

geben. Der Regierungsrat lege jedoch Wert darauf, dass die Auswirkungen der Leistungserhöhung um 10 Prozent auf die Umwelt sorgfältig abgeklärt würden. Diesem Anliegen wurde mit der bereits erwähnten Aquarius-Studie Rechnung getragen.

Mit Schreiben vom 9. Oktober 1992 wurde dem Kanton Bern zudem die Möglichkeit gegeben, sich über die Anwendung des Gewässerschutzgesetzes durch den Bundesrat zu äussern. Ergänzend zu seiner Stellungnahme vom 24. Juni 1992 wies der Regierungsrat in seiner Eingabe vom 21. Oktober 1992 darauf hin, dass die in der kantonalen Konzession enthaltene Bedingung, wonach das Kühlwasser um höchstens 15 Grad Celsius erwärmt werden dürfe, Gegenstand des wohlerworbenen Rechts sei. Eine Ueberprüfung der Konzession müsse erst dann vorgenommen werden, wenn die darin enthaltenen Rahmenbedingungen nicht eingehalten werden könnten.

3. Wie in Ziffer 1 erwähnt, hat der Bundesrat gleichzeitig mit der atomrechtlichen Bewilligung auch über die Einleitung des Kühlwassers entschieden (Art. 48 des Gewässerschutzgesetzes). Dies heisst jedoch nicht, dass der Bund inskünftig die damit zusammenhängenden Kontrollen und Messungen selber durchführt. Dafür sind die kantonalen Fachstellen weit besser geeignet. Im Einvernehmen zwischen dem Bund und dem Kanton Bern wird diese Aufgabe wie bisher von den zuständigen bernischen Stellen wahrgenommen.

4./5. Mit der Aquarius-Studie liegt eine umfassende Untersuchung über den Zustand der Aare vor. Die Bundesbehörden werden nach Rücksprache mit dem Kanton Bern weitere Abklärungen durchführen lassen, wenn die in Ziffer 3 erwähnten Kontrollen und Messungen dazu Anlass geben sollten.

6. Die Voraussetzungen dazu liegen zurzeit nicht vor. Die Frage kann deshalb nicht beantwortet werden.

Präsident: Die Interpellantin ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt und verlangt Diskussion.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	41 Stimmen
Dagegen	66 Stimmen

93.3148

Interpellation der freisinnig-demokratischen Fraktion Transitabkommen mit der EG

Interpellation du groupe radical-démocratique Accord sur le transit avec la CE

Wortlaut der Interpellation vom 18. März 1993

Das Transitabkommen zwischen der EG und der Schweiz ist seit dem 22. Januar 1993 in Kraft. Der Bundesrat wird im Zusammenhang mit den Nachverhandlungen eingeladen, folgende Fragen zu beantworten:

1. Allgemeine Fragen

1a. Welche Erfahrungen wurden bisher mit dem Ueberlaufmodell gemacht?

1b. Wie beurteilt man in Oesterreich aufgrund der gemachten Erfahrungen das Oekopunktesystem?

1c. Wie werden die Verhandlungspositionen innerhalb der Departemente der Bundesverwaltung koordiniert?

2. Landverkehr

2a. Wie steht es mit dem Marktzugang für unsere Schweizer Transporteure?

2b. Wann wird das Kabotageverbot auf Verordnungsstufe aufgehoben?

2c. Wird unseren Transporteuren im EWR Gegenrecht eingeräumt, wenn wir in der Schweiz das Kabotageverbot aufheben?

3. Luftverkehr

3a. Wie weit sind die Verhandlungen zur Liberalisierung des Luftverkehrs innerhalb der EG gediehen?

3b. Welche Auswirkungen wird die Liberalisierung auf unsere eigene Luftverkehrsgesellschaft haben?

3c. Welche Auswirkungen sind für unsere Flughäfen zu erwarten?

Texte de l'interpellation du 18 mars 1993

L'Accord sur le de transit entre la CE et la Suisse est en vigueur depuis le 22 janvier 1993. Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes en rapport avec les négociations consécutives à cet accord.

