

Dabei befürworten wir Mitwirkung, das ist moderne, kooperative Führung. Im Wettbewerb zwischen den Unternehmen ist das ein entscheidender Vorteil, und die Konkurrenz – nicht ein Bundesgesetz – löst die Mitwirkungsfrage.

**Präsident:** Die liberale Fraktion lässt mitteilen, dass sie den Anträgen der Kommission zustimmt.

**Wyss Paul, Berichterstatter:** Ich stelle fest, dass alle Redner den Anträgen der Kommission zugestimmt haben. Die geäußerten Ansichten decken sich generell mit denjenigen, die wir in unseren Sitzungen zu diesem Thema hatten. Man kann feststellen, dass der kleinste oder – wie Sie wollen – der grösste Nenner der ist, dass die Zusammenarbeit in den Betrieben der entscheidende Teil einer Mitwirkung ist, auf der Basis der geltenden Unternehmensphilosophie, ausgestaltet durch den Chef mit seinen Mitarbeitern. Es ist eine typisch schweizerische Lösung, die sich offensichtlich bewährt hat und die, wie wir hoffen – das war der Konsens auch in der Kommission –, in dieser Form weitergeht.

Was mit dem Postulat passiert und was weiter geschehen wird, werden wir gerne einer neuen Kommission überlassen. Es soll ihre Aufgabe sein; wir treten von der Bühne ab.

90.430

Postulat der Kommission  
Postulat de la commission

Ueberwiesen – Transmis

76.223, 76.224, 80.224  
Parlamentarische Initiativen  
Initiatives parlementaires

**Präsident:** Die Kommission beantragt, erstens den drei parlamentarischen Initiativen Morel, Egli-Sursee und Biderbost keine Folge zu geben und zweitens den Beschlussentwurf der Kommission zu Artikel 34 octies Bundesverfassung abzuschreiben.

Zustimmung – Adhésion

Ad 87.206

**Postulat der Kommission  
für Gesundheit und Umwelt  
Motorfahrzeuge.  
Fahrleistungsabhängige Besteuerung  
Postulat de la Commission  
de la santé publique et de l'environnement  
Véhicules à moteur. Impôt proportionnel  
aux kilomètres parcourus**

Siehe Jahrgang 1989, Seite 1740 – Voir année 1989, page 1740

Diskussion – Discussion

**Scherrer:** Ich bekämpfe das Postulat der Kommission für Gesundheit und Umwelt des Nationalrates aus dem ganz einfachen Grund, weil in der Schweiz die fahrleistungsabhängige Besteuerung der Motorfahrzeuge seit Jahren existiert. Jedermann, der heute einen Liter Treibstoff tankt, bezahlt plus/minus einen Franken, davon gut 62 Rappen in Form von Zolgebühren, Wust, Carbur-Gebühren und 30 Rappen Zollzuschlag. Wer 10 Liter Treibstoff tankt, bezahlt rund Fr. 6.20, wer 100 Liter Treibstoff tankt, bezahlt 62 Franken. Sie können die Rechnung beliebig fortsetzen.

Ein zweiter Grund: Wie würde sich die Kontrolle der Fahrleistung des einzelnen Fahrzeuges gestalten? Bei den Nutzfahrzeugen (Lastwagen und Cars) wäre es relativ einfach. Sie sind mit einem versiegelten Tachographen ausgerüstet. Bei den Personenwagen aber würde sich die Kontrolle nicht so einfach gestalten. Die Selbstdeklaration ist fraglich, denn wenn ein Tachometer defekt ist, dann ist mit der Selbstdeklaration Essig. Deshalb wohl hat das Buwal vor drei oder vier Wochen auf dem Strassenverkehrsamt Zürich mit dem Radumdrehungszähler bereits praktische Versuche durchgeführt. Das zeigt, wohin der politische Hase läuft.

Ich bezeichne dies als politische Schlaumeierei: Unter dem Vorwand einer fahrleistungsabhängigen Besteuerung der Motorfahrzeuge, die, wie ich erwähnt habe, bereits seit Jahren existiert, versucht man durch die Hintertüre, den Radumdrehungszähler für obligatorisch zu erklären. Wenn man dann noch weiss, dass ja der VCS und andere linke Kreise seit Jahren den Oekobonus fordern, dann ist der letzte Schritt getan, um dieses von Linken geforderte Postulat der Umverteilung unter dem Deckmantel des Umweltschutzes und der gerechten Besteuerung einzuführen.

