen viel besser. Die praktischen Erfordernisse, die heute beachtet werden müssen, sollten wir nicht aus den Augen verlieren.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen und die Differenz mit dem Ständerat zu belassen, d. h., Ihren getroffenen Entscheid nochmals zu bestätigen.

#### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit  
Für den Antrag der Minderheit

87 Stimmen  
47 Stimmen

#### **Art. 19 Abs. 2, 19a**

*Antrag der Kommission*  
Festhalten

#### **Art. 19 al. 2, 19a**

*Proposition de la commission*  
Maintenir

*Angenommen – Adopté*

#### **Art. 40b**

*Antrag der Kommission*  
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates  
*Proposition de la commission*  
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

92.012

### **Strassenbenützungsgabgaben. Verlängerung und Neugestaltung Redevances sur l'utilisation des routes. Prorogation et refonte**

#### *Differenzen – Divergences*

Siehe Seite 445 hiervor – Voir page 445 ci-devant  
Beschluss des Ständerates vom 28. April 1993  
Décision du Conseil des Etats du 28 avril 1993

#### **A. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerkverkehrsabgabe**

**A. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds**

#### **Art. 20 Abs. 3bis**

*Antrag der Kommission*  
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 20 al 3bis***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

**Art. 20 Abs. 8***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Minderheit*

(Béguelin, Diener, Hämmerle, Hollenstein, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)

Festhalten

**Art. 20 al. 8***Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Minorité*

(Béguelin, Diener, Hämmerle, Hollenstein, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)

Maintenir

**M. Béguelin**, porte-parole de la minorité: L'alinéa 8 de l'article 20, dans la version du Conseil fédéral, est d'une logique et d'une cohérence parfaites. Il s'inscrit dans l'objectif à moyen et long termes de l'introduction, au niveau européen, d'une taxe sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Comme on le sait, la taxe poids lourds à la prestation est la plus équitable qui soit, et son introduction au niveau européen est tout aussi souhaitable pour égaliser les conditions de concurrence entre transporteurs nationaux.

Le projet du Conseil fédéral va dans le sens de l'intérêt collectif bien compris. En revanche, la décision du Conseil des Etats, qui vise simplement à proroger pour dix ans la taxe poids lourds à forfait, constitue non seulement un signe d'immobilisme mais encore une manifestation d'intérêts égoïstes à courte vue d'une partie de la branche routière.

Je vous invite à soutenir le projet du Conseil fédéral et à en rester au texte que vous aviez déjà accepté.

**Stalder**: Die SD/Lega-Fraktion möchte Sie bitten, der Version des Bundesrates zuzustimmen. Wir finden, dass sich gerade angesichts der Bescheidenheit der Beträge, um die es sich hier handelt, eine auf zehn Jahre begrenzte Lösung nicht lohnt. Ich glaube, es ist an der Zeit, dass wir dem Bundesrat für solche Bagatellbeträge die nötige Kompetenz erteilen.

**Hämmerle**: Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie, dem Minderheitsantrag Béguelin zuzustimmen und am Beschluss des Nationalrates festzuhalten. Beachten Sie bitte, dass es sich um eine Uebergangsbestimmung handelt. Der hier diskutierte Absatz 8 stellt in der Fassung des Nationalrates und des Bundesrates genau den Uebergang von der Uebergangsbestimmung zur definitiven Lösung her.

Die jetzt beschlossene Schwerverkehrsabgabe soll also nicht bis zu einem willkürlich gewählten, bestimmten Datum in Kraft bleiben, sondern nur, bis sie durch eine bessere und dauerhafte Lösung ersetzt wird, nämlich durch die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe.

Das Ablösungskriterium ist also nicht ein formal zeitliches, sondern ein inhaltliches. Im übrigen wird ja die definitive einzuführende leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe – wenigstens auf Verfassungsebene – gleichzeitig beschlossen wie die Uebergangsbestimmung, im Beschlussentwurf C nämlich. Wenn die Räte nur halbwegs effizient arbeiten, wird es hoffentlich nicht zehn Jahre dauern, bis die definitive Lösung in Kraft treten kann. Wenn das wider Erwarten doch der Fall sein sollte, ist es immer noch bedeutend gescheiter, sich dann zumal ernsthaft mit der leistungsabhängigen Abgabe zu befassen, statt nochmals an einem Provisorium herumzubasteln, das dann womöglich nur für ganz kurze Zeit in Kraft sein wird.

Stimmen Sie aus diesen Gründen dem Antrag der Minderheit Béguelin zu.

**Präsident**: Die liberale Fraktion, die SVP-Fraktion und die LdU/EVP-Fraktion stimmen der Mehrheit zu.

**M. Cavadini Adriano**: Je serai très bref. Nous avons ici un système du type du forfait qui, normalement, devrait être remplacé par un système de redevances calculées en fonction des prestations, si, au cours des prochaines années, on arrive à trouver une solution qui soit acceptée par les nations européennes. Si tel est le cas, ce premier arrêté deviendra caduc puisqu'il sera remplacé par l'arrêté C que nous avons également adopté. Si au contraire, d'ici dix ans, une solution européenne n'est pas trouvée, cela signifierait qu'on a rencontré des obstacles dans la mise au point d'une solution basée sur les prestations.