1. Questions générales

1a. Quelles expériences a-t-on faites jusqu'ici avec le modèle basé sur le principe du surplus?

1b. Comment juge-t-on le système des «écopoints» en Autriche, sur la base des expériences faites dans ce pays?

1c. Comment sont coordonnées les positions relatives aux négociations dans les départements fédéraux?

2. Trafic terrestre

2a. Où en est l'accès des transporteurs suisses au marché?

2b. Quand lèvera-t-on l'interdiction du cabotage dans l'ordonnance pertinente?

2c. Nos transporteurs jouiront-ils d'un droit de réciprocité si la Suisse lève l'interdiction du cabotage?

3. Trafic aérien

3a. Où en sont les négociations en vue de la libéralisation des transports aériens dans la CE?

3b. Quels sont les effets de la libéralisation sur notre propre compagnie aérienne?

3c. Quelles conséquences doit-on attendre pour nos aéroports?

Sprecher – Porte-parole: Bezzola

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 12. Mai 1993

1a. Nach dem Inkrafttreten des Transitabkommens am 22. Januar 1993 kann festgestellt werden, dass das Ueberlaufsystem problemlos funktioniert. Diesbezüglich hat die EG-Kommission anlässlich der Sitzung des Gemischten Ausschusses EG/Schweiz vom 5. März 1993 auch keine Kritik geübt. Die EG-Transporteure scheinen jedoch noch ungenügend über den Inhalt des Ueberlaufmodells und insbesondere der Verwaltungsvereinbarung, welche die Modalitäten dieses Systems beschreibt, orientiert zu sein. Bekannt scheint bis heute lediglich zu sein, dass unter gewissen Voraussetzungen Transporte mit Fahrzeugen mit bis zu 40 Tonnen Gesamtgewicht möglich sind.

Eine der Bedingungen zur Erteilung einer Ausnahmegenehmigung aufgrund des Ueberlaufmodells ist, dass die Kapazität des kombinierten Verkehrs erschöpft ist. Zurzeit ist diese jedoch nur zu 80 Prozent ausgenutzt.

1b. Gemäss dem österreichischen Ministerium für Verkehr funktioniert das Oekopunktemodell im allgemeinen gut, obwohl noch keine endgültigen Aussagen so kurz nach der Einführung des Systems gemacht werden können. Insbesondere kann noch nicht beurteilt werden, ob das Modell zum Ziel der Verringerung der Stickoxide schon beigetragen hat.

Ein Problem ist jedoch noch nicht gelöst: Da ältere Fahrzeuge, in welchen ein neuer Motor eingesetzt worden ist, tiefe Emissionsgrenzwerte aufweisen, sollten gemäss Deutschland auch für solche LKW weniger Oekopunkte verlangt werden. Im Tran-

sitvertrag EG/Oesterreich steht jedoch, dass einzig Fahrzeuge, die nach dem 1. Oktober 1990 zum Verkehr zugelassen worden sind, als schadstoffarm akzeptiert werden. Deshalb lehnte Oesterreich den deutschen Antrag anlässlich der ersten Sitzung des Gemischten Ausschusses EG/Oesterreich ab. Die EG will aber diese Frage an den nächsten Sitzungen dieses Gremiums weiterhin besprechen.

1c. Gemäss den Beschlüssen des Bundesrates vom 13. Januar 1993 werden die Verhandlungen im Bereich des Strassenverkehrs von Herrn P. Gauderon, Vizedirektor im Bundesamt für Verkehr (BAV), und im Bereich des Luftverkehrs von Herrn A. Auer, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, geleitet.

Für den Strassenverkehr setzt sich die Schweizer Delegation, nebst dem Delegationsleiter, aus zumindest je einem Vertreter des Integrationsbüros EDA/EVD und des Bundesamtes für Polizeiwesen zusammen. In der Luftverkehrsverhandlung sind neben dem Bundesamt für Zivilluftfahrt das Integrationsbüro und die Direktion für Völkerrecht involviert.

