

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:  
Frey Claude

(1)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

93.3534

## Motion Urek-NR Verminderung des Benzinverbrauchs bei Motorfahrzeugen

## Motion Ceate-CN Réduction de la consommation d'essence des véhicules à moteur

Wortlaut der Motion vom 8. November 1993

Der Bundesrat wird eingeladen, die im Energienutzungsbeschluss vorgesehene Verminderung des Benzinverbrauchs bei Motorfahrzeugen (Flottenverbrauchssenkung bei Personwagen) so rasch wie möglich in die Tat umzusetzen.

Texte de la motion du 8 novembre 1993

Le Conseil fédéral est invité à mettre en oeuvre le plus vite possible la réduction de la consommation d'essence des véhicules à moteur (baisse de la consommation du parc automobile privé) prévue dans l'arrêté sur l'utilisation de l'énergie.

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates  
vom 2. Februar 1994

1. Nach Artikel 3 des Energienutzungsbeschlusses vom 14. Dezember 1990 (ENB; SR 730.0) kann der Bundesrat einerseits Vorschriften über das energietechnische Prüfverfahren und andererseits Anforderungen für die Zulassung von serienmässig hergestellten Fahrzeugen erlassen. In der Botenschaft zum Energienutzungsbeschluss vom 21. Dezember 1988 (BBl 1989 I 497; Sonderdruck S. 13) hat der Bundesrat das beabsichtigte Vorgehen für Energieverbrauchsvorschriften skizziert. In einer ersten Stufe soll der Bundesrat nach Anhörung der Wirtschaft die Verbrauchszielwerte festlegen. Falls diese Zielwerte nicht erreicht werden, kann der Bundesrat in einer zweiten Stufe, ebenfalls nach Anhörung der Wirtschaft, Zulassungsbeschränkungen einführen. Die geplante Verordnung über die Absenkung des spezifischen Treibstoffverbrauchs von Motorfahrzeugen soll sich auf die erste Stufe beschränken.

Der Bundesrat hat in verschiedenen parlamentarischen Vorstössen (Postulat der Urek-SR vom 9. Juni 1993, Motion Gonseth vom 18. Juni 1993, Empfehlung Frick vom 17. Juni 1993) sowie mit dem Beschluss vom 21. April 1993 im Rahmen der Luftreinhalte-Massnahmen den Erlass einer solchen Verordnung für 1995 angekündigt. Die Verordnung soll auf dem Prüfverfahren für Abgas- und Verbrauchsmessungen basieren, welches die EU 1995 einführen will. Die Verordnung könnte aus heutiger Sicht 1995 in Kraft treten. Der Bundesrat wird sich auch weiterhin für eine international harmonisierte Lösung einsetzen.

2. Die Motion kann aus rechtlichen Gründen nicht als solche entgegengenommen werden. Der Erlass von Verbrauchsreduktionsvorschriften für Motorfahrzeuge fällt nach Artikel 3 des Energienutzungsbeschlusses vom 14. Dezember 1990

(ENB; SR 730.0) in die Zuständigkeit des Bundesrates. Wo der Gesetzgeber den Bundesrat zur Rechtsetzung ermächtigt, also im delegierten Rechtsetzungsbereich, können dem Bundesrat auf dem Wege einer Motion nicht verbindliche Rechtsetzungsaufträge erteilt werden.

Rapport écrit du Conseil fédéral  
du 2 février 1994

1. Selon l'article 3 de l'arrêté du 14 décembre 1990 sur l'énergie (AE, RS 730.0), le Conseil fédéral peut édicter, d'une part, des prescriptions sur la procédure d'expertise et poser, d'autre part, des exigences applicables aux véhicules fabriqués en série. Dans le message du 21 décembre 1988 (FF 1989 I 485; tiré à part p. 13) relatif à l'arrêté sur l'énergie, le Conseil fédéral a esquissé la procédure envisagée pour édicter des prescriptions sur l'utilisation de l'énergie. Dans une première étape, le Conseil fédéral devrait fixer, après consultation des milieux économiques, les valeurs cibles de consommation. Au cas où ces dernières ne seraient pas atteintes, le Conseil fédéral peut, dans une deuxième étape, adopter des restrictions à l'admission, également après consultation des milieux économiques concernés. L'ordonnance prévue sur la réduction de la consommation spécifique de carburant par les véhicules automobiles devrait se limiter à la première étape.