Dès lors, il nous semblerait utile de rediscuter cette formule du forfait pour voir si, à la limite, nous ne devrions pas trouver une autre solution ou prolonger le régime actuel.

Par conséquent, le vote du groupe radical n'est pas un vote contre la redevance sur les poids lourds, c'est un vote contre la reconduction automatique de ce système dans dix ans, si, dans ce laps de temps, on ne parvient pas à élaborer une solution au plan européen, qui tienne compte des prestations.

**Hildbrand**: Ich erlaube mir einleitend folgende Vorbemerkung:

Angesichts der wirklich katastrophalen Situation der Bundesfinanzen laufen wir in diesem Saal zunehmend Gefahr, die anstehenden Geschäfte nicht mehr nach ihrer politischen, sondern nur noch nach ihrer finanziellen Bedeutung anzugehen und zu erledigen. «Sparen» heisst das zurzeit von Regierung und Parlament wohl meistgebrauchte Schlagwort, das wir allerdings viel zu oft, viel zu leicht in den Mund nehmen. Denn was wir hier Sparen nennen, erleben die Bürgerinnen und Bürger draussen im Land in den meisten Fällen als reine Raubzüge der Behörden auf ihre Portemonnaies. Immer nach dem Motto «Ein wenig Treibstoffzoll mehr hier, ein bisschen mehr Postporto da, ein Stückchen mehr SBB-Steuer dort» usw. Mit dem Auspressen der Zitrone Volk bis zum Gehnichts mehr kann die kranke Bundeskasse letztendlich nicht kuriert werden.

Einmal ist die Belastbarkeit der Bürgerinnen und Bürger erschöpft. Bald schon dürften diese Bürgerinnen und Bürger das Erreichen ihrer finanziellen Schmerzgrenze an der Urne manifestieren. Denn auch das vorliegende Geschäft, die Weiterführung der um einen Drittel erhöhten Schwerverkehrsabgabe, erleben Herr und Frau Schweizer als erneuten Zugriff in ihre Geldbeutel. Schliesslich wird das Transportgewerbe, wie bereits angekündigt, die verteuerte Schwerverkehrsabgabe vollumfänglich auf den Konsumenten abwälzen. Nur ist die Schwerverkehrsabgabe wohl nicht gerade das geeignetste Objekt, um den Versuch, aus diesem Teufelskreis auszubrechen, zu starten.

Deshalb stimmt die CVP-Fraktion dem Bundesbeschluss A über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe zu – ich persönlich aber sehr missmutig. Die CVP-Fraktion unterstützt bei Artikel 20 die Beschlüsse des Ständerates und der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, die eine Befristung der Abgabe auf zehn Jahre bis zum 31. Dezember 2004 vorsehen.

**Präsident**: Eine Korrekturmeldung: Die LdU/EVP-Fraktion stimmt der Minderheit und dem Bundesrat zu, nicht der Mehrheit.

**Schmid Peter**: Die grüne Fraktion unterstützt in der Differenzbereinigung zu den Strassenbenützungsabgaben die Anträge der Kommissionsminderheit.

Wann endlich, liebe Kolleginnen und Kollegen der bürgerlichen Ratsseite, helfen Sie als Mitglieder der höchsten gesetzgebenden Behörde mit, dem Souverän wirklich weittragende Entscheide anheimzustellen und ihn von Lappalien zu entlasten? Sie haben in der Sondersession im April einmal mehr die Einführung des Verwaltungsreferendums abgelehnt, und Sie

haben auch mehrheitlich sauer reagiert, als das Referendum gegen die Neat ergriffen und eine Initiative gegen den Kauf des F/A-18 lanciert wurde. Jetzt aber wollen Sie das Volk für eine mögliche Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe nach dem Jahre 2004 bemühen. Ich hoffe zwar schon, dass bis zu diesem Zeitpunkt eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe unter Dach ist. Ich frage mich aber um so mehr, wer da eigentlich beabsichtigt, eine solche Abgabe mit allen Kräften bis ins Jahre 2004 hinauszuzögern – wenn es nach zehn Jahren angeblich noch aktuell sein soll, eine abermalige Verlängerung zu beschliessen. Noch unverhältnismässiger ist der Antrag – und ich rede für die Fraktion gleich zum Beschlussentwurf B –, die teuerungsbedingte Anpassung der Nationalstrassenabgabe, die für den einzelnen Automobilisten vielleicht um fünf oder zehn Franken erhöht wird, einem referendumspflichtigen Bundesbeschluss zu unterstellen.

Glückliche Schweiz, die sich solche Verfassungsartikel leisten kann! Wenn unser Schicksal wirklich derart vom Preis der Autobahnvignette abhängt, dann ist die Auto-Partei eine wirkliche Volkspartei. Aber selbst wenn es so wäre, sollte dies uns Politikerinnen und Politiker nicht davon abhalten, das Wesentliche vom Nebensächlichen zu unterscheiden.

Im übrigen hält sich unsere Begeisterung zu den Vorlagen über die Strassenbenützungsgabgaben in Grenzen: Ein Dorn im Auge ist uns die vollständige Ueberführung der Abgaben in den Strassenfonds, denn mit solchem «Kässeliwesen» ist keine koordinierte und umweltfreundliche Verkehrspolitik möglich. Vor allem kommt es nicht zu einer vernünftigen Begrenzung des Verkehrswachstums und zu einer wirksamen Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Die grüne Fraktion stimmt den Vorlagen mit wenig Begeisterung zu. Eine Unterstützung der Minderheitsanträge, die die bundesrätliche Version vertreten, wäre aber immerhin ein bescheidener Anfang, künftig die Volksrechte nicht für Lappalien zu bemühen.

