

ment des comptes. Le 11 janvier 1995, le Conseil fédéral a pris acte de l'intention du chef du DFJP de nommer un groupe d'experts conformément aux conclusions du groupe de réflexion. Ce groupe d'experts sera chargé d'élaborer de nouvelles dispositions applicables à l'établissement des comptes. Il devra tout particulièrement étudier l'opportunité de créer des normes particulières pour les instruments dérivés. A cet égard, les recherches devront également s'étendre aux fondations, notamment aux caisses de pensions. Il convient d'éviter de fixer tout objectif aux experts afin que ceux-ci puissent orienter leurs travaux comme bon leur semble.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

#### *Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

**David Eugen (C, SG)**, Berichterstatter: Wir unterbreiten Ihnen hier eine Kommissionsmotion. Die Kommission hat sich im Zuge der Beratung des Börsengesetzes auch mit den Derivatgeschäften befasst und der Bankenkommission sowie der Nationalbank den Auftrag erteilt, je einen Bericht darüber zu erstellen. Die Berichte wurden im vergangenen Jahr abgeliefert, und die Kommission hat diese Berichte einlässlich diskutiert. Das Ergebnis ist die vorliegende Motion, die verlangt, dass die Bestimmungen über die Rechnungslegung revidiert werden, damit die Risiken, die mit Derivatgeschäften verbunden sind, in den Bilanzen angemessen zum Ausdruck kommen können. Weder die Nationalbank noch die Bankenkommission hat sich grundsätzlich negativ zu den Derivatgeschäften geäußert. Sie sehen darin, im Gegenteil, ein notwendiges Finanzmarktinstrument zur Steuerung von Risiken. Diese Berichte wurden allerdings vor dem Nettoverlust der Pensionskasse der Landis & Gyr im Betrag von 170 Millionen Franken erstellt.

Wenn man sich vor Augen hält, dass allein bei dieser Pensionskasse innert neun Monaten ein Bruttoverlust von rund 400 Millionen Franken entstand, der teilweise mit alten Gewinnen verrechnet werden konnte, dann ist das doch ein sehr deutlicher Hinweis, dass an den Derivatmärkten ein grosses Risiko besteht. Allerdings, das hat uns die Nationalbank ganz klar gesagt, darf dieses Risiko des Anlegers nicht mit einem volkswirtschaftlichen Risiko verwechselt werden. Das Risiko für die gesamte Volkswirtschaft besteht nach Auffassung der Nationalbank bei diesen Märkten nicht.

Damit das Anlegerrisiko in Grenzen gehalten werden kann – das gilt natürlich insbesondere für Pensionskassen –, müssen unserer Meinung nach die Rechnungslegungsvorschriften des OR und des Banken- und Börsenrechtes – schliesslich auch die des Bundesgesetzes über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge (BVG) – so angepasst werden (allenfalls auch bezüglich der Frage der Rückstellungen), dass diese Risiken sichtbar werden und die Stiftungsräte nicht die Ausflucht vorbringen können, sie hätten von allem nichts gewusst. Denn schon heute schreibt das BVG vor, dass bei der Anlage des Vermögens einer Vorsorgeeinrichtung die Sicherheit im Vordergrund stehen müsse. Dieser Bestimmung müssen die Stiftungsräte natürlich nachleben. Insbesondere müssen sie auch die Derivatanlagen der von ihnen beauftragten Geschäftsführer auf das sorgfältigste prüfen. Die Ausrede, man habe von nichts gewusst, ist natürlich nicht zulässig, jedenfalls dann nicht mehr, wenn in den Büchern diese Risiken klar zum Ausdruck gebracht werden.

Wir erachten diese Motion als relativ dringlich und ersuchen den Bundesrat, diesem Anliegen bald Rechnung zu tragen.

**Stich Otto**, Bundesrat: Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die neuen Instrumente natürlich auch neue Risiken bringen. Aber die Risiken sind letztlich durch die Marktteilnehmer abzuschätzen, und diese sind schon heute verpflichtet, die Risiken in den Bilanzen entsprechend einzusetzen.

