

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>19.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagnote	<b>Transitverkehr</b>
Akteure	<b>Christlichdemokratische Volkspartei (CVP; -2020), Freisinnig Demokratische Partei. Die Liberalen (FDP)</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Füzesséry, Alexandre  
Müller, Eva  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Füzesséry, Alexandre; Müller, Eva; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Transitverkehr, Freisinnig Demokratische Partei, Die Liberalen (FDP), Christlichdemokratische Volkspartei (CVP; -2020), 1991 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 19.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	4
<hr/>	
<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	4
Parteien	4
Grosse Parteien	4

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>CE</b>	Communauté européenne

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

**ANDERES**  
DATUM: 02.06.1997  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Suite à l'annulation de cette rencontre, les négociations bilatérales sur le dossier des transports entrèrent dans une **période de quasi-blocage pendant près de cinq mois**. Face à cette situation critique s'élevèrent de nombreuses voix sur le plan interne demandant au Conseil fédéral d'assouplir de façon plus conséquente sa position. De l'avis que les enjeux étaient encore plus importants pour la Suisse sur les autres principaux dossiers (transport aérien, recherche, libre circulation des personnes), les milieux économiques firent part de leur souhait de voir les négociations se conclure encore cette année, quitte à faire d'importantes concessions. Certains partis bourgeois (UDC et PRD) proposèrent, afin de sortir de l'impasse, de soumettre au souverain un nouvel article constitutionnel beaucoup moins contraignant que le texte de l'initiative des Alpes. A l'autre extrême, le parti écologiste et les mouvements de défense de l'environnement (ATE, Comité de l'initiative des Alpes, WWF) laissèrent clairement entendre que toute taxation en dessous des CHF 500 serait motif à référendum.<sup>1</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 28.11.2006  
MAGDALENA BERNATH

**Parteien und Verbände äusserten sich kritisch zur Vorlage** zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene: Die Vertreter der Alpeninitiative beharrten auf dem Reduktionsziel 2009 und unterstrichen dies mit einer Petition mit 40'000 Unterschriften. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG stellte sich hinter den Verfassungsauftrag, lehnte aber eine Kontingentierung über eine Alpentransitbörse ab, da diese den Binnenverkehr diskriminiere; zudem entspreche der massive Ausbau der Rola nicht den Bedürfnissen der Wirtschaft. Bei den Parteien sprachen sich SP und Grüne gegen alle drei Varianten aus und verlangten die Einhaltung des Ziels bis 2009. Die CVP bevorzugte die erste Variante, allerdings ohne Alpentransitbörse. Die SVP verwarf ebenfalls alle drei Modelle und forderte eine auf Rentabilität ausgerichtete neue Vorlage. Die FDP wünschte eine vertiefte Problem- und Lösungsanalyse und Vorschläge zur Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten.<sup>2</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 02.03.2016  
NIKLAUS BIERI

Als Reaktion auf den Verlagerungsbericht 2013 reichte die FDP-Fraktion im März 2014 ein Postulat ein, mit welchem der Bundesrat mit der Prüfung eines neuen, **realistischen Verlagerungsziels** gemäss Artikel 3 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) beauftragt wird. Im Juni 2014 wurde das Postulat bekämpft, im März 2016 stimmte der Nationalrat schliesslich zu. Die Debatte wurde nur drei Tage nach dem Urnengang zur Sanierung des Gotthardstrassentunnels geführt, was die ohnehin emotionale Debatte zusätzlich erhitzte. So wurde den Verfechtern eines neuen Verlagerungsziels vorgeworfen, sie hätten im gerade zu Ende gegangenen Abstimmungskampf für die zweite Röhre stets betont, dass die Verlagerungspolitik nicht in Frage gestellt werde. Mit dem so kurz nach der Abstimmung erfolgenden Infragestellen des Verlagerungsziels entstehe der Eindruck, die FDP hätte im Abstimmungskampf mit falschen Karten gespielt. Diese Vorwürfe, vorgebracht von Nationalrätin Rytz (gp, BE) und Nationalrat Bäumle (glp, ZH), konterte der Sprecher der FDP-Fraktion Fluri (fdp, SO) damit, dass es seit Jahren unbestritten sei, dass das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Lastwagen pro Jahr bis 2018 nicht zu erreichen sei. Ein Rechtsstaat werde unglaubwürdig, wenn er in Gesetzen an unrealisierbaren Forderungen festhalte, so Fluri. Während es den Befürwortern des Postulats darum ging, die Verlagerungspolitik mit einem erreichbaren Ziel zu versehen, forderten die ablehnenden Stimmen, das geltende Gesetz müsse halt konsequenter umgesetzt werden. Das Postulat wurde schliesslich denkbar knapp angenommen: Mit 91 (Fraktionen von SVP und FDP) zu 90 Stimmen bei 7 Enthaltungen.<sup>3</sup>