Im Sinn der Mitverantwortung werden die Delegationsleiter und ein Vertreter des Integrationsbüros ermächtigt, die Verhandlungen mit der EG zu führen und gegebenenfalls die Abkommen zu paraphieren.

Vor den Treffen mit der EG-Kommission werden gemeinsame interne Koordinierungssitzungen mit den oben genannten Vertretern organisiert, an welche gegebenenfalls auch Vertreter anderer Ämter eingeladen werden.

2a. Nach dem Nein vom 6. Dezember 1992 zum EWR werden die EG und die Schweiz, wie für den Fall des Nichtzustandekommens des EWR in Artikel 13 und Anhang 8 des Transitabkommens vorgesehen, den Marktzugang im Rahmen eines bilateralen Abkommens regeln. Der Bundesrat hat das Mandat zur Eröffnung von Verhandlungen am 13. Januar 1993 erteilt. Erste Gespräche mit der EG haben bereits am 4. März 1993 stattgefunden. Auch EG-Verkehrskommissar Matutes hat, anlässlich seines Besuches vom 29. März 1993 in der Schweiz, die Bereitschaft der EG bestätigt, die im Transitabkommen eingegangenen Verpflichtungen einzuhalten. Ausserdem versicherte er, dass der Inhalt der Verhandlungen keine unüberwindbaren Probleme stellen wird. Die EG hat dabei jedoch klar festgestellt, dass sie den Marktzugang nur gewährt, wenn die Schweiz ihrerseits ihre Rechtsgrundlagen gegenüber dem EG-Recht harmonisiert (vgl. u. a. Zulassung zum Beruf des Strassentransporteurs). Der Rat der EG-Verkehrsminister soll sich an seiner nächsten Tagung im Juni mit der Verhandlungsaufnahme befassen. Die Experten beider Seiten werden jedoch inzwischen ihre exploratorischen Arbeiten weiterführen. Aufgrund dieser exploratorischen Kontakte wird der Bundesrat die Verhandlungsziele festlegen. Die Bemühungen des Bundesrates zielen weiterhin auf die Erteilung eines Mandates durch den EG-Verkehrsministerrat zur Eröffnung von Verhandlungen sobald als möglich und auf eine Beendigung der formellen Verhandlungen spätestens Anfang 1994.

2b. In der Verordnung zum Zollgesetz (ZV; SR 631.01) ist das Kabotageverbot in Artikel 31 und in der Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51) in Artikel 115 Absatz 1 Buchstabe d geregelt. Seine Aufhebung bedingt eine Aenderung des Zollgesetzes (Art. 15 Abs. 1). Diese Aenderung ist Gegenstand der Swisslex-Vorlage (Botschaft vom 24. Februar 1993) und steht unter dem Reziprozitätsvorbehalt. Anschliessend wird die Verordnung rasch angepasst.

2c. Mit der Aufhebung des Kabotageverbotes in Artikel 15 Zollgesetz, Artikel 31 Zollverordnung und Artikel 115 Absatz 1 Buchstabe d Verkehrszulassungsverordnung wird die Kabotage für alle Verkehrsarten zugelassen. Der Bundesrat wird diese Vergünstigung den ausländischen Transporteuren jedoch nur erteilen, wenn die schweizerischen Transporteure in diesem Bereich Gegenrecht erhalten.

Innerhalb der EG ist die Frage der Kabotage für den Güterverkehr noch umstritten. Bis heute wurde beschlossen, die Kabotage sukzessive einzuführen, indem die verschiedenen Länder zahlenmässige Kontingente zugeteilt erhalten. Gewisse Mitgliedstaaten, wie Deutschland, waren nämlich der Meinung, dass eine volle Liberalisierung der Kabotage nur dann akzeptiert werden kann, wenn eine genügende Harmonisie-

rung der Wettbewerbsbedingungen, insbesondere im Bereich der Strassenfiskalität, stattgefunden hat. Auch im Personenverkehr findet eine Liberalisierung statt. Eine generelle Freigabe der Kabotage existiert zurzeit noch nicht. Bezüglich der Kabotage im Personenverkehr in der Schweiz muss Artikel 3 der Verordnung über die Zwischenabfertigung von Strassenfahrzeugen (SR 631.251.4) geändert werden.