Bei den Banken selber hat man die Eigenmittelvorschriften etwas angepasst. Ob auch das Obligationenrecht geändert wer-

den soll oder ob man für die Pensionskassen besondere Vorschriften erlassen soll, ist eine andere Frage.

Der Bundesrat ist bereit, diese Motion in der Form eines Postulates entgegenzunehmen.

**Couchepin Pascal (R, VS)**, rapporteur: Au nom de la commission et en mon nom personnel, je vous demande de transmettre la motion de la Commission de l'économie et des redevances, vu l'importance de ce sujet.

Nous vous rendons attentifs au fait que si vous refusez de transmettre la motion, il ne restera plus rien, ni motion ni postulat. En effet, ce n'est pas comme dans d'autres circonstances où une motion peut être acceptée sous forme de postulat. Ici, il s'agit de savoir si nous voulons une motion ou rien et non une motion ou un postulat puisque la commission refuse la transformation de la motion en postulat.

#### *Abstimmung – Vote*

Für Überweisung der Motion

88 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

93.3127

### **Motion Vollmer**

#### **Verfassungsgrundlagen zur Zweckbindung der Treibstoffzölle Base constitutionnelle pour l'affectation des droits d'entrée sur les carburants**

#### *Wortlaut der Motion vom 17. März 1993*

Mit der kürzlichen Treibstoffzollerhöhung, aber auch mit der vorgesehenen zukünftigen Zweckbindung der Autobahnvignette und der Schwerverkehrsabgabe gemäss den Bestimmungen von Artikel 36ter der Bundesverfassung ist die Kritik an einer einseitig strassenfördernden Politik noch verstärkt worden.

Der Bundesrat wird eingeladen, die sich auf Artikel 36ter stützenden Folgeerlasse derart auszugestalten, dass

- a. der heute bereits bestehende Verfassungsspielraum zugunsten der Verwendung der Treibstoffgelder auch ausserhalb des Strassenbaus (insbesondere im Umweltbereich) anteilmässig massiv gestärkt wird;
  - b. die Zweckbestimmung auch im Hinblick auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrstrennung/kombinierter Verkehr u. a. m.) wirkungsvoller zum Zuge kommt.
- Mittelfristig hat der Bundesrat eine erneuerte Verfassungsgrundlage vorzubereiten, welche die heutige Zweckbindung durch eine Bestimmung ablöst,
- c. nach der die Mittelverwendung zur Deckung sämtlicher durch den Verkehr entstehenden Kosten (inklusive sogenannter externer Kosten) ermöglicht wird;
  - d. damit ein allfälliger (nach der Deckung der direkten und externen Kosten verbleibender) Reinertrag nach den Grundsätzen eines Ökobonus zurückerstattet werden kann.

#### *Texte de la motion du 17 mars 1993*

A la suite de la récente hausse des droits d'entrée sur les carburants, mais aussi à cause du projet d'affectation future de la vignette autoroutière et de la redevance sur les poids lourds aux fins prévues par l'article 36ter de la constitution, les critiques à l'égard d'une politique toujours plus unilatéralement en faveur des routes se sont faites encore plus vives. Le Conseil fédéral est prié de formuler les actes législatifs fondés sur l'article 36ter de telle manière que:

- a. la marge de manoeuvre déjà permise par la constitution pour l'utilisation des taxes sur les carburants à d'autres fins que la construction de routes (en particulier dans le domaine de l'environnement) soit notablement élargie en ce qui concerne les taux appliqués;

b. l'affectation profite aussi efficacement aux transports publics (séparation des flux de trafic, transport combiné, notamment).