**Giezendanner:** Der Herr Bundespräsident hat versucht, mich aus der Fassung zu bringen, aber ich habe sie zurückgewonnen. Herr Schmid Peter hat auch gesagt, die Auto-Partei sei eine Volkspartei, wenn Sie jetzt der ständerätlichen Fassung zustimmen. Sie merken: Der Ständerat hat es bereits eingesehen.

Nun werden wir wieder ernst. Die EG kennt keine Schwerverkehrssteuer. Man sagt zwar, sie sei im Raum, aber sie ist gestorben. Die EG baut 12 000 Kilometer neue Strassen. In der EG haben sie gemerkt, dass die Güterverteilung auf den nahen Raum nur über die Strasse erfolgen kann. Das ist Tatsache. Deshalb auch keine Verteuerung der Lebensader der Wirtschaft, der Strasse.

Ich werde mich heute nicht mehr gegen diese Schwerverkehrsabgabe wenden, die ja beschlossene Sache ist. Ich weiss, das hat keinen Sinn. Aber ich glaube, wir können vielleicht im Jahr 2004 froh sein, wenn wir kein Definitivum haben, damit wir wieder darüber diskutieren können. Wenn man sagt, man müsse das Volk wieder an die Urne bemühen, dann weiss man nicht, wovon man spricht. Ich kann Ihnen sagen: Das Transportgewerbe leidet schon heute arg unter der Schwerverkehrsabgabe. Ich kann Ihnen auch sagen, dass wir die Treibstoffzollerhöhung nicht zu zehn Prozent überwälzen konnten. Man kann nicht auf der einen Seite – wie Herr Oehler – von 4000 arbeitslosen Fernfahrern oder Lastwagenfahrern sprechen und auf der anderen Seite unser Gewerbe so behelligen. Herr Oehler, das sind Tatsachen. Sie können nicht von der einen Seite immer mehr Geld fordern und auf der anderen Seite den SBB Vergünstigungen geben. Das geht nicht. Da liegt des Pudels Kern. Das ist eine Sabotage des Gewerbes. Nehmen Sie das zur Kenntnis.

Ich bitte Sie, der ständerätlichen Fassung zuzustimmen, auch in Anbetracht der Retorsionen, die kommen werden. Die Möglichkeit von Retorsionen im Ausland ist nicht abgeklärt worden. Ich weiss, Herr Bundespräsident Ogi wird noch diese Woche beim deutschen Verkehrsminister sein. Der wird ihm dann eröffnen, wie die Retorsionen etwa aussehen könnten. Bitte folgen Sie dem Ständerat und der Mehrheit der Kommission.

**Vollmer, Berichterstatter:** Viele Voten haben sich einmal mehr mit dem Grundsatz der Schwerverkehrsabgabe beschäftigt. Es geht aber jetzt nicht mehr darum, sich für oder gegen diese Abgabe auszusprechen, sondern es geht jetzt, in der Differenzbereinigung, nur noch um den Punkt, ob die Schwerverkehrsabgabe befristet in der Verfassung bleibt oder ob die Befristung wegfällt.

Die Mehrheit der Kommission (11 zu 8 Stimmen) schlägt Ihnen in Uebereinstimmung mit dem Ständerat vor, die Befristung in die Verfassung aufzunehmen. Der Rat hat seinerzeit, in der ersten Debatte über diesen Artikel, eine Befristung noch mit 64 zu 55 Stimmen abgelehnt. Wenn Sie heute eine Befristung aufnehmen, dann – ich entnehme das auch den Voten der Fraktionssprecher, die sich für den Mehrheitsantrag eingesetzt haben – geschieht dies in der Hoffnung und mit dem Willen, dass die Form der Schwerverkehrsabgabe bis zu diesem Zeitpunkt durch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe abgelöst werden kann. Hoffen wir, dass dem so sei! Nehmen wir die Voten, die für die Befristung gefallen sind, als Auftrag an den Bundesrat, dem Parlament innerhalb dieser Zehnjahresfrist eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten.

In diesem Sinne hat die Kommissionmehrheit (11 zu 8 Stimmen) der Befristung zugestimmt, und ich muss Ihnen als Kommissionssprecher dasselbe empfehlen.

**M. Caccia, rapporteur:** Nous sommes un beau et riche pays qui se permet de discuter longtemps sur une différence minime entre la version du Conseil des Etats et celle du Conseil national, qui, en l'occurrence, est identique au projet du Conseil fédéral.

Il s'agit donc soit de suivre le projet du Conseil fédéral et la décision du Conseil national, en limitant la durée de validité de cet arrêté A à l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions législatives liées à l'arrêté C dont on ne parle plus, celui des redevances sur les poids lourds liées aux prestations, ou bien, comme l'a voulu le Conseil des Etats, de fixer une limite au 31 décembre 2004 au plus tard pour l'échéance de cet arrêté. Il y a eu en commission un débat assez limité, et la majorité de la commission a finalement décidé par 11 voix contre 8 et avec une abstention de suivre le Conseil des Etats et donc d'éliminer la divergence, et elle vous invite à la suivre.