Le Conseil fédéral a annoncé la mise en vigueur d'une telle ordonnance pour 1995 dans sa réponse à diverses interventions parlementaires (postulat de la Ceate-CE du 9 juin 1993, motion Gonseth du 17 juin 1993, recommandation Frick du 18 juin 1993), ainsi que dans l'arrêté du 21 avril 1993 dans le cadre des mesures de lutte contre la pollution de l'air. L'ordonnance devrait se fonder sur la procédure d'expertise relative aux mesures des gaz d'échappement et de la consommation, que l'Union européenne (UE) entend introduire en 1995. On estime actuellement qu'elle pourrait entrer en vigueur en 1995. A l'avenir, le Conseil fédéral s'efforcera aussi de trouver une solution en harmonie avec les normes internationales.

2. Pour des raisons juridiques, la motion ne peut être acceptée en tant que telle. Selon l'article 3 de l'arrêté du 14 décembre 1990 sur l'énergie (AE, RS 730.0), il incombe au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions sur la réduction de la consommation des véhicules automobiles. Dans les domaines où le législateur habilite le Conseil fédéral à légiférer, c'est-à-dire dans le domaine législatif délégué, il n'est pas possible d'obliger, par voie de motion, la Confédération à faire usage de sa compétence.

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.

**Strahm Rudolf** (S, BE), Berichterstatter: Ich präsentiere Ihnen im Namen der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie diese Motion, die den Energieverbrauch von Motorfahrzeugen senken und den Bundesrat dazu bewegen möchte, diese Senkung des Energieverbrauchs durchzuführen.

Die Kommission hat beschlossen, an der Motion festzuhalten, obschon der Bundesrat diesen Vorstoss in ein Postulat umwandeln möchte.

Es geht um folgendes: Aufgrund von Artikel 3 des Energienutzungsbeschlusses von 1990 ist es nicht nur möglich, sondern auch in zwingender Form vorgesehen, dass der Bundesrat Typenprüfungen und Verbrauchsstandards zur schrittweisen Senkung des Energieverbrauchs bei Motorfahrzeugen einführt; dies in Analogie zu den bereits beschlossenen und eingeleiteten Massnahmen beim Energieverbrauch von Elektrogeräten im Haushalt. Es geht um die Senkung des Flottenverbrauchs von Motorfahrzeugen. Was ist der Flottenverbrauch? Der Flottenverbrauch ist der gewogene Durchschnitt der spezifischen Treibstoffverbräuche aller Fahrzeugtypen eines Herstellers. Das heisst z. B. bei der Marke VW, dass der Flottenver-

brauch der Durchschnittsverbrauch von allen Typen, VW Polo, VW Golf, VW Passat usw. ist. Der Durchschnittsverbrauch ist der Flottenverbrauch, gewogen nach dem Anteil am gesamten Bestand dieser Typen eines Herstellers. Es geht also – hier ist ein Missverständnis zu klären – nicht darum, dem einzelnen Hersteller die Fahrzeugtypen oder -techniken vorzuschreiben, sondern um die Senkung der Durchschnittswerte. Diese Senkung ist möglich, indem die Hersteller den Anteil der Sparmodelle in ihrem Sortiment erhöhen.

Die Urek hält an diesem Vorstoss bereits im dritten Anlauf fest: 1. Die Kommission hat bereits 1992 im Rahmen der Eurolex-Vorlagen ein Postulat (Ad 92.057-3) mit fast gleichem Wortlaut und gleicher Stossrichtung eingebracht. Dieses wurde 1992 gegen den Willen des Bundesrates vom Nationalrat überwiesen.

2. Die Urek hat dann 1993 entschieden, eine Motion in dieser Richtung (93.3534) einzureichen.

3. Die Urek unseres Rates hat im letzten Jahr entschieden, an der Motion festzuhalten, obschon der Bundesrat die Umwandlung in ein Postulat wünschte.

Ich möchte Sie auch daran erinnern, dass die Urek des Ständerates am 9. Juni 1993 das Postulat 93.3295 eingereicht, das ebenfalls die Senkung des Treibstoffverbrauchs forderte und das vom Ständerat als erfüllt abgeschrieben wurde (AB 1993 S 748).