Ich möchte Sie an dieser Stelle bitten: Lehnen Sie dieses Postulat ab. Die ganze Thematik ist voller Dynamit und spannungsgeladen. Ich muss wiederholen, was ich bereits heute morgen gesagt habe. Es ist nun einmal genug mit der dauernden finanziellen Mehrbelastung des Privatverkehrs. Wo hört das auf? Ich sehe es nirgends mehr aufhören, wenn Sie jetzt diesem Postulat zustimmen. Der Krug geht offensichtlich so lange zum Brunnen, bis er bricht. Ich bin der Meinung, es ist genug. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie meinen Antrag unterstützen und das Postulat ablehnen würden.

**Hari:** Nachdem ich damals mit einem weinenden Auge mein Präsidium abgeben musste, schätze ich mich heute glücklich, dass ich hier etwas so vertreten kann, wie es meinem Sinn und meinem Herzen entspricht, und nicht die Kommissionsmeinung vertreten muss.

Auf den ersten Blick gesehen, könnte man versucht sein, dieses vorgeschlagene verursachergerechte Steuersystem als richtig anzusehen. Dem ist aber leider nicht so. Dieses gewünschte und zur Prüfung weiterzuleitende System würde bei der Verwirklichung recht viele Schwierigkeiten ergeben. Etwa die Hälfte der Kantone würde weniger Motorfahrzeugsteuern kassieren als bisher. Weitere Probleme ergäben sich selbstverständlich im Tourismus. Unser Land, das im europäischen Raum ohnehin nicht zu den billigsten Ferienländern zählt, würde durch eine massive Verteuerung des Treibstoffes nochmals teurer. Die errechnete Erhöhung des Treibstoffpreises würde etwa bei 30 Rappen liegen. Man hat weiter erkannt, dass die in Grenznähe wohnenden Bürger massiv bevorzugt würden. Wir müssen wissen, dass etwa 50 Prozent unserer Schweizerbürger in einer Zone wohnen, die nicht mehr als 40 Kilometer von der Grenze entfernt ist. Wenn nun nur die Hälfte dieser in Grenznähe wohnenden Bürger ihren Treibstoff zu billigeren Preisen im Ausland beschaffen würden, was mit Sicherheit anzunehmen ist, hätte dies einerseits zunehmenden Grenztourismus zur Folge, und andererseits würde die Treibstoffpreiserhöhung pro Liter sage und schreibe etwa 45 Rappen betragen. Im Klartext würde das heissen, dass die Bürger im Zentrum der Schweiz – vorwiegend im Berggebiet lebend und mangels öffentlicher Verkehrsmittel vermehrt aufs Auto angewiesen – den in Grenznähe wohnenden Bürgern die Motorfahrzeugsteuern bezahlen müssten. Ich frage Sie: Ist das gerecht?

**Frau Spoerry:** Als gegenwärtige Präsidentin der Guk habe ich das Vergnügen, nicht gegen mein Herz zu sprechen, sondern ich unterstütze als Präsidentin dieses Postulat, das in der Guk grossmehrheitlich verabschiedet worden ist. Man muss vielleicht die Vorgeschichte kennen: Dieses Postulat der Guk ist die Antwort auf eine Standesinitiative des Kantons Zürich, die 1987 eingereicht wurde. Diese Standesinitiative wollte die kantonale Motorfahrzeugsteuer durch eine eidgenössische Steuer ersetzen. Diese Steuer hätte via Benzinpreis erhoben werden und dann nach Motorfahrzeugbestand der Kantone

an die Kantone zurückerstattet werden sollen. Auf diese Standesinitiative mögen die Argumente, die Herr Hari eben angeführt hat, zutreffen. Das sind im wesentlichen auch die Argumente, mit denen der Ständerat diese Standesinitiative abgelehnt hat, ebenso unser Rat.