**Bundespräsident Ogi:** Im Gegensatz zu Herrn Vollmer möchte ich Ihnen aus Ueberzeugung empfehlen, der Minderheit Béguelin zu folgen. Das heisst aber auch, dass Sie Ihren früheren Entscheid bestätigen, den Sie klar, nämlich mit 64 zu 55 Stimmen, getroffen haben.

Der Ständerat will die Schwerverkehrsabgabe um höchstens 10 Jahre verlängern. Im Nationalrat wurde eine solche Befristung klar abgelehnt – im Basketball würde man von einem klaren Resultat sprechen. Der Bundesrat empfiehlt Ihnen, an Ihrem Beschluss festzuhalten und dem Minderheitsantrag zu folgen. Auch der Bundesrat möchte die pauschale Abgabe nicht unbegrenzt verlängern, aber der Bundesrat möchte nicht einen fixen Termin in die Verfassung schreiben. Wir wissen nämlich heute noch nicht, wann eine EG-weite Schwerverkehrsabgabe kommt. Herr Vollmer, wir können sie nur einführen, wenn das umliegende Ausland dies auch tut, ein Alleingang ist nicht möglich. Es ist nicht damit zu rechnen, dass die EG-Schwerverkehrsabgabe heute oder morgen kommt, aber sie könnte plötzlich rasch kommen, das ist meine Meinung, ganz im Gegensatz zu derjenigen von Herrn Giezendanner. Uebrigens habe ich am nächsten Donnerstag ein Rendezvous; ich werde Ihnen dann sagen, was mir der neue Verkehrsminister aus Deutschland – der fünfte, mit dem ich wieder beginnen darf –, Herr Minister Wissmann, gesagt hat.

Die pauschale Abgabe soll so lange bleiben, bis sie durch eine leistungsabhängige Abgabe ersetzt werden kann. Damit dienen wir mehreren Anliegen: Wir dienen dem Anliegen, dass wir flexibel bleiben – wir brauchen hier unbedingt Flexibilität –; wir können die Pauschale nahtlos durch die künftige Abgabe ersetzen, denn ein nahtloser Uebergang wäre dannzumal möglich. Wir schreiben in die Verfassung, dass wir eine solche Ablösung wollen, und setzen damit auch ein politisches Signal. Diejenigen, die für die Befristung sind, wollen nicht die

flankierenden Massnahmen, die Sie immer wieder gefordert haben, sie wollen nicht, dass wir hier legiferieren können. Ich bitte Sie, dem Bundesrat Vertrauen zu schenken und der Minderheit der Kommission zu folgen – d. h., Ihren Entscheid, den Sie bereits mit 64 zu 55 Stimmen getroffen haben, zu bestätigen.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit	80 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	62 Stimmen

**Ziff. II Abs. 2**

*Antrag der Kommission*  
Streichen

**Ch. II al. 2**

*Proposition de la commission*  
Biffer

**Vollmer**, Berichterstatter: Die Kommission empfiehlt Ihnen hier die Streichung von Absatz 2. Wir führen diese Streichung neu ein und gehen davon aus, dass uns auch der Ständerat folgen wird. Es war ursprünglich vorgesehen, diese Vorlage bereits früher zu beraten. Diese Beratungen haben sich verzögert, und es ist nicht sichergestellt, dass wir rechtzeitig eine Volksabstimmung durchführen können. Wir möchten dem Bundesrat die nötige Flexibilität bei der Ansetzung dieser Volksabstimmung geben.

Stimmen Sie bitte für diese Streichung von Absatz 2. Es ist eigentlich eine unnütze Bestimmung. In anderen Vorlagen haben wir die Inkraftsetzung nicht bereits im Verfassungstext vorgesehen. Wenn Sie dieser Streichung zustimmen, wird die Inkraftsetzung automatisch mit dem Beschluss des Volkes möglich sein, und das wird auch der Wille des Volkes sein.

Wir empfehlen Ihnen also, im Hinblick auf die Flexibilität bezüglich der Ansetzung der Volksabstimmung diesen Absatz 2 zu streichen.

**M. Caccia**, rapporteur: Lors de son examen, la commission a finalement décidé de proposer une modification dans cette partie, ce qui, malheureusement, crée une divergence avec le Conseil des Etats.

Le traitement de cet objet s'est prolongé et a été retardé, avec pour résultat que le Conseil fédéral va avoir des difficultés à respecter le délai mentionné à l'alinéa 2 du chiffre II. C'est la raison pour laquelle la commission en est arrivée à la conclusion qu'il fallait biffer cet alinéa et laisser un peu plus de flexibilité au Conseil fédéral pour fixer la date de la votation populaire sur cet arrêté fédéral, ce qui, à mon avis, paraît très raisonnable et trouvera l'accord du Parlement.

*Angenommen – Adopté*

**B. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe**

**B. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales**

**Art. 36quinquies Abs. 1**

*Antrag der Kommission*

*Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Minderheit*

(Hämmerle, Béguelin, Diener, Hollenstein, Stalder, Vollmer, Zwygart)  
Festhalten

*Antrag Dreher*

.... von 40 Franken. Der Abgabesatz kann mit einem referendumspflichtigen Bundesbeschluss der Teuerung angepasst werden, sofern ....