**POSTULAT**DATUM: 01.12.2017  
NIKLAUS BIERI

Im Rahmen des Verlagerungsberichts 2017 erfüllte der Bundesrat das Postulat der FDP-Fraktion bezüglich eines **realistischen Verlagerungsziels**. Der Bundesrat prüfte verschiedene Modifikationen des Verlagerungszieles, spielte den Ball aber an das Parlament zurück: Die bisherige Nichterreichung mache das bestehende Verlagerungsziel nicht ungültig. Eine Veränderung des Zieles sei eine rein politische Frage und könne vorgenommen werden, wenn das Parlament den konkreten Auftrag dazu gebe.<sup>4</sup>

**POSTULAT**DATUM: 02.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Der Bundesrat beantragte im März 2018 – nachdem er im Dezember 2017 den geforderten Bericht publiziert hatte – im Rahmen des Berichts über «Motionen und Postulate der gesetzgebenden Räte im Jahre 2017» die Abschreibung des Postulats der FDP-Fraktion zur **Festlegung eines realisierbaren Verlagerungsziels**. Im Sommer 2018 folgte der Nationalrat diesem Antrag stillschweigend und schrieb das Postulat als erfüllt ab.<sup>5</sup>

**Strassenverkehr****BUNDESRATSGESCHÄFT**DATUM: 01.01.1999  
LAURE DUPRAZ

L'exécutif a mis en **consultation un projet d'ordonnance d'application de la redevance poids lourds liée aux prestations** (RPLP) qui prévoit que les transporteurs assument eux-mêmes le coût des appareils de saisie. Obligatoires pour les camions suisses, les compteurs seront facultatifs pour les étrangers. Parmi les milieux consultés, l'ASTAG a vivement critiqué le projet, le jugeant discriminatoire pour les transporteurs suisses. Les partis radical, PDC et UDC ont partagé cet avis. L'Automobile Club Suisse (ACS) et le TCS ont exigé que la Confédération prenne ces coûts à sa charge. Radicaux et démocrates-chrétiens ont estimé que les compteurs devaient être de la propriété de l'Etat. Le PS, le Service d'information pour les transports publics (Litra), le Syndicat du personnel des transports (SEV) et l'Association transports et environnement (ATE) ont approuvé la solution de faire payer aux camionneurs les compteurs. Les cantons ont dans l'ensemble été satisfaits de l'ordonnance. Les positions ont divergé sur la clé de répartition des recettes. Par exemple, Soleure, traversé par d'importants tronçons autoroutiers, s'est estimé défavorisé par rapport aux cantons périphériques. Ces derniers recevront entre 20 et 25% du tiers réservé aux cantons. Les Grisons, Thurgovie, Schaffhouse et le Jura ont insisté pour que l'ordonnance tienne compte des régions excentrées.<sup>6</sup>