Die Vernetzung mit dem Ausland ist ein gewichtiges Gegenargument. Wenn wir die Motorfahrzeugsteuern auf dem Benzinpreis erheben, entsteht ein Preisgefälle zum Ausland, das zum Benzintourismus führen könnte. Wir dürfen nicht einmal mehr einen verkehrspolitischen Alleingang machen angesichts der verstärkten Integration. Die Ausländer, die zu uns auf Besuch kommen, sollen nicht mit dem Benzinpreis schweizerische Motorfahrzeugsteuern bezahlen müssen. Das hätte die EG mit Sicherheit nicht akzeptiert. Das war der Grund, weshalb die Initiative des Kantons Zürich, wie auch die gleichlautende Standesinitiative des Kantons Bern, von beiden Kammern abgelehnt worden ist. Die Räte haben sich damit den Argumenten einer Arbeitsgruppe angeschlossen, die aus Vertretern der kantonalen Finanzdirektorenkonferenz und des Bundes bestehend zu diesem Thema dem Bundesrat einen ausführlichen Bericht abgeliefert hatte. Aber die Guk ist zur Auffassung gelangt, dass der Grundgedanke dieser beiden Initiativen positiv ist, nämlich dass das Verursacherprinzip eine stärkere Anwendung finden soll und dass derjenige, der viel fährt, auch mehr bezahlen soll. Deswegen haben wir dann das vorliegende Postulat formuliert. Damit wird der Bundesrat eingeladen, die Vorschläge der erwähnten Arbeitsgruppe zu prüfen. Danach sollen die Motorfahrzeugsteuern nach wie vor kantonal erhoben werden, aber aus vorerwähnten Gründen nicht auf dem Benzinpreis, sondern nach der Fahrleistung.

Herr Scherrer hat recht: Wir verkennen nicht, dass es gewisse Erhebungsschwierigkeiten geben könnte. Aber wir möchten, dass dieses Problem studiert wird, weil man sich auch einfache Lösungen vorstellen kann, zum Beispiel eine pauschale Erhebung aufgrund eines Durchschnittswertes und eine Rückerstattung, wenn man nachweisen kann, dass man deutlich unter diesem Durchschnittswert liegt. Auch die erwähnte Arbeitsgruppe hat solche Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Deswegen bittet Sie die Guk, dieses Postulat, entgegen dem Antrag von Herrn Scherrer, zu überweisen. Ich muss Ihnen auch sagen, dass es nicht viel ändert, ob wir das Postulat überweisen oder nicht. Der Bundesrat prüft nämlich im Moment ohnehin solche Massnahmen.

Wir können dem Geschäftsbericht, den wir heute morgen verabschiedet haben, entnehmen, dass die Luftreinhalteziele mit den bisherigen Massnahmen nicht erfüllt werden können und dass der Bundesrat daher weitere Massnahmen prüfen muss. Die verursachergerechte Erfassung des Motorfahrzeugverkehrs ist eine der weiteren möglichen Massnahmen. Der Bundesrat wird seine Vorschläge bald, auch zuhänden der Guk, vorstellen. Auch aus diesem Grunde bitte ich Sie, dem Bundesrat dieses Postulat zu überweisen und die Möglichkeit einer fahrleistungsabhängigen kantonalen Motorfahrzeugsteuer zu prüfen.

**Dreher:** Ich beantrage Ihnen, das Postulat abzulehnen, und zwar aus folgenden Gründen:

Kollege Scherrer hat ausgeführt, dass die Belastung des Treibstoffes rund 62 Rappen pro Liter beträgt. Es ist nötig, einige Kopfrechnungen anzustellen; ich bin aber sicher, dass Sie mir folgen werden: Der Durchschnittsschweizer fährt im Jahr 15 000 Kilometer. Wenn sein Fahrzeug 12 Liter Treibstoff verbraucht, ergibt dies 1800 Liter. Wenn wir einen Preis von rund einem Franken pro Liter annehmen, ergibt sich ein Aufwand pro Jahr von rund 1800 Franken für Treibstoff. Davon beträgt nun die Steuerbelastung rund 62 Rappen, so dass *summa summarum* etwa 1100 Franken an Abgaben auf dem Treibstoff bezahlt werden. Somit ist aber dem Postulat einer «leistungsgerechteren Besteuerung» eigentlich der Boden entzogen, weil wir hier über eine am Gesamtaufwand kleine, eine marginale Grösse diskutieren.