A moyen terme, le Conseil fédéral est prié de préparer une nouvelle disposition constitutionnelle qui remplace l'actuelle affectation par une disposition permettant:

c. d'utiliser les fonds pour couvrir tous les coûts engendrés par le trafic (y compris les coûts dits «externes»);

d. de restituer un bénéfice net éventuel (après couverture de tous les coûts directs et externes) sous forme d'un écobonus.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Brügger Cyrill, Bundi, Carobbio, Caspar-Hutter, Eggenberger, Gross Andreas, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Hubacher, Jeanprêtre, Jöri, Ledergerber, Leemann, Leuenberger Moritz, Mauch Ursula, Tschäppät Alexander (17)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

vom 1. September 1993

*Rapport écrit du Conseil fédéral*

du 1er septembre 1993

Nach Artikel 36ter der Bundesverfassung müssen die zweckgebundenen Erträge aus den Treibstoffzöllen «für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr» verwendet werden. Die Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr mit Treibstoffzollmitteln zu subventionieren, ist somit in beschränktem Masse vorgesehen. Diese Zusammenhänge müssen als Leitplanken für jede Interpretation von Artikel 36ter beachtet werden. Im übrigen zählt Artikel 36ter der Bundesverfassung die Aufgaben abschliessend auf, die aus den zweckgebundenen Einnahmen aus den Treibstoffzöllen finanziert werden können. Zu a: Bei der Ausarbeitung der Ausführungsbestimmungen hat der Gesetzgeber bereits den – wenn auch engen – Spielraum ausgenützt, den ihm die Verfassung gewährt. So hat er z. B. im Treibstoffzollgesetz (TZG; SR 725.116.2) ausdrücklich vorgesehen, dass mit den zweckgebundenen Einnahmen aus den Treibstoffzöllen der Bau von privaten Geleiseanschlüssen an das Eisenbahnnetz finanziert werden kann. Ebenso hat er die Möglichkeit, aus diesen Mitteln Beiträge für Landschaftsschutzmassnahmen zu leisten, auf Ortsbilder und Denkmäler ausgedehnt.

In Artikel 25 TZG entschied sich der Gesetzgeber für eine allgemein gehaltene Formulierung, aufgrund welcher praktisch alle Umweltschutzmassnahmen gefördert werden können, soweit sie durch den Strassenverkehr nötig werden. In diesem Rahmen können auch bauliche Massnahmen, die wegen der Umweltschutzgesetzgebung erforderlich sind, sowie Massnahmen zur Behebung von Waldschäden und zur Wiederherstellung von Wäldern aus den zweckgebundenen Treibstoffzolleinnahmen finanziert werden.

Dass die verfügbaren Kredite in den letzten Jahren für Luftreinhaltungsmassnahmen und Lärmschutzmassnahmen entlang den Strassen nie ausgeschöpft wurden, ist dadurch bedingt, dass zahlreiche Kantone bei der Erstellung ihrer Massnahmenpläne im Rückstand waren. Die Situation normalisiert sich nun, und die Zahl der Gesuche der Kantone nimmt zu. Bei der Ausarbeitung des Voranschlages 1994 und der Finanzplanung 1995–1997 hat der Bundesrat den neuen Begehren der Kantone Rechnung getragen und die Kredite zugunsten der Luftreinhalte- und Lärmschutzmassnahmen erhöht.

Umgekehrt war das Parlament der Meinung, dass eine Norm sui generis, welche die Finanzierung von Velowegen und Wanderwegen aus zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen ermöglichte, den Verfassungsrahmen sprengen würde.

Der Bundesrat ist deshalb der Ansicht, dass durch die bestehenden Gesetzesbestimmungen der von Artikel 36ter der Bundesversammlung gewährte Spielraum voll ausgeschöpft ist. Ausserdem erscheint es in einem Augenblick, da für die Bundesfinanzen ein neues Sanierungsprogramm erarbeitet werden muss, nicht sinnvoll, neue Subventionstatbestände einzuführen.

Zu b: Artikel 36ter der Bundesversammlung untersagt die direkte Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Zweckgebundene Treibstoffzollerträge können höchstens insoweit zur Finanzierung der Kosten des öffentlichen Verkehrs verwendet werden, als dadurch der Strassenverkehr entlastet wird. Diese Möglichkeit wird bereits heute ausgenützt. Zu erwähnen sind hier namentlich: Investitions- und Betriebsbeiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs (Huckepackverkehr, Bau von Umladeterminals), Tarifverbilligungsmassnahmen für den Autotoverlad oder Beiträge zur Förderung der Erstellung privater Anschlussgeleise.