**Art. 36quinquies al. 1**

*Proposition de la commission*

*Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Minorité*

(Hämmerle, Béguelin, Diener, Hollenstein, Stalder, Vollmer, Zwygart)  
Maintenir

*Proposition Dreher*

.... dépasse pas 3,5 tonnes. Le taux de redevance peut être adapté au renchérissement, dans la mesure ....

**Hämmerle**, Sprecher der Minderheit: Ich bitte Sie im Namen der Kommissionsminderheit, am Beschluss des Nationalrates festzuhalten und dem Bundesrat die Kompetenz zu geben, den Abgabesatz auf dem Verordnungsweg der Teuerung anzupassen.

Nationalrat und Ständerat haben entgegen der Vorlage des Bundesrates im Beschlussentwurf A die Anpassung der Schwerverkehrsabgabe einem referendumspflichtigen Bundesbeschluss unterstellt. Wir betrachten diesen Entscheid als wenig überzeugend, aber er ist nicht zu ändern. Immerhin sind dafür noch eher Gründe zu finden als bei der hier zur Diskussion stehenden Autobahnvignette, denn es handelt sich dort, wo es pro Fahrzeug immerhin um bis zu 4000 Franken geht, um ganz andere Grössenordnungen als hier. Jene Abgabe ist etwa hundertmal teurer als die Vignette. Allein schon dieser enorme quantitative Unterschied rechtfertigt eine unterschiedliche rechtliche Behandlung dieser Abgaben.

Wichtiger ist aber ein Zweites: Es geht um eine demokratiepolitische Frage. Halten Sie sich bitte kurz die bürgerliche Argumentation im Hinblick auf die Volksabstimmung vom 6. Juni 1993 vor Augen. Da hören wir noch und noch: Das Land wird unregierbar, wenn das Volk überall das letzte Wort haben soll. Die Demokratie muss verwesentlich werden. Bundesrat und Parlament sollen ihre Führungsaufgabe wahrnehmen und durchsetzen.

Das tönt mutig, doch zur gleichen Zeit, wo Sie die Neuanschaffung von 34 Kampfflugzeugen für 3,5 Milliarden Franken explizit dem Volk nicht zur Abstimmung unterbreiten wollen, behaupten Sie im Brustton der Ueberzeugung, die Anpassung einer bestehenden Abgabe von 40 Franken an die Teuerung müsse einem referendumspflichtigen Bundesbeschluss unterstellt werden – da kommt die stärkste Demokratin nicht mehr mit. Wahren Sie bitte für einmal die Proportionen, und halten Sie am Beschluss des Nationalrates fest!

**Dreher**: Mein Antrag liegt Ihnen vor. Hinter ihm steht die Fraktion der APS.

Wir haben zwei verschiedene Sprachregelungen. Der Minderheitsantrag Hämmerle will den Abgabesatz auf dem Verordnungsweg der Teuerung anpassen können, also die Fassung des Bundesrates – es heisst klar «der Teuerung anpassen».

Die Fassung des Ständerates, welcher die Mehrheit der Kommission zustimmt, lässt den Begriff der Teuerung weg. Es wäre also denkbar, dass der Bundesrat, je nach Entwicklung der Finanzlage im Strassenbereich, die Ansätze festlegt, da wir ja eigenartigerweise keine separate Strassenrechnung und keine separate Kasse kennen, wo diese Milliarden hineinkommen – die Motion des Kollegen Fischer-Seengen ist ja jetzt nach zwei Jahren nicht mehr unter den pendenten Geschäften.

Wir haben also hier die Teuerung nicht explizit formuliert. Wir möchten jedoch klar ausgedrückt haben, dass ein referendumspflichtiger Bundesbeschluss notwendig ist, wenn der Abgabesatz der Teuerung angepasst werden soll, und dass nicht einfach angepasst werden kann, mehr oder weniger nach Belieben von Bundesrat und Parlament. Ich weise darauf hin, dass wir mit jedem Liter Benzin, mit jedem Liter Treibstoff, bereits 30 Rappen «Autobahnvignette» bezahlen, so dass keine Veranlassung besteht, hier neue potentielle Geldschleusen zu öffnen, welche über die Teuerung hinausgehen. Aus diesen Gründen bitte ich Sie, dem Antrag meiner Fraktion – vertreten durch mich – zuzustimmen.

**Hildbrand:** Die CVP-Fraktion ist durchaus damit einverstanden, dass der Preis für die Autobahnvignette künftig der Teuerung angepasst wird. Doch obwohl wir durchaus grosses Vertrauen in den Bundesrat haben, stellen wir uns dagegen, ihm bei der Autobahnvignette die Kompetenz zu erteilen, die Abgabesätze auf dem Verordnungsweg anpassen zu können. Auch wenn es sich im Einzelfall um einen geringen Betrag – 40 Franken! – handeln mag, soll das Parlament die Möglichkeit zur Mitbestimmung haben, und auch das Volk soll sein Recht haben, nötigenfalls über das Referendum mitreden zu können. Und die Volksrechte fragen – im Gegensatz zu Bundespräsident Ogi und einer Minderheit der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen – nicht nach der Verhältnismässigkeit, sie fragen auch nicht danach, ob bei 40 Franken pro Jahr eine Anpassung an die Teuerung weltbewegend sei oder nicht.