Die Beharrlichkeit der Urek widerspiegelt eine gewisse Ungeduld gegenüber der «Zaudertour» des Bundesrates. Der Bundesrat hat mit dem Energienutzungsbeschluss die Kompetenz, Verbrauchssenkungen für Motorfahrzeuge durchzusetzen, und zwar zuerst mit einer Zielwertverordnung und später, wenn nach zwei Jahren die Zielwerte nicht eingehalten sind, mit einer Zulassungsbeschränkung.

Wir haben 1995, wir haben die Halbzeit des Moratoriums im Bereich der Kernkraft und wir haben die Halbzeit für die Erreichung der Ziele von «Energie 2000». In diesem Bereich hat der Bundesrat immer noch nicht gehandelt; diese Massnahme ist aber für die Erreichung der Ziele von «Energie 2000» absolut nötig und unabdingbar.

Ich möchte etwas zu den technischen Überlegungen sagen, mit denen sich die Kommission befasst hat. Praktisch alle Hersteller von Personenzugmaschinen, sowohl in Europa als auch in Japan, haben in ihrem Sortiment heute auch Sparmodelle, d. h. Personenzugmaschinen, die unter 6 Liter pro 100 Kilometer verbrauchen; im Dieselmotorbereich gibt es sogar sehr viele Modelle mit einem Verbrauch von 5 Litern und weniger pro 100 Kilometer.

Am 6. Dezember 1994, während der letzten Wintersession, hat der Direktor Heinz Hantrack von der Vereinigung der europäischen Automobilhersteller (ACEA) aus Brüssel vor den Parlamentariern beim Auto-Infoabend der Autoimporteure festgehalten, eine deutliche Absenkung des Flottenverbrauchs sei technisch machbar. Er nannte auch eine Zahl: innert fünf Jahren sei nämlich eine Senkung des Benzinverbrauchs um 10 bis 15 Prozent realistisch.

Das Bundesamt für Energiewirtschaft hat eine Studie bei der Planungsfirma Metron in Brugg in Auftrag gegeben. Diese zitiert Studien und Absichten in Deutschland, die zeigen, dass es technisch möglich ist, den spezifischen Treibstoffverbrauch durch Autos während zehn Jahren durchschnittlich um 5 Prozent zu senken. Das würde heissen, dass er in zehn Jahren von 8,5 auf 5,5 Liter pro 100 Kilometer gesenkt werden kann. Soweit die Studie Metron, die vom Bundesamt für Energiewirtschaft in Auftrag gegeben worden ist. Technisch ist es möglich; politisch besteht der Auftrag dazu.

Wo sind die Widerstände? Bei einzelnen Autoimporteuren wird es sicher Widerstände geben. Wir haben es schon gehört. Aber ich möchte Sie daran erinnern, dass es bei der Einführung des Katalysators, das heisst bei der US-Norm 83, die auf den 1. Oktober 1987 verfügt worden ist, auch ein Lamento gegeben hat. Hersteller klagten, sie könnten nicht mehr alle Sortimentsmodelle importieren und verkaufen. 1985 bis 1987 gab es eine heftige Debatte. Letztlich aber, am 1. Oktober 1987, waren trotz des Lamentos alle Autohersteller in der Lage, dieser US-Norm 83 betreffend Katalysator gerecht zu werden.

Seitens der Automobilisten ist gesagt worden, die Verbrauchssenkungen würden so oder so stattfinden. Der TCS hat vorge-

rechnet, dass in den letzten zwanzig Jahren jährlich eine Verbrauchssenkung von 0,1 Liter pro 100 Kilometer realisiert worden ist, also ein Liter pro zehn Jahre.

Das geht wohl zu langsam. Das war auch die Meinung der Kommission. Von selber geht es nicht, und zwar deswegen nicht, weil immer neue, «hochgezüchtete» Transporter – Grossmodelle und Geländewagen mit 12 bis 15 Litern Verbrauch – im Verkauf sind, und diese heben natürlich den Durchschnittsverbrauch.