Der Bundesrat hat seinerseits seinen Handlungsspielraum ausgenützt und den Geltungsbereich der Verkehrstrennungsverordnung (SR 725.121) auf den Agglomerationsverkehr ausgedehnt. Damit ist es möglich, mit den zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen nicht nur die Sicherung von Niveauübergängen oder die Verlegung von Geleisen der Bahnen des allgemeinen Verkehrs zu fördern, sondern auch Massnahmen zur Verkehrstrennung und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in Agglomerationen zu unterstützen.

Im übrigen wird auch ein Viertel der Baukosten der Neat mit zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen finanziert; damit wird der öffentliche Verkehr einen noch bedeutenderen Anteil der Gelder aus dieser Finanzquelle erhalten.

Zu c: Das übergeordnete Ziel der bundesrätlichen Verkehrspolitik ist ein System, mit dem alle wichtigen Bedürfnisse des Verkehrs auf effiziente, umweltschonende, energiesparende und raumsparende Weise befriedigt werden. Der Bundesrat behält dieses Ziel, das notwendigerweise durch die Anwendung des Prinzips der Kostenwahrheit erreicht werden muss, stets im Auge. Er muss aber gleichzeitig feststellen, dass eine vertiefte Reflexion über die möglichen Wege dazu notwendig ist.

Der öffentliche Verkehr verliert ständig Anteile in bezug auf die gesamten Verkehrsleistungen. Das zwingt die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs dazu, häufig ihre Tarife zu erhöhen (was ihre Konkurrenzfähigkeit noch mehr schwächt), und belastet die öffentlichen Haushalte schwer. In ihrem Bericht an den Departementschef des EVED hat die Groupe de réflexion über die Zukunft der Schweizerischen Bundesbahnen dargelegt, dass der öffentliche Verkehr aufgrund finanzieller Schwierigkeiten in eine marginale Stellung gedrängt wird, wenn keine Massnahmen ergriffen werden, welche direkt die Nachfrage nach den verschiedenen Verkehrsmitteln beeinflussen.

Die Belastung der Treibstoffe durch Abgaben, vor allem durch die Treibstoffzölle, und die Verwendung der entsprechenden Einnahmen gehören zu den wirksamsten Mitteln des Bundes in der Verkehrspolitik. Gegenwärtig sind verschiedene Untersuchungen in Arbeit, insbesondere in Erfüllung eines Postulates der Verkehrskommission des Ständerates vom 28. Mai 1991, über die Ursachen der zunehmenden Mobilität und Möglichkeiten zu deren Bekämpfung. Diese Studien werden dem Bundesrat Gelegenheit geben, sich vertieft mit diesen Problemen zu beschäftigen und dem Parlament die erforderlichen Massnahmen vorzuschlagen. Keine Massnahme, auch nicht die Quersubventionierung der Bahn durch die Einnahmen aus der Strasse, wird a priori ausgeschlossen. Der Bundesrat schlägt deshalb vor, diesen Punkt der Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Zu d: Zwar ist der Saldo zwischen externen Kosten und Nutzen, die durch den Strassenverkehr entstehen, noch nicht vollständig bekannt; dennoch ist es klar, dass die Besteuerung dieses Verkehrs empfindlich erhöht werden müsste, wenn die Kosten gedeckt werden sollen.

Auf jeden Fall aber unterliegen die direkten Kosten sowie der Saldo von externen Kosten und Nutzen gewissen Schwankungen. Um zwischen Einnahmen und Ausgaben ausgleichen zu können, müsste eine Kompensationsmöglichkeit vorhanden sein, vergleichbar dem geltenden System der Spezialfinanzierung der Strassenausgaben. Ein solches System ist mit der Rückerstattung von Überschüssen aus den Abgaben nicht kompatibel.

Darüber hinaus wären die zu erwartenden Überschüsse nach der Deckung aller Kosten, die dem Strassenverkehr zuzurechnen wären, wahrscheinlich nicht hoch genug, um die Schaf-

fung eines nicht zu unterschätzenden Verwaltungsapparats für die Rückerstattung zu rechtfertigen.

