

Stromversorgung. Er geht davon aus, dass eine weitere Zunahme der Auslandabhängigkeit im Elektrizitätsbereich vermieden werden soll. Die Elektrizitätsunternehmen wurden daher im Rahmen des Aktionsprogrammes «Energie 2000» aufgefordert, auf den Abschluss weiterer Beziehungsverträge mit dem Ausland zu verzichten. Der Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke hat dieses Anliegen akzeptiert, aber nur, wenn es gelingt, in den kommenden Jahren die Verbrauchszunahme zu reduzieren. Deshalb müssen wir mit Vollkraft die Ziele von «Energie 2000» realisieren.

Gadient: Ich danke Herrn Bundespräsident Ogi für die umfassende Antwort, insbesondere auch dafür, dass der Bundesrat willens ist, einer Vermehrung der Auslandabhängigkeit Einhalt zu gebieten, und dass er entschlossen ist, das Aktionsprogramm «Energie 2000» und dessen Ziele konsequent weiterzuverfolgen und zu verwirklichen. Ich zähle vor allem auch darauf, dass sich diese bundesrätliche Konsequenz entsprechend auf den im Programm «Energie 2000» vorgesehenen Ausbau der Wasserkraft bezieht und erkläre mich in diesem Sinne von der erhaltenen Antwort als befriedigt.

92.403

**Parlamentarische Initiative
(Plattner)
Bundeskompetenz für
Temporeduktionen auf Autobahnen
Initiative parlementaire
(Plattner)
Compétence fédérale de réduire
les limites de vitesse sur les autoroutes**

Wortlaut der Initiative vom 2. März 1992

Gestützt auf Artikel 21 bis des Geschäftsverkehrsgesetzes und Artikel 23 des Geschäftsreglementes des Ständerates verlangen wir in Form einer allgemeinen Anregung eine Revision des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr mit dem Ziel, die Kompetenz für Temporeduktionen auf Nationalstrassen wieder allein dem Bund zu übergeben (Aufhebung der Revision des SVG vom 22. März 1991), allenfalls mit Ausnahme von verkehrspolizeilichen Regelungen im Zusammenhang mit Baustellen, Reparaturarbeiten usw.

Texte de l'initiative du 2 mars 1992

Nous fondant sur l'article 21 bis de la loi sur les rapports entre les conseils et sur l'article 23 du règlement du Conseil des Etats, nous demandons, par une initiative conçue en termes généraux, la révision de la loi fédérale sur la circulation routière dans le but de redonner à la Confédération la compétence absolue de réduire les limites de vitesse sur les routes nationales (abrogation de la révision de la LCR du 22 mars 1991), en excluant éventuellement de cette abrogation les règles concernant la circulation aux abords des chantiers, par exemple.

Herr **Danioth** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Begründung des Initianten

Die Umweltschutzdirektoren der Nordwestschweiz haben am 14. Februar 1992 folgende Medieninformation veröffentlicht: «Die Umweltschutzdirektoren der Nordwestschweiz sind vom Tempoentscheid des Bundesrates enttäuscht: Statt die Verantwortung für die Tempolimiten auf Autobahnen wahrzunehmen, spielt er den Ball den Kantonen zu, schränkt aber ihren Spielraum gleichzeitig stark ein. Alle fünf Nordwestschweizer Kantone (BE, SO, AG, BS, BL) hatten dem Bundesrat beantragt, im Interesse der Luftreinhal-