**VOLKSINITIATIVE**DATUM: 28.07.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative "**Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes**" a abouti en janvier avec 105'024 signatures valables. En attendant le contre-projet que le Conseil fédéral avait promis, le PRD et le PDC ont présenté un catalogue de mesures globales pour régler les problèmes de circulation en Suisse. Ces rapports avaient une portée générale; ils devaient à la fois répondre à l'initiative Avanti et à l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG) (99.421). Ces deux initiatives avaient comme point commun le percement d'un deuxième tunnel routier au Gothard. Le document stratégique du PRD, formulé en contre-projet d'Avanti, reprenait ses aspects majeurs, avec une exception pour ce qui concernait l'A1 entre Berne et Zurich; il proposait de limiter l'élargissement à six voies aux goulets entre Haerkingen (SO) et Wiggertal, ainsi qu'au contournement de Zurich. A l'instar du PRD et de l'UDC, le PDC a aussi manifesté, via son rapport, son soutien au percement d'un deuxième tunnel du Gothard. Sa position était toutefois plus tranchée que celle du PRD, car ses priorités allaient à la construction des NLFA et le transfert de la route vers le rail.<sup>7</sup>

**DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU VOLKSINITIATIVE**DATUM: 01.09.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Pour préparer son **contre-projet**, le Conseil fédéral s'est basé sur un document qui analysait l'évolution de la charge de trafic sur l'ensemble du réseau routier d'ici à 2020. Pour lui, les flux autour des agglomérations, ainsi que sur quelques tronçons d'autoroute, poseront problème à l'avenir. Une ébauche du contre projet a été rendue public en août, la version définitive est attendue pour le printemps 2002. Elle prévoit d'aménager les tronçons autoroutiers les plus encombrés et de désengorger les axes autour des grandes agglomérations. Le Gothard ne figure pas parmi les routes surchargées. D'après l'étude, c'est essentiellement le trafic Nord-Sud des vacanciers qui cause une cinquantaine de jours de congestion par an. Par conséquent, le percement d'un deuxième tunnel ne se justifiait pas pour le Conseil fédéral. Son contre-projet ambitionnait avant tout de cordonner le développement de la route et du rail en respectant la politique suisse des transports modal du premier vers le second.

Toujours pour faire face à l'initiative, le Conseil fédéral proposait qu'un second article constitutionnel soit inséré dans le projet de la nouvelle péréquation financière avec les cantons, donnant à la Confédération une responsabilité en matière de trafic d'agglomération. Sans attendre la portée de cette proposition, le Conseil fédéral a pris deux mesures à court terme. Le crédit alloué aux entreprises de transport régional et local passera de CHF 130 à 170 millions dès 2002, afin de leur permettre de faire face aux investissements les plus importants. Les projets des transports publics en agglomération seront, d'autre part, pris en compte dans la deuxième étape de Rail 2000, ainsi que dans la convention sur les prestations 2003-2006 conclue avec les CFF. Il est à noter que sur la question du percement du Gothard, l'étude de l'Office fédéral des routes (OFROU), commandée par la sous-commission des transports du Conseil national pour l'application de l'initiative Giezendanner (99.421), aboutissait à un résultat totalement opposé de la simulation prise en compte par le Conseil fédéral. Les mesures prônées par la sous-commission l'étaient par conséquent aussi. Afin de pouvoir lancer une consultation et rédiger un message pour le Conseil national, la sous-commission a décidé de ne pas intégrer l'initiative parlementaire dans le débat à venir sur l'initiative Avanti. Elle préférerait distinguer les deux textes afin que le peuple puisse en priorité se prononcer sur le principe de la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard (initiative Giezendanner). Bien qu'il n'ait pas à intervenir à ce stade de la procédure, Moritz Leuenberger a approuvé le choix de la sous-commission.