Die Frage der Rückerstattung stellt sich bei den Lenkungsabgaben. Durch die Internalisierung des Saldos von externen Kosten und Nutzen des Verkehrs will die öffentliche Hand hingegen die Refinanzierung der Kosten ermöglichen, die dem Bund, anderen Gemeinwesen und allenfalls Dritten anfallen. Das Ziel der resultierenden Besteuerungen rechtfertigt eine Rückerstattung nicht, sondern lediglich eine Verteilung der Erträge entsprechend den anfallenden Kosten.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

##### *Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Buchstaben a und b abzuschreiben, Buchstabe c in ein Postulat umzuwandeln und Buchstabe d abzulehnen.

**Vollmer Peter (S, BE):** Dieses Thema hat uns in dieser Session schon zweimal beschäftigt; es ist ein Dauerbrenner geworden. Man kann sich fragen: Weshalb jetzt nochmals?

Ich habe diesen Vorstoss vor zwei Jahren eingereicht. Wir alle wissen von diesen Debatten her – seien sie verkehrspolitisch, seien sie umweltpolitisch –, wie wichtig eigentlich diese Frage ist. Es wäre an der Zeit, diese Schere, die sich zwischen öffentlichem und privatem Verkehr auftut, zu schliessen. Als Voraussetzung dafür müssen wir auch die Finanzierungssysteme des öffentlichen und des privaten Verkehrs zusammenbringen. Solange der öffentliche Verkehr von den Bundesfinanzen abhängt und der Privatverkehr über die Treibstoffkasse quasi automatisch finanziert wird, werden wir in der Verkehrspolitik in Zukunft keine ökologisch und verkehrspolitisch notwendigen Schritte machen können. Deshalb meine Motion, die ja zwei Teile beinhaltet.

Im ersten Teil möchte ich, dass die bestehende Verfassungsgrundlage, die ja bereits eine gewisse Lockerung der Zweckbindung zulässt – der Bundesrat hat diese Lockerung auch angestrebt und mit der Verordnung die Möglichkeiten entsprechend in der Praxis umgesetzt –, also dieser Spielraum, möglichst optimal genutzt wird. Ich muss hier sagen, der Bundesrat hat diesbezüglich gute Arbeit geleistet. Er wurde bisher eigentlich nur vom Parlament abgeblockt, wenn es darum ging, diesen Spielraum auszunützen.

Wenn wir aber die Finanzrechnung und die Rechnung der Treibstoffkasse ansehen, dann stellen wir fest, dass trotz der Möglichkeiten, diese Treibstoffgelder auch für die flankierenden Massnahmen zu verwenden, dass trotz dieser Verordnungsgrundlagen die effektiv ausgegebenen Mittel immer noch völlig unverhältnismässig zugunsten der Strasse ausfallen.

Von daher gesehen hätte ich eigentlich erwartet, dass der Bundesrat, der in seiner Antwort meine Position ja durchaus anerkennt, die ersten beiden Buchstaben a und b nicht zur Abschreibung empfiehlt, sondern als weiteren Auftrag entgegennimmt und sieht, dass hier nicht ein Handlungsbedarf im Erlass der Verordnungen, sondern ein Handlungsbedarf in der Anwendung und in der konkreten Mitfinanzierung von Projekten besteht: von Projekten, die aufgrund dieser Verordnungen auch im Bereiche der flankierenden Massnahmen, im Bereiche des öffentlichen Verkehrs, des Strassenverkehrs, der Verkehrstrennungsverordnung möglich wären.

Ich möchte nicht auf dem Buchstaben d meiner Motion insistieren; ich anerkenne hier die Antwort des Bundesrates. Ich bin immerhin dankbar, dass der Bundesrat trotz der verschiedenen Voten, die diesbezüglich in den letzten Jahren von interessierten Kreisen der Strassenverkehrslobby gefallen sind, bereit ist, Buchstabe c als Postulat entgegenzunehmen. Wir erwarten hier vom Bundesrat, dass er uns in Zukunft entsprechende Vorschläge unterbreitet.