tung tiefere Tempolimiten auf ihren Nationalstrassen anzuordnen. Der Bundesrat ist jedoch auf diese Anträge nicht eingetreten. Statt dessen hat er erklärt, dass aufgrund des kürzlich geänderten Strassenverkehrsgesetzes (STV) die Kantone selber zum Erlass tieferer Tempolimiten zuständig seien Mit diesem Beschluss erschwert es der Bund den Kantonen entscheidend, die Ziele der Luftreinhalte-Verordnung zu erreichen Festzuhalten bleibt, dass der Bundesrat nach wie vor die Kompetenz zur Festsetzung genereller Tempolimiten besitzt. Die Umweltschutzdirektoren bezweifeln denn auch, ob es tatsächlich der Sinn der SVG-Revision war, diese Kompetenzzuordnung gleichsam ins Gegenteil zu verkehren» Wir schliessen uns diesen Überlegungen an. Als schnellste Möglichkeit, den Bundesrat zur Wahrnehmung seiner Führungsaufgabe in der Luftreinhaltung im Sinne des Umweltschutzgesetzes und der Luftreinhalte-Verordnung zu veranlassen, schlagen wir im Einverständnis mit den kantonalen Stellen vor, die erwähnte Revision von Artikel 32 des Strassenverkehrsgesetzes vom 22. März 1991 (Inkrafttreten 15. März 1992) wieder rückgängig zu machen, allenfalls mit kleinen Modifikationen, welche den seinerzeitigen Sinn dieser Revision erhalten.

Erwägungen der Kommission

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat die Initiative am 20. Oktober 1992 erstmals behandelt. Sie beschloss, die Beratungen zu sistieren und von der Verwaltung zusätzliche Unterlagen anzufordern. Aufgrund der eingehenden Dokumentation schloss die Kommission die Beratung der Initiative am 5. Februar 1993 ab.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen teilt die Auffassung des Initianten, dass die heutige Kompetenzordnung für Tempolimiten unbefriedigend ist. Das Anliegen der Initiative ist schon Gegenstand einer im Nationalrat hängigen Motion (vom 21. Februar 1992, 92.3041) der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates, «Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Nationalstrassen».

Diese hat folgenden Wortlaut:

«Der Bundesrat wird beauftragt, wenn dies notwendig ist, Artikel 32 des Strassenverkehrsgesetzes in dem Sinne anzupassen, dass die Kantone dem Bundesrat beantragen können, für bestimmte Abschnitte der Nationalstrassen Temporeduktionen festzulegen.

Für die Festlegung von Temporeduktionen auf den Nationalstrassen ist allein der Bund zuständig.»

Der Bundesrat nahm dazu wie folgt Stellung:

1. Im Rahmen des zweiten Paketes von Vorschlägen zur Neuverteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen haben die eidgenössischen Räte am 22. März 1991 durch Aenderung von Artikel 32 SVG die Kompetenz zur Anordnung von Geschwindigkeitsmassnahmen auf Nationalstrassen 1. und 2. Klasse vom EJPD auf die Kantone übertragen. Diese Kompetenzzuweisung ist im Vernehmlassungsverfahren von den Kantonen einhellig begrüsst worden; einzelne Kantone wünschten sogar eine weitergehende Kantonalisierung. Abgesehen von einer durch den Ständerat vorgenommenen kleinen formalen Aenderung (der Begriff «Autobahn» wurde durch «Nationalstrasse» ersetzt) war die Aenderung des Artikel 32 SVG auch im Parlament unumstritten.

2. Vor der Revision von Artikel 32 SVG waren die Kantone befugt, die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken herabzusetzen, ausgenommen auf Nationalstrassen, wo dem EJPD die entsprechende Kompetenz vorbehalten war. Mit der Revision ging nun die Kompetenz für sämtliche Strassenarten an die Kantone über, wobei sich der Bund lediglich die Bewilligung der vom Kanton gewünschten Massnahmen durch das EJPD auf Nationalstrassen 1. und 2. Klasse vorbehält. Die örtlich abweichende Höchstgeschwindigkeit auf Nationalstrassen wird also nach neuem Recht nicht mehr vom EJPD verfügt und im Bundesblatt veröffentlicht, sondern – sofern die Bewilligung des EJPD vorliegt – von der mit den lokalen Verhältnissen vertrauten zuständigen kantonalen Behörde verfügt und veröffentlicht. Mit grossem Nachdruck weist der Bundesrat darauf hin, dass sich die Kriterien zur Festlegung abweichender Höchstge-

schwindigkeiten, wie sie seit Jahren im geltenden Recht verankert sind, mit der Neufassung von Artikel 32 SVG nicht geändert haben. Die Kantone und das EJPD sind somit verpflichtet, bei streckenbezogenen abweichenden Tempolimiten zu prüfen, ob insbesondere die Voraussetzungen betreffend Verkehrssicherheit und Umweltschutz erfüllt sind. Sinn der Bewilligung des EJPD ist es zudem, eine gewisse Einheitlichkeit der Verkehrsanordnungen auf den wichtigsten Durchgangsstrassen sicherzustellen.