Seul le PS a manifesté son soutien à l'encontre du Conseil fédéral face à l'initiative Avanti. L'UDC souhaitait clairement le deuxième tunnel routier sous le Gothard et appuyait l'initiative. Le PRD était également favorable au Gothard bis, mais refusait l'idée d'un vote séparé proposé par la sous-commission du Conseil national. Quant au PDC, il demandait au Conseil fédéral d'examiner la compatibilité entre le second tube routier et l'article sur la protection des Alpes.<sup>8</sup>

**INTERPELLATION / ANFRAGE**  
DATUM: 29.05.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Bien que les routiers et quatre interpellations (02.3011, Heim (pdc, SO), 02.3024, UDC, 02.3030, PRD et 01.3098, Odilo Schmid (pdc, VS)) lui demandaient un allègement durant les périodes de fort trafic, le Conseil fédéral a maintenu la **circulation alternée des camions dans le tunnel du Gothard**. Il a expliqué que le dispositif augmentait la sécurité dans le tunnel et permettait de faire passer 3'500 camions par jour. Il ajoutait que les engorgements produits les jours de grande affluence étaient dus plus à la circulation des voitures que des camions. Néanmoins, Moritz Leuenberger s'est déclaré d'accord de réunir les différents acteurs de ce dossier – transporteurs, cantons alpins, organisations écologiques – pour en discuter. A l'issue de la première table ronde, Moritz Leuenberger a annoncé deux mesures immédiates destinées à fluidifier le trafic. L'interdiction de croiser qui frappait les camions, demeurait maintenue, mais la direction du trafic était changée plus souvent : toutes les deux heures au lieu de trois. D'autre part, la réouverture du col du Gothard au trafic poids lourds après les mois d'hiver était anticipée de quelques semaines. Cette mesure ne s'appliquait qu'aux camions sans remorque dans le but explicite de favoriser le trafic régional par opposition au trafic de transit international. Autre mesure: les zones d'attente devraient à l'avenir être situées en dehors de l'autoroute. Les camionneurs et l'Italie ont continué de dénoncer l'alternance.<sup>9</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 23.10.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisation environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité

des membre de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gothard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)<sup>10</sup>

## Eisenbahn

### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 07.06.1991  
SERGE TERRIBILINI

Lors du débat au **Conseil national**, la majorité des groupes s'est prononcée pour l'entrée en matière. Certains (PDC) ont insisté sur la nécessité de préserver l'environnement dans le cadre de ce projet, d'autres (AdI et PL) se sont inquiétés de l'explosion des **coûts de la NLFA**. Les écologistes, en revanche, ont proposé de ne pas entrer en matière; ils remettaient globalement en cause le phénomène de la mobilité croissante et jugeaient les NLFA absurdes. Les démocrates suisses se sont également prononcés pour le renvoi, estimant que Alptransit était une ingérence de la CE dans la souveraineté helvétique. Les automobilistes ont fait de même, car ils désiraient que Bruxelles prenne en charge les 25 pour cent du financement qui doivent être puisés dans la caisse sur le produit des droits d'entrée sur les carburants. La Chambre a cependant accepté le projet de sa commission. Celui-ci, afin de répondre aux désirs des régions concernées et de pouvoir prendre en compte les contraintes locales, laisse une certaine flexibilité dans la localisation des entrées et sorties des tunnels. De la sorte, les autres revendications (venant notamment de Zurich, du Valais, de Lucerne et du Tessin) n'ont pas été retenues. En outre, de nombreuses propositions ont été rejetées. Ce fut notamment le cas, principalement pour des raisons financières, de celles de certains élus valaisans qui ont repris le projet de leur canton (Y). Il en alla de même de celles des députés alémaniques Biel (adi, ZH) et Luder (udc, BE) qui désiraient renoncer à la construction du tunnel du Lötschberg. Celles des socialistes et des écologistes, qui visaient à obtenir des garanties supplémentaires en faveur de la protection de l'environnement et à prendre des mesures contraignantes afin de faire passer le trafic de transit de la route au rail, furent également repoussées.<sup>11</sup>