Wir haben die Referendumsmöglichkeit bei der Schwerverkehrsabgabe bereits geschaffen. Nun geht es darum, das gleiche System bei der allfälligen Anpassung der Abgabesätze an die Teuerung auch bei der Vignette einzuführen. Eine unterschiedliche Behandlung ist durch nichts gerechtfertigt. Deshalb bitten wir Sie, in diesem Punkt dem Ständerat und der Kommissionsmehrheit zu folgen und die künftige Anpassung des Vignettenpreises an die Teuerung dem fakultativen Referendum zu unterstellen.

**Stalder:** Die Fraktion der Schweizer Demokraten und der Lega dei Ticinesi empfiehlt Ihnen, den Minderheitsantrag zu unterstützen. Es ist doch so, dass dem Bundesrat ein gewisses Vertrauen entgegengebracht werden kann, wenn es sich um so bescheidene Beträge wie der Preis einer Autobahnvignette handelt.

Aus diesem Grund sind wir der Meinung, dass die erste Version (Bundesrat) unterstützungswürdig ist.

**M. Cavadini Adriano:** Ici, on discute des possibilités et des modalités de l'augmentation future du prix de la vignette. D'un côté, le Conseil fédéral aimerait augmenter le prix de la vignette en fonction du renchérissement, soit de l'évolution des prix, et de l'autre côté, le Conseil des Etats estime qu'une augmentation devrait pouvoir être effectuée si le compte routier le justifie.

Telle est la première différence de conception. Nous préférons la solution du Conseil des Etats, parce qu'on sort ainsi d'un automatisme existant dans le système du renchérissement. De même, dans les prix administrés, il faut éviter de faire figurer dans la constitution le principe de l'adaptation au renchérissement.

La deuxième différence est que le Conseil fédéral veut pouvoir prendre cette décision par le biais d'une ordonnance, tandis que le Conseil des Etats préfère que la décision soit prise par les Chambres, avec la possibilité, à la limite, d'un référendum. Nous pensons que la deuxième version est préférable, notamment en fonction du succès de cette modification constitutionnelle devant le peuple, car nous voulons obtenir cette augmentation de 30 à 40 francs.

Afin d'assurer les chances d'obtenir une réponse positive de la part du peuple, nous vous invitons à soutenir la solution du Conseil des Etats et de la majorité de la commission.

**Herczog:** Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie, den Minderheitsantrag Hämmerle zu unterstützen und in diesem Sinne die Formulierung des Bundesrates zu belassen. Es ist nämlich so, dass dieser Beschluss des Ständerates erstens nicht anwendbar und zweitens politisch nicht zu rechtfertigen ist.

Es geht nicht – und hier wurzelt das Missverständnis der AP-Fraktion – um einen Index-Automatismus, sondern lediglich um eine Geldwerterhaltung. Gemäss Ständerat geht es hier darum, die Strassenverkehrskosten anstatt die Teuerung als Massstab zu nehmen. Dieser Massstab ist so gesehen unbrauchbar, erstens, weil eine Anpassung erst in drei bis fünf Jahren geschieht, und zweitens, weil kein politischer Begriff so schillernd und unklar ist und bis heute politisch nicht ausgewertet ist wie die Strassenrechnung oder diese Strassenverkehrskosten. Woraus sollen diese Strassenverkehrskosten

bestehen? Ist jetzt das Verursacherprinzip berücksichtigt, sind die Unfallkosten und Umweltschäden berücksichtigt? Niemand weiss es. Die Formulierung ist einfach auf der Fahne und soll so ins Gesetz kommen, sie ist also zurzeit weder als Erhebungsart noch als Aussage brauchbar.

Zum zweiten Punkt, wieso es politisch nicht gerechtfertigt ist, hier einen referendumpflichtigen Bundesbeschluss zu verlangen: Es ist doch eigenartig, dass jene Kreise, die heute auf dem «Zeitgeist» der Deregulierung reiten und hier jede SBB-Tax- und SBB-Tariferhöhung ad hoc beschliessen, jetzt für ein paar Franken einen referendumpflichtigen Beschluss verlangen. Das ist unverhältnismässig und politisch auch für die Bevölkerung nicht einsichtig, zumal, wenn hier im Saal Leute über SBB-Tarife beschliessen, die ihre Generalabonnements gratis erhalten. Solange also der öffentliche Verkehr im Verhältnis zum privaten Verkehr nach wie vor viel zu teuer ist, ist also nicht einzusehen, wieso man jetzt diesem ständerätlichen Beschluss zustimmen sollte.

Mit anderen Worten: Ich werde den Verdacht nicht los, dass es bei diesem Antrag um irgend etwas ganz anderes geht, nämlich darum, dass jene, die das Automobil als Leitlinie ihres politischen Wirkens missbrauchen, an einem zweifellos ungeeigneten Objekt wie der um ein paar Franken teureren Autobahnvignette wieder einmal die endlose Ausplünderung der Autofahrer beklagen wollen. Das ist unnützlich, unsinnig. Es braucht keine Volksabstimmungen, das wäre wieder zum Fenster hinausgeworfenes Geld.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Minderheit Hämmerle und damit dem Entwurf des Bundesrates zuzustimmen.