Ob sich eine Rückkehr zum altrechtlichen Zustand aufdrängt, ist im Lichte der Erfahrungen u. a. unter den Gesichtspunkten Rechtssicherheit und Notwendigkeit zu prüfen.

3. Es wäre nicht sinnvoll, wenn – wie dies die Motion verlangt – nur noch der Bundesrat für Temporeduktionen auf Nationalstrassen zuständig wäre; streckenbezogene, abweichende Tempolimiten sollen mit anfechtbarer Verfügung angeordnet werden können. Als Verfügungsinstanz ist daher bei einer Rückdelegation der Kompetenz an den Bund ein Departement vorzusehen. Dafür eignet sich das EJPD, wie dies früher in Artikel 32 SVG geregelt war.

4. Zurzeit wird mit absoluter Priorität eine SVG-Revision im Rahmen von Eurolex vorbereitet, wobei anschliessend die meisten Verordnungen zum SVG angepasst werden müssen. Die Vorbereitung und Vernehmlassung einer weiteren SVG-Revision, in der neben Artikel 32 auch andere Bestimmungen einbezogen werden müssen, kann erst 1994 erfolgen.

5. Aufgrund dieser Ausführungen ist der Bundesrat bereit, das Anliegen der Motion als Postulat entgegenzunehmen und darüber nach durchgeführtem Vernehmlassungsverfahren Bericht zu erstatten.

Nachdem der Bundesrat ohnehin das in der Initiative enthaltene Anliegen in die nächste SVG-Revision einbeziehen will und es mit einer parlamentarischen Initiative, wie die Erfahrung gezeigt hat, sehr viel Zeit braucht, bis eine entsprechende Gesetzesänderung ausgearbeitet, von den Räten behandelt ist und in Kraft treten kann, betrachtet es die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen als zweckmässiger, nicht parallel zur Verwaltung eine Gesetzesänderung im Sinne der Initiative auszuarbeiten. Es ist auch zu bemerken, dass die Regelung der Kompetenzen für den Erlass von Höchstgeschwindigkeiten wesentlich komplexer ist, als es auf den ersten Blick scheint. Die Kommission ist aber der Ansicht, dass innerhalb der Verwaltung die Arbeiten für die SVG-Revision rasch an die Hand genommen werden sollen.

M. Daniöth présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Développement de l'auteur de l'initiative

Le 14 février 1992, les directeurs de la protection de l'environnement des cantons du nord-ouest de la Suisse déplorent la décision du Conseil fédéral concernant les limites de vitesse sur les autoroutes. Au lieu d'assumer ses responsabilités, le gouvernement s'en décharge sur les cantons, tout en limitant fortement leur marge de manoeuvre.

Les cinq cantons du nord-ouest de la Suisse (BE, SO, AG, BL et BS) avaient demandé au Conseil fédéral de fixer des limites de vitesse inférieures sur leurs tronçons de routes nationales, dans le but d'assurer une meilleure protection de l'air. Or, ces requêtes sont restées lettres mortes et le Conseil fédéral n'a fait que déclarer qu'en vertu de la loi sur la circulation routière récemment modifiée les cantons avaient eux-mêmes la compétence de réduire les limites de vitesse. Par cette décision, la Confédération entrave considérablement la tâche des cantons, qui s'efforcent d'atteindre les buts fixés par l'ordonnance sur la protection de l'air. En conclusion, le Conseil fédéral conserve la compétence de fixer les limites de vitesse générales. Les directeurs de la protection de l'environnement se demandent si cette révision de la loi sur la circulation routière avait vraiment pour but de renverser cette compétence.