Ich glaube, der Weg wird heute nicht mehr über eine direkte Lockerung der Zweckbindung führen. Das hat – wie wir ja in dieser Session zweimal erfahren mussten – in diesem Rat politisch keine Chance. Der Weg wird sein, dass wir über die Anlastung der externen Kosten – also Kosten, die der Strassenverkehr effektiv verursacht – im Rahmen der heutigen Zweckbindung unter einer gesamtkverkehrspolitischen Optik eine sinnvollere Verteilung dieser Gelder erreichen können.

In diesem Sinne bin ich mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden. Ich würde aber dagegen opponieren, dass man die Buchstaben a und b abschreibt. Diese Abschreibung ist – auch wenn man die gute Argumentation des Bundesrates liest – eigentlich nicht zwingend.

**Meier Hans (G, ZH):** Ich ergreife die Gelegenheit nach dem Motto: Steter Tropfen höhlt den Stein. Ich weiss zwar, dass dieser Stein hart ist. Ich ergreife die Gelegenheit und wiederhole: Zweckbindungen sind grundsätzlich falsch. Bei unserer Finanzlage muss der Bundesrat beweglich sein, die Mittel dort einzusetzen, wo er sie braucht. Ich mache mir nach Ablehnung der erweiterten Zweckbindung letzte Woche keine Illusionen, aber ich sage nochmals: Die grüne Fraktion ist der Meinung, dass die Zweckbindung bei der Mineralölsteuer fallen muss.

**Scherrer Jürg (A, BE):** Steter Tropfen höhlt zwar den Stein – und es wird weiterhin mit einer Zwängerei sondergleichen versucht, die Zweckbindung der Treibstoffzölle nach Artikel 36ter Bundesverfassung aufzuweichen –, nur sollte steter Tropfen nicht auch gerade noch die Hirnwindungen auswaschen. Wenn Sie von externen Kosten sprechen, dann sprechen wir auch über den externen Nutzen. Und wir sprechen dann vom gesamten Verkehr, wenn wir von Kosten und Nutzen sprechen, nicht nur vom Privatverkehr, sondern auch vom Kollektivverkehr, wo ja die SBB mittlerweile Bundesaufwendungen von über 2000 Millionen Franken pro Jahr absorbieren.

Es ist doch ganz klar, wohin diese Vorstösse führen sollen. Wenn man nämlich Buchstabe d liest, der ja Gott sei Dank vom Bundesrat abgelehnt wird, dann soll es darum gehen, den Privatverkehr zu belasten und Gelder umzuverteilen, damit der Anreiz zu Investitionen und Risikoträgung in diesem Land weiter abnimmt und statt dessen die Leistungsverweigerung und das Schmarotzertum belohnt werden.

Das akzeptieren wir nicht länger, und ich bekämpfe diese Motion in Buchstabe c auch als Postulat. Lehnen Sie diesen Vorstoss jetzt ein für allemal ab, damit wir wenigstens in diesem Punkt für heute Ruhe haben.

**Stich Otto, Bundesrat:** Es ist etwas seltsam, wenn wir heute bereits wieder über die Zweckbindung sprechen, aber das Thema ist nicht vom Tisch, das muss ich Ihnen klar sagen – Sie können sehr wohl nicken, meine Herren. Dieses Thema muss noch eingehend diskutiert werden. Deshalb bin ich bereit, darauf zu verzichten, dass die Buchstaben a und b abgeschrieben werden; sie können als Postulat entgegengenommen werden; Buchstabe c soll als Postulat entgegengenommen werden, das ist selbstverständlich.

#### *Bst. a, b – Let. a, b*

##### *Abstimmung – Vote*

Für Überweisung der Motion	37 Stimmen
Dagegen	61 Stimmen

#### *Bst. c – Let. c*

##### *Abstimmung – Vote*

Für Überweisung des Postulates	39 Stimmen
Dagegen	54 Stimmen

#### *Bst. d – Let. d*

##### *Abgelehnt – Rejeté*

## **Motion Vollmer Verfassungsgrundlagen zur Zweckbindung der Treibstoffzölle**

### **Motion Vollmer Base constitutionnelle pour l'affectation des droits d'entrée sur les carburants**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Januarsession
Session	Session de janvier
Sessione	Sessione di gennaio
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3127
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.02.1995 - 15:00
Date	
Data	
Seite	311-313
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 296

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.