Einige politische Erwägungen: Namens der Urek bitte ich Sie, an der Motion festzuhalten. Wenn wir festhalten, ist das eine kleine Demonstration, die dem Bundesrat den Rücken stärkt. Der Bundesrat hat in seiner Antwort an die Kommission als einziges Gegenargument ein formales Argument vorgebracht, dass nämlich der Erlass von solchen Vorschriften ohnehin in den Delegationsbereich des Bundesrates falle und die Motionsform deshalb nicht möglich sei. Aber das Parlament hat sich schon öfters über diesen formalen Einwand hinweggesetzt und Motionen im Rechtsetzungsbereich des Bundesrates überwiesen.

Ich stelle die Frage: Weshalb diese grosse Verzögerung? Nach den erhaltenen Auskünften – wir waren bei Ihnen, Herr Bundesrat Koller, und auch bei Bundesrat Ogi – ist dieses Projekt hin- und hergeschoben worden. Zuerst war das Projekt Flottenverbrauchssenkung der Motorfahrzeuge beim Bundesamt für Energiewirtschaft (EVED). Dann ist es durch einen Bundesratsbeschluss an das Bundesamt für Polizeiwesen (EJPD) übertragen worden, und dort liess man es ruhen. Letztes Jahr – so hörten wir aus dem EVED – ist das Geschäft wieder an das Bundesamt für Energiewirtschaft zurückgegangen.

Ich frage Sie nun, Herr Bundesrat: Wer ist jetzt zuständig? Wie sieht der Fahrplan konkret aus? Wann wird was entschieden? Nochmals: Das Festhalten an der Motion ist eine kleine Demonstration. Es soll dem Bundesrat den Rücken stärken, damit es vorwärtsgeht.

Im Namen der Mehrheit der Urek bitte ich Sie, an der Motion festzuhalten.

**Philippon Jean-Nicolas (R, FR), rapporteur:** La motion de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie vise la réduction de la consommation d'énergie des véhicules à moteur dans notre pays. En fait, il ne s'agit pas d'interdire tel ou tel modèle de voiture, mais d'obliger les constructeurs à réduire la consommation moyenne de l'ensemble de leurs modèles.

L'arrêté fédéral du 14 décembre 1990 pour une utilisation économe et rationnelle de l'énergie donne déjà au Conseil fédéral la possibilité de prendre une telle mesure. Il ne l'a cependant pas fait jusqu'à ce jour.

C'est la raison pour laquelle la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national a déposé un postulat déjà en 1992, postulat qui a été accepté par notre Conseil. En 1993, notre commission acceptait la présente motion, par 9 voix contre 9 avec la voix prépondérante de la présidente. L'année dernière, la commission décidait de ne pas accepter la transformation de cette motion en postulat par 8 voix contre 6. Il est à noter aussi que le Conseil des Etats a accepté un postulat similaire l'année dernière.

Les motifs qui ont été déterminants pour la commission dans sa majorité sont tout d'abord d'ordre général. Il s'agit de démontrer une volonté ferme de donner la direction à prendre. Ensuite, il ressort clairement des tableaux du TCS que la grande majorité des constructeurs d'automobiles proposent actuellement des modèles très économes en énergie. Selon les spécialistes mêmes de la branche, les possibilités de réduction de consommation sont de l'ordre de 10 à 15 pour cent au cours des cinq prochaines années. Toujours selon le TCS, la réduction effective de ces dernières années ne se monte qu'à 0,1 litre aux 100 kilomètres par année. Pour la commission, ce rythme est trop lent par rapport aux possibilités techniques actuelles.

Au nom de la commission, je vous invite à transmettre cette motion. Personnellement, je voterai contre sa transmission.

**Scherrer Jürg (A, BE):** Herr Strahm Rudolf, als ich Sie damals am Autoabend gesehen habe, habe ich bereits Lunte gerochen. Sie sind nämlich gekommen, um einen Fachexperten misszuverstehen – nicht aus Versehen, sondern absichtlich! Ich muss Sie darauf hinweisen, dass Zukunftsvisionen kein Abbild der Gegenwart sind; Sie können demzufolge nicht aufgrund irgendwelcher Zukunftsabsichten heute Vorstösse einreichen, die gesetzliche Grundlagen verlangen, deren Konsequenzen nicht abschätzbar sind.