Nous nous associons à ces vues. Afin que le Conseil fédéral reprenne le plus vite possible son rôle dirigeant en matière de protection de l'air, au sens de la loi sur la protection de l'environnement et de l'ordonnance sur la protection de l'air, nous proposons, en accord avec les autorités cantonales, d'annuler

la révision de l'article 32 LCR du 22 mars 1991 (entrée en vigueur prévue: le 15 mars 1992), en maintenant éventuellement de petites modifications correspondant aux objectifs premiers de la révision.

Considérations de la commission

La Commission des transports et des télécommunications a traité l'initiative pour la première fois le 20 octobre 1992. Elle a décidé de suspendre le traitement de cet objet et de demander à l'administration qu'elle mette des documents supplémentaires à sa disposition. Sur la base d'une documentation exhaustive, la commission a clos le traitement de l'initiative le 5 février 1993. La commission est de l'avis de l'auteur de l'initiative que l'ordre actuel des compétences en matière de limites de vitesse n'est pas satisfaisant. L'objet de l'initiative se trouve déjà dans une mention pendante au Conseil national (du 21 février 1992, 92.3041), motion de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie, «Limitations de vitesses sur les routes nationales», formulée comme suit:

Le Conseil fédéral est chargé d'adapter au besoin l'article 32 de la loi sur la circulation routière, de manière à permettre aux cantons de proposer au Conseil fédéral de réduire les vitesses sur certains tronçons des routes nationales.

La Confédération est seule compétente pour fixer les limites de vitesse sur les routes nationales.

Réponse du Conseil fédéral

1. Le 22 mars 1991, à la suite de l'examen du deuxième paquet de propositions concernant la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, les Chambres fédérales ont transféré du DFJP aux cantons, par une modification de l'article 32 LCR, la compétence d'ordonner des limitations de vitesse sur les routes nationales de 1re et de 2e classe. Lors de la procédure de consultation, les cantons ont approuvé unanimement ce transfert de compétence; certains d'entre eux préconisaient même une «cantonalisation» encore plus étendue. Mis à part une légère modification formelle apportée par le Conseil des Etats (le terme «autoroute» a été remplacé par «route nationale»), la révision de l'article 32 LCR n'a, au Parlement non plus, fait l'objet d'aucune contestation.

2. Avant la révision de l'article 32 LCR, les cantons avaient le droit d'abaisser, sur certains tronçons de routes, la vitesse maximale que le Conseil fédéral avait fixée, sauf sur les routes nationales, où la compétence du DFJP en la matière était réservée. A la suite de la révision, la compétence a été transférée aux cantons pour tous les genres de routes, la Confédération se réservant uniquement l'autorisation du DFJP lorsque la mesure demandée par le canton concerne des routes nationales de 1re et de 2e classe. Les dérogations locales à la limitation de vitesse sur les routes nationales ne sont donc plus publiées dans la Feuille fédérale, mais – pour autant que l'autorisation du DFJP ait été délivrée – arrêtées et publiées par l'autorité cantonale compétente qui connaît bien les conditions locales. Le Conseil fédéral aimerait rappeler que les critères observés pour déroger aux vitesses maximales, critères introduits depuis des années dans le droit actuel, n'ont pas changé à la suite de l'entrée en vigueur de la nouvelle version de l'article 32 LCR. Par conséquent, les cantons et le DFJP sont tenus d'examiner, sur les tronçons sur lesquels des dérogations aux limitations de vitesse ont été introduites, si notamment les conditions relatives à la sécurité routière et à la protection de l'environnement sont remplies. L'autorisation du DFJP vise, en outre, à garantir une certaine uniformité des réglementations du trafic applicables sur les principaux axes de transit. Quant à la question de savoir s'il s'impose de rétablir l'ancien droit, il convient de l'examiner à la lumière des expériences, notamment sous les aspects de la sécurité du droit et de la nécessité.