## Parteien, Verbände und Interessengruppen

### Parteien

#### Grosse Parteien

### POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 03.12.1994  
EVA MÜLLER

Zu den eidgenössischen Abstimmungen beschloss die CVP die selben Parolen wie die FDP und blieb damit ebenfalls bei **allen 13 Vorlagen bundesrattreu**. Die meisten kantonalen Abweichungen von der Mutterpartei ergaben sich beim Krankenversicherungsgesetz, welches 12 Kantonalsektionen ablehnten. Die Alpeninitiative befürworteten sieben, vorwiegend innerschweizerische Kantonalsektionen.<sup>12</sup>

### POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 24.11.1995  
EVA MÜLLER

Heftige, auch parteiinterne Kritik provozierte ein Vorschlag der CVP, wonach die **ausländische Wohnbevölkerung auf 20% begrenzt** werden solle. Die Partei musste sich vorwerfen lassen, aus wahltaktischen Gründen Anliegen rechtsextremer Kreise aufzunehmen. In einem CVP-Standpunkt «Auf dem Weg zu einer Migrationspolitik in der Schweiz» (Bern 1995) hatte die Partei zu Beginn des Jahres wesentlich liberalere Grundsätze postuliert.

Auf Druck der Walliser und Freiburger Kantonalparteien musste die CVP ausserdem im November ihre **Vernehmlassung zur Neat widerrufen**, in der sie der Gotthard-Achse gegenüber der Lötschberg-Achse Priorität eingeräumt hatte. Die CVP korrigierte sich und sprach sich neu wieder für die gleichzeitige Realisierung der Achsen aus. Parteipräsident Anton Cottier wurde aber Führungsschwäche vorgeworfen.<sup>13</sup>

### ANDERES

DATUM: 12.08.2003  
MAGDALENA BERNATH

In einem Positionspapier zur **Verkehrspolitik** wies die FDP darauf hin, dass es nur dank der Mobilität sichere Arbeitsplätze in der Schweiz gebe. Die Verkehrsinfrastruktur zu Lande, zu Wasser und in der Luft müsse aus einer Gesamtschau heraus regelmässig erneuert und bei Bedarf ausgebaut werden, ohne jedoch die natürlichen Lebensgrundlagen zu gefährden. Deshalb plädierten die Freisinnigen für eine Beseitigung von Engpässen auf den Nationalstrassen und in den Agglomerationen, wie sie der hängige Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative vorsieht. In diesem Sinne trete die



FDP auch für eine zweite Strassentunnelröhre durch den Gotthard ein, sofern die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn nicht behindert werde. Die Neat trage sie weiterhin mit.<sup>14</sup>

---

1) Presse des 2.6 et 4.6.97; TA, 28.8.97; JdG, 16.9.97.10

2) Presse vom 10.10. und 28.11.06. Zur Problematik der Leerfahrten siehe die Antwort des BR auf eine Interpellation Recordon (gp, GE) in AB NR, 2006, Beilagen I, S. 353.

3) AB NR, 2016, S. 126 ff.; CdT, NZZ, 3.3.16

4) Bericht BR vom 01.12.2017

5) BBl, 2018, S. 2253 ff.

6) Presse du 16.7.99.

7) FF, 2001, p. 1102; presse du 25.1, 26.4 et 12.6.01; TG, 5.6.01; LT, 28.7.01.

8) LT, 1.9.01.; LT, 7.7 et 6.8.01; presse du 23.8.01.

9) 24h, 16.3.02 (Interpellations); LT, 21.3 (1ère table ronde) et 29.5.02 (camionneurs); NF, 14.5.02.; BO CN, 2002, p. 423 (Heim, pdc, SO), 424 ss., 430 ss. (PRD, UDC) et 449 s. (Schmid, pdc, AI).

10) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.

11) BO CN, 1991, p. 401 ss.; BO CN, 1991, p. 501; Presse du 19.1., 12.3., 13.3. et 14.3.91; NF et NZZ, 15.3.91; BZ, 16.3.91.; JdG et NZZ, 22.1.91.

12) Parolen 1994

13) LZ, 21.9.95; Presse vom 11.2.95; NF, 17.11. und 30.11.95; Bund, 21.11. und 24.11.95

14) Presse vom 12.8.03.