Die Schweiz wird die Entwicklung in Europa weiter beobachten und entsprechend reagieren.

3a. Am 1. Januar 1993 trat innerhalb der EG ein Massnahmenpaket in Kraft, das im wesentlichen die Tariffreiheit sowie weitestgehende Verkehrsrechte für Flüge innerhalb der Gemeinschaft statuiert. Die Tarife unterliegen fortan nicht mehr einer Genehmigungspflicht, wie sie bis anhin üblicherweise in bilateralen Luftverkehrsabkommen verankert war. Ueberdies kommen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft in den Genuss von Verkehrsrechten ohne Kapazitätsbeschränkung zwischen sämtlichen Mitgliedstaaten, gleichgültig, ob sie je ihren Heimatstaat anfliegen. Einzig die Verkehrsrechte innerhalb eines einzelnen Staates, die sogenannte Kabotage, unterliegen vorerst noch gewissen Beschränkungen. Mit diesem Massnahmenpaket – es ist bereits das dritte innerhalb von fünf Jahren – dürfte die Gemeinschaft den Liberalisierungsprozess im Luftverkehr fürs erste abgeschlossen haben; auf diesem hohen Stand der Liberalisierung wird nun eine Phase intensiver Marktbeobachtung und -analyse folgen, aus der sich in einem späteren Zeitpunkt weiterer Handlungsbedarf ergeben könnte.

3b. Die schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften stehen in unmittelbarer Konkurrenz zu den Luftverkehrsgesellschaften der Gemeinschaft. Die Mitgliedstaaten der EG sind gleichzeitig ein wichtiger Markt. Die Tatsache, dass die schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften in diesem Markt gegenüber der unmittelbaren Konkurrenz mit wesentlich kürzeren Spiesen im Bereich der Tarifgestaltung, der Kapazitätsaufteilung und der Landrechte antreten müssen, bedeutet für sie einen empfindlichen Wettbewerbsnachteil.

3c. Die Liberalisierungsmassnahmen der EG dürften vorerst kaum grössere Auswirkungen auf unseren Flughäfen haben. Bedeutender dürften diesbezüglich jedoch die Auswirkungen einer Aufhebung von Grenzkontrollen innerhalb des Schengener Abkommens sein. Flüge zwischen Vertragsstaaten dieses Abkommens werden nämlich künftig keiner Grenzkontrolle mehr unterworfen sein. Die schweizerischen Flughäfen verlieren dadurch zwangsläufig an Attraktivität als Drehscheibe für den Transfer von und nach Mitgliedstaaten des Schengener Abkommens, da ein Umsteigen in einem schweizerischen Flughafen am Ankunftsort eine Grenzkontrolle nach sich ziehen würde. Um den Vorteil der aufgehobenen Grenzkontrollen nutzen zu können, werden solche Passagiere den Transfer vermehrt über Flughäfen in anderen Vertragsstaaten des Schengener Abkommens suchen.

Rapport écrit du Conseil fédéral du 12 mai 1993

1a. Après l'entrée en vigueur de l'Accord sur le transit entre la Suisse et la CE le 22 janvier 1993, l'on peut dire que le système du surplus fonctionne de manière satisfaisante. Lors de la séance du Comité mixte Suisse/CE du 5 mars 1993, la Commission de la CE n'a d'ailleurs formulé aucune critique à son encontre. L'on doit toutefois signaler que les transporteurs communautaires ne sont pas encore suffisamment informés sur le contenu du modèle du surplus et, en particulier, sur l'arrangement administratif qui contient les prescriptions relatives à ce système. Pour l'instant, ceux-ci semblent uniquement savoir que, sous certaines conditions, des véhicules d'un poids total en charge jusqu'à 40 tonnes peuvent traverser notre pays.

Pour obtenir une autorisation au titre du modèle du surplus, il faut notamment que les capacités du transport combiné soient épuisées. Or, pour l'instant, ces capacités ne sont utilisées qu'à raison de 80 pour cent.