Ich habe den ganzen Komplex der treibstoffabhängigen Besteuerung 1972 erstmals im Rahmen der Hochschule St. Gallen in der Zeitschrift «Verkauf und Marketing» abgehandelt, dann im Jahre 1985 im «Tages-Anzeiger». Ich habe ausge-

rechnet, dass es einen Zuschlag von 18 Rappen zur Kompensation sämtlicher kantonalen Motorfahrzeugsteuern brauchen würde, und bin heute der Meinung, dass das alles Augenwischerei und Unsinn sei. Könnte man nun die Umlagerung auf den Treibstoff noch irgendwie vertreten? Die politische Chance ist gleich Null, das wollen wir doch festhalten. Aber es besteht heute die Gefahr, dass mit aus dem Zeitgeist herausgeborenen Mätzchen wie Radumdrehungszähler und Oekobonus neue Diskussionsschleusen, neue Gesetzgebungsmaschinerie-Schleusen geöffnet werden, die im Effekt wenig bringen und im Volk eine Akzeptanz von Null haben. Ich möchte also die Resultate einer Volksabstimmung sehen, wenn es darum geht, das Ja zu einem Radumdrehungszähler zu geben: Es würden alle lachen. Deshalb sollten wir – wenn überhaupt etwas – die Einheitsbesteuerung für alle Fahrzeuge einführen: für alle den gleichen Betrag für die Zulassung. Wir zahlen ja ohnehin über die indirekten Abgaben einen weit höheren Betrag. Denn derjenige, der viel fährt, zahlt über die Treibstoffbelastung – den Zoll und den Zollzuschlag – häufig ein Vielfaches dessen, was er an kantonalen Motorfahrzeugsteuern entrichtet. Deshalb scheint mir diese ganze Diskussion an den Haaren herbeigezogen. Sie bringt auf Bundesebene wenig bis nichts. Auf kantonaler Ebene werden alle diese Initiativen zum Scheitern verurteilt sein, das kann man voraussagen, und man sollte dieses Postulat jetzt schicklich beerdigen und die Sache vergessen.

**Frau Danuser:** Die SP-Fraktion unterstützt das Postulat der Kommission. Ich möchte die Gründe nicht wiederholen, die uns seinerzeit bewegt haben, der zürcherischen Standesinitiative zuzustimmen. Von den neuen Massnahmen, die zurzeit geprüft werden, hat auch die Präsidentin der Kommission für Gesundheit und Umwelt, Frau Spoerry, bereits gesprochen. Insbesondere ist dabei der Oekobonus zu erwähnen. Wir bitten Sie, dem Postulat der Kommission zuzustimmen, um diesen Arbeiten nicht einen Riegel zu schieben.

**M. Leuba:** Il me semble qu'ici on est véritablement en train de brasser de l'air. D'abord je rappelle que l'initiative du canton de Zurich, comme celle du canton de Berne ont été rejetées par notre conseil. Nous avons donc déjà discuté de cet objet, comme la commission l'a fait également. Nous n'arrivons simplement pas, dans ce conseil, à prendre une décision et à constater que ce système n'est pas bon. On continue à demander des études qui peuvent se poursuivre indéfiniment. S'il existait le moindre espoir que cet impôt diminue le trafic personnel et le reporte sur les transports publics, cela vaudrait la peine d'en continuer l'étude. Le prix de l'essence a évolué de manière extrêmement importante. Il a passé, au cours des dix dernières années, de 80 centimes à 1,30 franc pour se situer actuellement aux environs de 1 franc, sans que cela ait une influence quelconque sur l'importance du trafic. Une augmentation de 50 centimes par litre d'essence n'a pas d'influence sur ce trafic. Le citoyen suisse est ainsi fait qu'il est prêt à consacrer davantage d'argent pour ses déplacements personnels, même s'il doit payer 50 centimes de plus par litre de carburant.

En admettant que l'on pénalise chaque kilomètre parcouru d'une somme de 10 centimes – ce qui est très modeste – soit 10 francs pour 100 km, nous arriverions en prenant une moyenne de 15 000 km parcouru par année à 1500 francs d'impôt pour le Suisse moyen, qui roule un peu pour son travail et beaucoup pour son plaisir. Aucun canton ne prélève pareil impôt. Si, de surcroît, vous admettez que ceux qui ont besoin de leur véhicule pour leur travail roulent 30 000 km par année, c'est 3000 francs d'impôt qu'ils devraient payer. Jamais le peuple suisse n'acceptera une taxe pareille dans la situation actuelle. C'est tout-à-fait irréaliste. C'est la raison pour laquelle, quelle que soit la bonne volonté qu'on peut imaginer, cette idée ne résiste pas devant les faits et ce n'est vraiment pas le bon moyen pour diminuer le trafic privé.