**Zwygart:** Die LdU/EVP-Fraktion ist für Zustimmung zur Minderheit, also für Festhalten am Beschluss des Nationalrates, der dem bundesrätlichen Vorschlag gefolgt war.

Es geht hier um einen geringen Betrag für den einzelnen, um einen lächerlichen Betrag. Wir kennen das Finanzreferendum nicht. Hier aber will man Volksplebiszite, und zwar Volksplebiszite über minimalste Beträge. Diese Erhöhung ist nicht einmal ein Ausgleich der Teuerung, und künftig können die Ansätze – je nachdem, welcher Fassung man zustimmt – höchstens der Teuerung angepasst werden. Es geht höchstens um ein Beibehalten des Geldwertes. Wenn wir von «Verwesentlichung der Demokratie» reden, von der «Straffung der Instanzenzüge», dann ist es blauäugig, hier immer wieder auf diese Art Volksabstimmungen provozieren zu lassen. Dieses Politspiel, das hier gemacht werden soll, ist ein Rückfall ins Altertum, und dementsprechend ist es falsch, diesen Weg zu beschreiten. Wir sind deswegen für die Minderheit.

**M. Schmied Walter:** J'aimerais, au nom du groupe UDC, vous encourager à soutenir la majorité de la commission. Il ne s'agit pas d'organiser des plébiscites électoraux ou populistes pour quelques dizaines de francs, mais le fait d'augmenter le prix de la vignette autoroutière est un principe qu'il est justifié de soumettre au peuple, dans la mesure où ce principe est ancré dans la constitution et que le Conseil fédéral, et lui seul, serait compétent pour adapter la taxe de la vignette autoroutière au renchérissement.

Monsieur Herczog, lorsque vous serez arrivé à vos fins et que vous aurez obtenu la suppression des routes nationales, je vous demande s'il sera toujours justifié d'adapter le coût de la vignette autoroutière à l'évolution des prix. Si vous avez peur d'un vote populaire, il faut croire qu'il y a effectivement péril en la demeure. Si vous pensez que le Conseil fédéral va adapter la taxe de la vignette autoroutière dans des proportions justifiées, vous ne devez pas craindre le résultat d'un vote populaire.

En conclusion, je vous invite à soutenir la majorité de la commission.

**Giezendanner:** Ich glaube, man muss hier wirklich an die Motion Fischer-Seengen denken, die eine separate Strassenverkehrsrechnung verlangt. Wenn man eine separate Strassenverkehrsrechnung führen würde, würde auch der PKW-Verkehr seine Kosten decken. Also hat die Vignette nur steuerlichen Charakter. Tatsache ist, dass in der Zwischenzeit der

Schwerverkehr seine Kosten auch zahlt, trotzdem auferlegen wir ihm eine neuerliche Schwerverkehrssteuer. Ich sage nochmals: Wenn die Strassenverkehrsrechnung sauber, differenziert geführt würde, würde der Personenwagen seine Kosten decken, und eine Vignette wäre überflüssig.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Ständerat zuzustimmen. Es steht hier ganz klar: «... angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.» Ich hoffe sehr, dass Herr Fischer-Seengen seine verfallene Motion wieder einreichen wird. Wenn diese Rechnung separat geführt wird, sieht alles anders aus.

**Vollmer**, Berichterstatter: Die Kommission hat auch in dieser Frage nicht gerade überzeugende Mehrheiten gefunden. Mit 10 zu 7 Stimmen bei 3 Enthaltungen empfiehlt sie Ihnen, die Fassung des Ständerates zu übernehmen. Noch vor der Märzsession hat die Kommission mit 11 zu 10 Stimmen für die Fassung des Bundesrates plädiert, und der Ständerat hat dann mit 17 zu 16 Stimmen für diese jetzt eingefügte Fassung gestimmt. Der Nationalrat war in der Märzsession recht deutlich – mit 73 zu 55 Stimmen – der Meinung, für die Erhöhung der Vignette brauche es keinen referendumpflichtigen Erlass. Trotzdem hat die Kommissionsmehrheit jetzt diesem Begehren des Ständerates zugestimmt. Ich finde, wir müssen hier nicht mehr die Grundsatzdiskussion führen. Die Argumente werden nicht stichhaltiger, wenn wir sie jetzt in dieser Differenzbereinigung noch einmal wiederholen.

Was ich aber deutlich hier festhalten möchte, ist, dass der Antrag Dreher nicht nur in der Kommission nicht gestellt worden ist. Der Antrag Dreher bringt neben dem Beschluss des Ständerates eine doppelte Bedingung. Er möchte das Ganze von der Teuerung und zusätzlich auch noch von der Erhöhung der Strassenverkehrsrechnung abhängig machen, und diese beiden Bedingungen kumuliert würden es erst möglich machen, dem Rat einen Antrag zu stellen, der dann noch dem Referendum unterstellt werden müsste. Die Kommission ist der Auffassung, dass wir höchstens das aufnehmen sollen, was bereits im Bundesbeschlusssentwurf A festgehalten worden ist.

Wir haben offenbar keine anderen Probleme, die Schweizer Bevölkerung hat keine anderen Sorgen, als über solche Dinge abzustimmen.