3. Il ne serait pas raisonnable que – comme l'exige la motion – le Conseil fédéral soit seul compétent pour fixer les limitations de vitesse sur les routes nationales; les dérogations aux limitations de vitesse sur des tronçons donnés doivent pouvoir faire l'objet d'une décision sujette à recours. C'est pourquoi, si la compétence était rétrocédée à la Confédération, il conviendrait de prévoir un département comme instance de recours. A

cet égard, le DFJP serait tout désigné, comme l'article 32 LCR le prévoyait antérieurement.

4. Actuellement, priorité absolue est donnée à la préparation d'une révision de la LCR dans le cadre d'Eurolex, la plupart des ordonnances d'application de la LCR devant ensuite faire l'objet d'une adaptation. L'élaboration et la mise en consultation d'une révision supplémentaire de la LCR, qui engloberait non seulement l'article 32, mais encore d'autres dispositions, ne peut avoir lieu qu'en 1994.

5. Vu ce qui précède, le Conseil fédéral est disposé à accepter la demande des auteurs de la motion sous forme d'un postulat et à présenter un rapport à ce sujet lorsque la procédure de consultation sera close.

Vu que le Conseil fédéral entend englober dans la prochaine révision de la LCR les requêtes contenues dans l'initiative; vu que l'expérience montre qu'il faut beaucoup de temps pour que, par voie d'initiative parlementaire, une modification de loi puisse être élaborée, traitée par les conseils et entrer en vigueur, la Commission des transports et des télécommunications considère plus indiqué de ne pas entreprendre, parallèlement aux organes de l'administration compétents, une révision de la loi dans le sens de l'initiative. Il y a par ailleurs lieu de remarquer que la réglementation des compétences en matière de vitesses maximales est considérablement plus complexe qu'il n'y paraît au premier abord. La commission est cependant d'avis que les travaux de révision de la LCR doivent être rapidement pris en main par les organes compétents de l'administration.

Antrag der Kommission

Der Initiative keine Folge geben

Proposition de la commission

Ne pas donner suite à l'initiative

Plattner: Ich will mich kurz fassen, da der Bundesrat, wie Sie später sehen werden, inzwischen offenbar bereit ist, meinem Anliegen selbständig Rechnung zu tragen, so dass die parlamentarische Initiative vermutlich nicht mehr nötig sein wird. Es liegt mir aber daran, doch zuhänden des Protokolls Beweggründe und Ziel dieser Initiative noch kurz darzulegen.

Nationalrat und Ständerat haben 1989 einer Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes zugestimmt, im Sinne einer Vereinfachung des Verfahrens bei der Signalisation von Tempobeschränkungen auf einzelnen Strassenstücken. Das passierte im Paket der Neuverteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen. Es hat niemand dagegen opponiert, und der Bundesrat hat später die Signalisationsverordnung entsprechend angepasst. Die Kantone waren damit neuerdings in der Lage, selbständig auf einzelnen Strassenstücken, auf Teilstrecken – aber nicht flächendeckend – Tempobeschränkungen anzuordnen.

Im Februar 1992 hat die Regionalkonferenz der Regierungen der Nordwestschweiz ein Communiqué herausgegeben, worin sie über ihre Erfahrungen mit diesem neuen Gesetzesartikel und mit dem Bundesrat im Zusammenhang mit den Massnahmenplänen zur Luftreinhaltung berichtet. Die Regierungen berichteten, dass es vom Bundesrat an sie überwiesen worden sei, die Temporeduktionen zu erlassen, obwohl sie gemäss der Signalisationsverordnung des Bundes dazu gar nicht berechtigt gewesen wären, denn sie wollten flächendeckende Temporeduktionen einführen – das sind die einzigen, die im Zusammenhang mit Luftreinhaltung einen Sinn machen.

Der Bundesrat widersprach sozusagen seiner eigenen Signalisationsverordnung, indem er die Regierungen aufforderte, gemäss geändertem SVG diese Tempobeschränkungen selbständig abschnittsweise anzuordnen, mit allem, was das bedeutet, nämlich mit einem ausgedehnten Rekurs- und Beschwerdeverfahren, welches schliesslich doch wieder beim EJPD oder beim Bundesrat geendet hätte.