Wenn Sie auf die Widerstände bei der Einführung des Katalysators hinweisen, muss ich Sie erstens darauf aufmerksam machen, dass der Bundesrat nicht den Katalysator vorgeschrieben hat, sondern nur die entsprechenden Normen in Kraft gesetzt hat, und zweitens, dass die Zusammenhänge nicht so einfach sind, wie Sie sie darstellen. Aber wie es Ihre Art ist, haben Sie natürlich wieder nur ein Beispiel genommen und das zweite vergessen, nämlich das Beispiel der Dieselfahrzeuge: Auch hier hat die Schweiz weltweit die strengsten Lärm- und Abgasnormen, was dazu geführt hat, dass verschiedene Dieselmotoren – sparsame notabene – vom Markt verschwunden sind. Es ist unglaublich, wenn man gesetzliche Massnahmen unterstützt, welche sparsame Fahrzeuge vom Markt verdrängen, und andererseits wieder gesetzliche Interventionen verlangt, welche eine Verbrauchsreduktion zum Ziel haben.

Die Fraktion der Freiheits-Partei wird diese Motion ablehnen, denn sie ist in ihrer letzten Konsequenz nicht praktikabel – und wenn doch, dann gefährdet sie Arbeitsplätze. Ich werde diesen Beweis im Laufe meines Votums antreten.

Die Schweiz hat keine eigene Automobilproduktion, sie kann also nicht direkt auf Produzenten einwirken, sondern ist auf die Entwicklungsfortschritte der ausländischen Produzenten angewiesen. Diese Entwicklungsfortschritte sind ja, wie die Herren Berichterstatter selbst dargestellt haben, nicht von der Hand zu weisen.

Wenn der Bundesrat nun hingeht und Verbrauchsvorschriften bei den Flottenverbräuchen erlässt, dann hat er zwei Möglichkeiten:

1. Er kann nach einem Gespräch mit den Importeuren oder mit den Produzenten Flottenverbräuche festlegen, wie sie dem tatsächlichen Marktgeschehen und den effektiven Verbräuchen der Fahrzeuge entsprechen. Dann aber, Herr Bundesrat, sind diese Verordnungen bzw. Gesetze unnütz, denn sie richten sich ja nur nach dem technischen Fortschritt. Also muss es tot Buchstabe bleiben; überflüssige Gesetze brauchen wir nicht.

2. Sie können tiefere Flottenverbräuche ansetzen. Herr Strahm Rudolf hat die Marke VW erwähnt; bleiben wir bei ihr als Exempel. Ich nehme an, der Flottenverbrauch beträgt im Schnitt 10 Liter. Der Bundesrat senkt diesen Flottenverbrauch auf 9 Liter. Abgesehen davon, dass dies bereits einen planwirtschaftlichen Angriff auf die freie Marktwirtschaft darstellt, wird dadurch eine Reduktion des Absatzes – hubraumgrösserer, gleich verbrauchsintensiverer Fahrzeuge – erzwungen.

Das ist Planwirtschaft; man liefert den Kunden nicht mehr in jedem Fall das Modell, das sie wollen. Sie gehen als Kunde in eine Autovertretung; Sie verlangen Typ X, und der Verkäufer sagt Ihnen: Tut mir leid, ich kann Ihnen das Modell nicht mehr verkaufen, Sie können den nächstkleineren Typ nehmen, da haben wir noch Kontingente frei. Wenn dieses bürgerliche Parlament diesem Vorstoss zustimmt, geben Sie mir einmal mehr zu denken.

Ich beweise Ihnen jetzt, dass diese Verkaufsbeschränkung Betriebe und Arbeitsplätze gefährdet: Auf kleinen Fahrzeugen ist die Verkaufsmarge wesentlich geringer als auf grossen Fahrzeugen. Es ist noch so, dass in der freien Wirtschaft die Leute von dem bezahlt werden, was der Arbeitgeber verdient! Wenn er also statt zehn grosse Fahrzeuge, womit er Franken X verdient, nur noch fünf verkaufen kann, verdient er nicht mehr Franken X am Absatz dieser Modelle, sondern nur noch Franken Y. Das heisst, der Betriebsertrag wird geschmälert, die wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Betriebs nehmen zu, und es ist nicht auszuschliessen, dass durch dieses planwirtschaftliche Vorgehen einmal mehr in diesem Land Arbeitsplätze abgebaut werden.