1b. Selon le Ministère autrichien des transports, le modèle de points écologiques fonctionne de manière satisfaisante, bien qu'il ne soit pas encore possible de s'exprimer définitivement

si peu de temps après l'introduction de ce système. Il est en particulier trop tôt pour juger si le modèle a déjà contribué à la réalisation de l'objectif de réduction des émissions d'oxyde d'azote.

Un problème est encore pendant: les émissions polluantes d'anciens véhicules, dans lesquels ont été intégrés de nouveaux moteurs, sont également faibles. Sur la base de ce constat, l'Allemagne a demandé que de tels poids lourds entrent également dans la catégorie des véhicules nécessitant un nombre de points écologiques réduit. L'Accord sur le transit entre l'Autriche et la CE prévoit cependant que seuls les véhicules admis à la circulation après le 1er octobre 1990 soient considérés comme peu polluants. C'est pourquoi, lors de la première session du Comité mixte Autriche/CE, l'Autriche a refusé de donner suite à la demande allemande. La Communauté veut cependant continuer à discuter cette question lors des prochaines séances de cet organe.

1c. Conformément aux décisions du Conseil fédéral du 13 janvier 1993, les négociations dans le domaine des transports routiers sont menées par M. P. Gauderon, sous-directeur à l'Office fédéral des transports, et celles sur les transports aériens par M. A. Auer, directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile. Pour les questions routières, la délégation suisse comprend, hormis le chef de délégation, au moins un représentant du Bureau de l'intégration DFAE/DFEP et un représentant de l'Office fédéral de la police. La négociation sur les transports aériens regroupe, outre l'Office fédéral de l'aviation civile, le Bureau de l'intégration ainsi que la Direction du droit international public.

Au sens d'une étroite coresponsabilité, les chefs de délégation et le représentant du Bureau de l'intégration sont autorisés à mener les négociations avec la CE et, le cas échéant, à parapher un accord.

Des séances de coordination interne, auxquelles peuvent également être conviés, si nécessaire, des représentants d'autres offices, sont organisées avant les rencontres avec la Commission des CE.

2a. Après le rejet de l'EEE le 6 décembre 1992, la CE et la Suisse régleront l'accès au marché dans le cadre d'un accord bilatéral, comme cela a été prévu en cas d'échec de l'EEE par l'article 13 et l'annexe 8 de l'Accord sur le transit. Le Conseil fédéral a attribué le mandat en vue de l'ouverture de négociations le 13 janvier 1993. Les premiers entretiens avec la CE ont déjà eu lieu le 4 mars 1993. Lors de sa visite en Suisse le 29 mars 1993, M. Matutes, Commissaire en charge du dossier transport, a confirmé la volonté de la CE de respecter les engagements figurant dans l'Accord sur le transit et que le contenu des négociations ne posera pas de problèmes insurmontables. La CE a néanmoins fait savoir clairement qu'elle n'accordera l'accès au marché que si notre pays harmonise ses bases légales avec le droit communautaire (cf. notamment l'accès à la profession de transporteur routier). Le Conseil des ministres des transports de la CE examinera la question de l'ouverture des négociations lors de sa prochaine séance en juin. Les experts des deux parties poursuivront cependant leurs travaux exploratoires dans l'intervalle.

Sur la base de ces contacts exploratoires, le Conseil fédéral définira les objectifs à atteindre dans ces négociations. Il poursuivra ses efforts pour que le mandat d'ouverture de négociations soit adopté par le Conseil des ministres dès que possible et que les négociations formelles puissent être terminées au plus tard au début de 1994.

2b. L'interdiction de cabotage est réglée par l'article 31 de l'ordonnance relative à la loi sur les douanes (OLD, RS 631.01) et par l'article 115 alinéa premier lettre d de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC, RS 741.51). Sa suppression nécessite une modification de la loi fédérale sur les douanes (art. 15 al. premier). Cette modification est contenue dans le projet Swisslex (message du 24 février 1993); elle est assortie d'une réserve de réciprocité. L'ordonnance sera ensuite rapidement adaptée.