Ich bitte Sie deshalb mit Ueberzeugung und aufgrund der Erläuterungen in der Kommission, dem Antrag Dreher keinesfalls zuzustimmen. Die Kommissionsmehrheit befürwortet aber – eigentlich nicht aus inhaltlichen Gründen, sondern vor allem in Konsequenz des Bundesbeschlusses A –, dass man eben die gleiche Logik in den Bundesbeschluss B übernimmt und auch da eine zukünftige Anpassung der Abgabe einem referendumpflichtigen Erlass unterstellt (und nicht, wie der Bundesrat uns das vorschlägt, ihm auf dem Verordnungswege die alleinige Kompetenz überträgt).

Die Kommissionsmehrheit empfiehlt Ihnen, mit 10 zu 7 Stimmen bei 3 Enthaltungen, der Fassung des Ständerates zuzustimmen.

**M. Caccia**, rapporteur: La majorité de la commission, par 10 voix contre 7 et avec 3 abstentions, vous invite à suivre le Conseil des Etats et à régler cette divergence. Cela signifie que la question est, comme dans le cas précédent, assez controversée. Le Conseil des Etats a eu lui-même une décision quelque peu difficile à prendre; il s'est en tout cas écarté des décisions du Conseil national en voulant introduire dans cet arrêté les mêmes critères que ceux adoptés dans l'arrêté précédent concernant les redevances sur le trafic des poids lourds.

Avec la proposition Dreher, on va soit reprendre le critère qui était prévu par le Conseil fédéral, soit celui prévu par le Conseil des Etats. En additionnant ces deux critères, on crée une nouvelle divergence avec le Conseil des Etats. Or, s'il y a une bonne raison de suivre la majorité de la commission pour régler les divergences, il y en aurait en tout cas deux pour ne pas suivre M. Dreher, bien que sa proposition n'ait pas été faite en commission. Si nous voulons conclure ce débat aujourd'hui, il faut voter pour la majorité de la commission. Si d'autres propositions sont votées, la discussion sera reprise dans une pro-

chaine session afin de régler les nouvelles divergences par rapport au Conseil des Etats.

Donc, la majorité de la commission vous invite à suivre le Conseil des Etats.

**Bundespräsident Ogi**: Der Entscheid des Ständerates kam nur knapp zustande. Unter der Führung der Herren Loretan und Büttiker kam ein 17 zu 16 zustande. Der Ständerat ist aber grundsätzlich damit einverstanden, dass der Preis für die Vignette in Zukunft der Teuerung angepasst werden kann. Er will aber für eine solche Anpassung das Referendum vorsehen. Herr Vollmer hat es gesagt: Ein fakultatives Referendum für drei Kaffee Crème, das ist etwas weitgegangen.

Wir sollten uns besser die für die grossen Fragen nötige Zeit sparen; es wäre nicht angemessen, dass eine Volksabstimmung durchgeführt werden müsste, wenn der Bundesrat diese Vignette auf 50 Franken erhöhen würde – er wird es sicher erst tun, wenn die Teuerung das rechtfertigt –; eine 10-fränkige Anpassung wäre möglich; das ganze Prozedere wegen einer Erhöhung von 40 auf 50 Franken durchzuführen – das ist nicht verhältnismässig. Ich bitte Sie dringend, hier der Minderheit der Kommission zu folgen.

Der Antrag Dreher war der Kommission nicht bekannt. Herr Dreher will wie der Bundesrat die Anpassung an die Teuerung, aber mit fakultativem Referendum. Das ist, wie gesagt, ein neuer Antrag, der nicht auf der Fahne vorzufinden ist.

Der Ständerat will wie Herr Dreher zwar das fakultative Referendum, aber nicht Anpassung an die Teuerung, sondern Anpassung an die Strassenverkehrskosten.

Der Bundesrat beantragt Ihnen, den Antrag Dreher abzulehnen und dem Antrag der Kommissionsminderheit Hämmerle zu folgen.

Noch zu Herrn Giezendanner: Die vignettenpflichtigen Fahrzeuge, Herr Giezendanner, wiesen in der Periode 1985 bis 1989 eine Unterdeckung von durchschnittlich etwa 3 Prozent aus; ohne Vignette wären es etwa 8 Prozent gewesen. Damit habe ich Ihre Frage oder Bemerkung auch richtiggestellt.

Ich bitte Sie, an die 10 Franken zu denken und zu überlegen, ob es Sinn macht, wegen 10 Franken eine Volksabstimmung durchzuführen. Wenn Sie der Kommissionsmehrheit folgen, dann werden Sie diese Abstimmung sicher noch erleben, denn ich kann mir nicht vorstellen, dass sich gewisse Parteien diese Möglichkeit entgehen lassen.

Ich bitte Sie dringend, der Kommissionsminderheit zuzustimmen.

#### Abstimmung – Vote

##### Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag Dreher	Minderheit

##### Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	74 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	62 Stimmen

#### Ziff. II Abs. 2

##### Antrag der Kommission

Streichen

#### Ch. II al. 2

##### Proposition de la commission

Biffer

#### Angenommen – Adopté

#### An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Schluss der Sitzung um 19.40 Uhr

La séance est levée à 19 h 40

## **Strassenbenutzungsabgaben. Verlängerung und Neugestaltung**

### **Redevances sur l'utilisation des routes. Prorogation et refonte**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.012
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.06.1993 - 14:30
Date	
Data	
Seite	884-889
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 740

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.