Die Regierungen haben sich geweigert, auf dieses Schwarzpeterspiel im Zusammenhang mit Tempobeschränkungen und Luftreinhaltung einzutreten, und haben mich gebeten, einen entsprechenden Vorstoss im Parlament zu machen, so

dass man diese so missbrauchte Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes wieder rückgängig machen könne. Diese parlamentarische Initiative wurde dann auch von allen Kolleginnen und Kollegen der Kantone der Nordwestschweiz, also Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Bern, Solothurn und Aargau, unterstützt.

Das war die Begründung für den Vorstoss. Ich möchte das Wort jetzt wieder zurückgeben, damit die Verkehrskommission berichten kann, was sie dazu herausgefunden hat.

Danioth, Berichterstatter: Ich kann auf den schriftlichen Bericht verweisen und insbesondere darauf, dass die für 1994 ohnehin vorgesehene Revision des SVG das gleiche beabsichtigt wie die parlamentarische Initiative Plattner, nämlich das Regime gemäss Artikel 32 Absatz 2 rückgängig zu machen. Uebrigens geht dieses Anliegen in die gleiche Richtung wie die Motion der Urek des Nationalrates.

Aufgrund der Erfahrungen, die man gemacht hat, findet man im EJPD, dass die Kompetenz für derartige Temporeduktionen wieder an den Bundesrat zurückzugeben ist. Mit den verschiedenen kantonalen Regelungen und dem Beschwerdeverfahren wird die Möglichkeit, die Höchstgeschwindigkeit hinauf- oder herabzusetzen, illusorisch gemacht. Diese Uebung müsste also überprüft und die Bundeskompetenz auf Nationalstrassen wiederhergestellt werden.

In diesem Sinne beantragen wir Ihnen aus verfahrensökonomischen und zeitlichen Gründen, das Anliegen als begründet anzusehen, aber der Initiative keine Folge zu geben, weil sie in das Revisionsverfahren einmündet, das der Bundesrat einleiten will.

Plattner: In der Tat habe auch ich festgestellt, dass beim Bundesrat offensichtlich ein Gesinnungswandel stattgefunden hat. Es haben zu diesem Thema zwei Sitzungen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen stattgefunden. An der ersten hat ein Vertreter des Bundesamtes für Polizeiwesen die Anliegen des Bundesrates vertreten. Da war deutlich zu spüren, dass dieses Amt von meinem Anliegen nichts wissen wollte. An der zweiten Sitzung war dann, wie ich dem Protokoll entnehme – ich konnte nicht daran teilnehmen –, ein Vertreter des Bundesamtes für Justiz da, und diese Verlagerung des Geschäftes innerhalb der Verwaltung hat dann offenbar zu einem Gesinnungswandel geführt.

Ich halte jetzt auch wieder zuhänden dieses Rates und des Protokolls fest, dass der Bundesrat durch einen Vertreter des Bundesamtes für Justiz in der Kommission fest versprochen hat, mein Anliegen in die Revision 1994 des SVG aufzunehmen, so dass der unselige Tempoföderalismus auf Autobahnen auch wirklich rückgängig gemacht werden wird, dass der Bundesrat seine Verantwortung für flächendeckende Tempovorschriften auf Autobahnen wieder übernehmen und den Schwarzen Peter nicht den Kantonen zuschieben wird.

In diesem Sinne – und nur in diesem Sinne – ziehe ich meine parlamentarische Initiative zurück.

Zurückgezogen – Retiré

Schluss der Sitzung um 12.50 Uhr

La séance est levée à 12 h 50

Parlamentarische Initiative (Plattner) Bundeskompetenz für Temporeduktionen auf Autobahnen

Initiative parlementaire (Plattner) Compétence fédérale de réduire les limites de vitesse sur les autoroutes

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	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.403
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.06.1993 - 08:15
Date	
Data	
Seite	536-538
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 076

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.