Pour terminer, je dirai que si la Conférence des directeurs des finances, qui avait été saisie dans des circonstances un peu troubles de ce problème, s'est prononcée pour la poursuite de l'étude, en revanche la commission instituée par la Con-

férence des chefs de départements de justice et police qui elle, est compétente et qui s'occupe depuis quarante ans des taxes automobiles, est absolument opposée à ce procédé. J'ajoute au surplus qu'il me semble que, même dans l'administration fédérale, les violons ne sont pas tout à fait accordés entre l'Office de l'environnement, des forêts et du paysage et celui de la police.

Bundesrat **Cotti**: Ich werde heute sicher nicht dazu beitragen, angesichts eines Postulates eine neue Diskussion über die Luftreinhaltung zu entfachen. Ich möchte einfach bestätigen, was Frau Spoerry sagte: Die Verpflichtung für die Prüfung solcher Massnahmen hat das Parlament bereits beschlossen. Sie erinnern sich an die berühmte Motion, welche von beiden Räten vor etwa drei Jahren beschlossen worden ist – diese Prüfung haben wir wahrgenommen und vorgenommen. Ich kann Ihnen mitteilen, dass wir vor deren Abschluss stehen, unabhängig von den Entscheiden, die Sie heute treffen. Sie haben das zutreffend festgestellt, Frau Spoerry. Dass diese Prüfung notwendig war, scheint mir absolut klar angesichts der noch relativ grossen Entfernung, die uns von der Erreichung der bekannten Ziele des Luftreinhaltungs-Konzeptes in diesem Lande trennt.

Ich darf aber noch hinzufügen, damit wir im klaren sind: Es geht nur um eine Prüfung. Herr Hari hat nicht unrecht, wenn er auf eine Reihe von Schwierigkeiten hinweist, die mit der praktischen Anwendung gewisser Massnahmen – ich denke insbesondere an den Oekobonus – verbunden sind. Von seiten des Buwal wird mir beispielsweise sehr objektiv über diese Schwierigkeiten berichtet. Wir werden uns deshalb sehr konkret mit diesen Schwierigkeiten auseinandersetzen müssen. Ich möchte, dass Sie meine Worte dahingehend interpretieren, dass wir die Prüfung in den nächsten Monaten abschliessen werden, dass wir berichten werden, ohne dass damit irgendein Versprechen verbunden wäre, man werde eine dieser vorläufigen, «streckenbedingten» Massnahmen treffen.

Je dois dire à M. Leuba que même si des mesures de ce genre ne devaient pas être prises eu égard aux complications qui leur sont liées et qu'il vient de signaler, le problème de fond du postulat de la commission reste entier. Néanmoins, M. Leuba a probablement raison d'affirmer que le peuple suisse aura de la peine à trouver des voies aussi complexes. Or, le peuple suisse est bien conscient de la gravité du problème de la pollution de l'air.

Sur la base des résultats obtenus à l'échelon international, je peux vous affirmer que de nouveaux phénomènes se présentent, plus graves que ceux que nous connaissons déjà. Des discussions nourries auront lieu lors des prochaines conférences internationales, concernant les changements climatiques, les émissions de CO<sub>2</sub>. Pour ces dernières, il n'existe aucun moyen technique d'empêcher leur formation. Nous savons en effet que toute combustion d'énergie fossile produit du CO<sub>2</sub> qui peut engendrer, dans quelques décennies, des catastrophes sur le plan international. Les actuelles décisions intervenues au plus haut niveau témoignent de l'importance de ce problème.

Par conséquent, même si l'on ne veut pas prendre position quant au contenu de ces mesures particulières, le problème demeure. Il est même plus grave aujourd'hui qu'il ne l'était il y a quelques années, et le peuple suisse en est bien conscient. Le Conseil fédéral devra donc présenter au Parlement des propositions en la matière, car il en va de la responsabilité des instances politiques.

#### Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates	50 Stimmen
Dagegen	34 Stimmen

88.540

### Motion Schmid Verbot von künstlichen Schneeanlagen Production de neige artificielle. Interdiction

#### Wortlaut der Motion vom 23. Juni 1988

Der Bundesrat wird beauftragt,  
– aus Gründen des Respekts vor dem Eigenwert der natürlichen Landschaft und ihres Schutzes,  
– in Anbetracht der nicht absehbaren sekundären Auswirkungen von Bewilligungen (vermehrte Planierungen, zusätzliche Geländeerschliessungen in tieferen Regionen, zeitlich ausgedehnte Bodenstrapazierung usw.),  
– in Berücksichtigung des Energiesparens und der Vermeidung zusätzlicher Lärmimmissionen,  
– im Interesse einer Gleichbehandlung aller Wintersportorte, frei von belastenden Präzedenzfällen,  
ein Verbot von künstlichen Schneeanlagen zur maschinellen Schneeproduktion grossen Stils gesetzlich zu verankern.

#### Texte de la motion du 23 juin 1988

Le Conseil fédéral est chargé d'édicter des dispositions légales interdisant l'utilisation à grande échelle d'installations destinées à la production de neige artificielle. Cette interdiction doit être prononcée parce que:

- nous devons respecter l'aspect naturel des paysages;
- les autorisations d'utiliser des canons à neige peuvent avoir des conséquences inattendues (travaux de nivellement, aménagements dans des régions situées à basse altitude, prolongation de la période de mise à contribution du sol, etc.);
- nous devons économiser l'énergie et éviter de nouvelles sources de bruit;
- il faut se garder de créer des précédents fâcheux si l'on veut garantir l'égalité de traitement entre les différentes stations de sports d'hiver.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Ammann, Bär, Basler, Bäumlins Ursula, Béguelin, Bircher, Bodenmann, Borel, Braunschweig, Brélaz, Bundi, Caccia, Carobbio, Daepf, Danuser, David, Diener, Dünki, Engler, Euler, Fankhauser, Fetz, Fierz, Grendelmeier, Günter, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Haller, Herzog, Jeanprêtre, Lanz, Ledergerber, Leuenberger Moritz, Leutenegger Oberholzer, Longet, Loretan, Luder, Maeder, Matthey, Mauch Ursula, Meier Fritz, Meier-Glatfelden, Morf, Müller-Aargau, Nabholz, Nebiker, Neukomm, Nussbaumer, Ott, Petitpierre, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Ruf, Ruffy, Salvioni, Seiler Rolf, Spielmann, Stamm, Stappung, Steffen, Stocker, Thür, Uchtenhagen, Ulrich, Weder-Basel, Wellauer, Wiederkehr, Wyss William, Zbinden Hans, Ziegler, Zwygart

(72)

#### Schriftliche Begründung – Développement par écrit

In seiner Beantwortung der Interpellation Bircher (87.895) und der Einfachen Anfrage Ruffy (87.731) bestreitet der Bundesrat die fragwürdigen Tendenzen und negativen Auswirkungen der Erzeugung von künstlichem Schnee nicht. Dennoch ist er nicht bereit, ein Verbot von Schneekanonen ins Auge zu fassen. Er begründet dies kurz folgendermassen:

- Schneeanlagen würden nur aufgrund einer umfassenden Interessenabwägung bewilligt.
  - Zur Beurteilung einzelner Projekte würden zurzeit umfassende Grundlagen zur Landschafts- und Umweltverträglichkeit ausgearbeitet.
  - Der neue Entwurf der Umweltverträglichkeitsprüfungs-Verordnung sehe die Aufnahme solcher Anlagen ins entsprechende Verzeichnis vor.
- Der Bundesrat vertritt daher die Auffassung, die vorgesehenen Regelungen reichten aus, in der Praxis solche künstlichen

**Postulat der Kommission für Gesundheit und Umwelt Motorfahrzeuge.  
Fahrleistungsabhängige Besteuerung**

**Postulat de la Commission de la santé publique et de l'environnement Véhicules à moteur.  
Impôt proportionnel aux kilomètres parcourus**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	Ad 87.206
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.06.1990 - 15:00
Date	
Data	
Seite	900-902
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 639

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.