Darum: Lehnen Sie diese Motion ab!

**Koller Arnold, Bundesrat:** Wie wir in unserer schriftlichen Antwort ausgeführt haben, ist der Bundesrat willens und bereit, auf diesem Gebiet, das heisst mit dem Ziel Absenkung des Treibstoffverbrauchs, in zwei Phasen vorzugehen. In einer ersten Phase sollen nach Anhörung der Wirtschaft Verbrauchszielwerte in einer Verordnung festgelegt werden. Wenn diese erste Phase nicht zum Ziel führt, soll der Bundesrat die Möglichkeit haben, in einer zweiten Phase Zulassungsvorschriften zu erlassen.

Wir haben zudem von allem Anfang an darauf hingewiesen, dass wir uns auf eine europafähige Ordnung ausrichten, da eine Sonderlösung keinen Sinn machen würde. Nun hat die Europäische Union auf dieses Jahr ein neues Prüfverfahren für Abgas- und Verbrauchsmessungen angekündigt. Wir werden daher die betreffende Verordnung europakompatibel ausgestalten.

Zur Frage der Zuständigkeit und des zeitlichen Vorgehens: Der Energienutzungsbeschluss, auf den sich die erste Phase, also die Festlegung der Verbrauchszielwerte, stützt, fällt klar in die Kompetenz des EVED. Es liegt denn auch bereits ein entsprechender erster Verordnungsentwurf des Bundesamtes für Energiewirtschaft vor. Währenddem liegt nach geltender Kompetenzverteilung der Erlass von Zulassungsvorschriften – wenn es also zur zweiten Phase kommen müsste, was wir nicht hoffen – in der Kompetenz meines Departementes.

Wir gedenken, diese Verordnung der ersten Phase, die Festlegung der Verbrauchszielwerte, synchron mit der Europäischen Union auf den 1. Oktober 1995 in Kraft zu setzen. Materiell besteht also vollständige Übereinstimmung. Wenn wir Ihnen trotzdem die Umwandlung der Motion in ein Postulat empfehlen, so nur, weil der Bundesrat nach wie vor die Meinung vertritt, dass im delegierten Rechtsetzungsbereich nur das Postulat und nicht die Motion möglich ist. Ich weiss aber, dass darüber seit einiger Zeit unterschiedliche Auffassungen zwischen Bundesrat, Nationalrat und Ständerat bestehen.

**Baumberger Peter (C, ZH):** Sie haben es gehört: Inhaltlich besteht vollständige Übereinstimmung zwischen Bundesrat und Kommission, eine eurokompatible Lösung ist nötig. Die Ablehnung der Motion erfolgt aus formellen Gründen. Ich bitte Sie jedoch als Präsident der Kommission: Entscheiden Sie in der Sache und nicht aus formellen Gründen!

Sie wissen, wir haben im Nationalrat immer daran festgehalten, dass wir dem Bundesrat auch im delegierten Rechtsetzungsbereich mit Motionen Grundsatzaufträge erteilen können, und wir sollten grundsätzlich an diesem Recht festhalten. Warum das so ist? Nehmen Sie das Geschäftsreglement hervor: Das Geschäftsreglement des Ständerates, Artikel 25 Absatz 2, kennt als Zwischending zwischen Motion und Postulat, um rechtlich sauber vorzugehen, die sogenannte Empfehlung. Wir kennen diese im Nationalrat nicht. Wenn Sie Artikel 32 Absatz 1 unseres Geschäftsreglementes nachschlagen, so ist dafür eine Motion nur dort unzulässig, wo wir in die Verwaltungstätigkeit oder in die Rechtsprechung eingreifen würden. Das tun wir aber mit der vorliegenden Motion nicht. Ich bitte Sie deshalb, aus sachlichen und nicht aus formellen Gründen zu entscheiden.

*Abstimmung – Vote*

Für Überweisung der Motion

Dagegen

58 Stimmen

56 Stimmen

## **Motion Urek-NR Verminderung des Benzinverbrauchs bei Motorfahrzeugen**

## **Motion Ceate-CN Réduction de la consommation d'essence des véhicules à moteur**

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	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3534
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.07.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	207-209
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 259