2c. Une fois supprimée l'interdiction du cabotage figurant à l'article 15 de la loi sur les douanes, à l'article 31 de l'ordonnance relative à la loi sur les douanes et à l'article 115 alinéa premier lettre d de l'ordonnance réglant l'admission des per-

sonnes et des véhicules à la circulation routière, le cabotage sera admis pour toutes les catégories de trafic. Le Conseil fédéral n'accordera cependant cet avantage aux transporteurs étrangers que si les transporteurs suisses obtiennent la réciprocité dans ce domaine.

Au sein de la CE, la question du cabotage pour le transport de marchandises est encore controversée. Pour l'instant, il a été décidé d'introduire le cabotage par étapes, en ce sens que les pays obtiennent des contingents. Certains Etats membres, tels l'Allemagne, ont en effet estimé qu'une libéralisation totale du cabotage ne pourra être acceptée que lorsqu'une harmonisation suffisante des conditions de concurrence, notamment dans le domaine de la fiscalité routière, aura été réalisée. Le trafic voyageurs se trouve aussi dans une phase de libéralisation. Mais il n'y a pas encore de liberté totale pour le cabotage. En ce qui concerne le cabotage pour le transport de personnes en Suisse, il faudra modifier l'article 3 de l'ordonnance concernant le dédouanement intérimaire de véhicules routiers (RS 631.251.4).

La Suisse continuera d'observer l'évolution en Europe et réagira en conséquence.

3a. Le 1er janvier 1993, un paquet de mesures est entré en vigueur dans la CE qui, pour l'essentiel, introduit la liberté en matière de tarifs et étend les droits de trafic au sein de la CE. Les tarifs ne seront dorénavant plus soumis à un accord préalable, comme cela était en principe prévu dans les accords aériens bilatéraux. En outre, les compagnies communautaires de transport aérien bénéficieront de droits de trafic sans limitation de capacité entre tous les pays membres, même si leurs avions n'atterrissent pas dans leur pays d'immatriculation. Seuls les vols à l'intérieur d'un même pays (cabotage) sont pour l'instant encore soumis à certaines restrictions. Avec ce paquet de mesures, le troisième en l'espace de cinq ans, la Communauté a franchi une étape importante dans la libéralisation. Il s'ensuivra une phase de surveillance et d'analyse de l'évolution du marché, dont pourrait découler de nouveaux besoins de négociations.

3b. Les compagnies suisses de transport aérien sont en concurrence directe avec les entreprises de la CE. Les Etats membres de la Communauté représentent en outre un important marché. Le fait que nos compagnies ne luttent pas à armes égales sur ces marchés dans le domaine des tarifs, de la répartition des capacités et des droits d'atterrissages représente pour elles un sensible désavantage concurrentiel.

3c. Dans un premier temps, les mesures de libéralisation communautaires ne devraient pas entraîner d'effets importants sur nos aéroports. La suppression des contrôles frontaliers prévue dans l'Accord de Schengen aura, par contre, des répercussions plus significatives. Les vols entre Etats parties à cet accord ne seront en effet plus soumis aux contrôles frontaliers. Les aéroports suisses perdront ainsi obligatoirement de leur attractivité en tant que plaque tournante pour les transferts en provenance ou à destination d'Etats parties à l'Accord de Schengen, puisqu'un changement d'avion dans un aéroport suisse implique un contrôle frontalier au lieu de destination. Pour profiter de la suppression de ces contrôles, les passagers effectueront de préférence un transfert dans des aéroports d'autres pays parties à cet accord.

Präsident: Die Interpellanten sind von der Antwort des Bundesrates teilweise bzw. nicht befriedigt und verlangen Diskussion.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion
Dagegen

offensichtliche Mehrheit
Minderheit

Verschoben – Renvoyé

Interpellation der freisinnig-demokratischen Fraktion Transitabkommen mit der EG

Interpellation du groupe radical-démocratique Accord sur le transit avec la CE

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3148
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.10.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2038-2040
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 306

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.