

**Art. 30a; 37 al. 4; 100 let. b; 101a; 129a; ch. II***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Präsident:** Ziffer II wird unter Berücksichtigung der heute genehmigten Formulierung betreffend Publikation und Referendum beschlossen.*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

71 Stimmen

Dagegen

6 Stimmen

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

92.057-47

**EWR. Anpassung des Bundesrechts (Eurolex)****Bundesgesetz****über die Bundesstrafrechtspflege.****Aenderung****EEE. Adaptation du droit fédéral****(Eurolex)****Loi fédérale sur la procédure pénale.****Modification**Botschaft II und Beschlussentwurf vom 15. Juni 1992 (BBI V 520)  
Message II et projet d'arrêté du 15 juin 1992 (FF V 506)Beschluss des Ständerates vom 24. August 1992  
Décision du Conseil des Etats du 24 août 1992

Kategorie IV, Art. 68 GRN – Catégorie IV, art. 68 RCN

*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Eintreten

*Minderheit*

(Ruf, Scherrer Jürg)

Nichteintreten

*Antrag der SD/Lega-Fraktion*

Nichteintreten

*Antrag der Fraktion der Auto-Partei*

Rückweisung des Geschäfts 92.057-47 Eurolex an den Bundesrat

mit dem Auftrag, klare Arbeitspapiere vorzulegen, welche den geltenden Gesetzestext, die Forderung des Acquis communautaire, den Entwurf des Bundesrates und den Entscheid der Kommission in der auf Fahnen üblichen synoptischen Darstellung zeigen.

*Proposition de la commission**Majorité*

Entrer en matière

*Minorité*

(Ruf, Scherrer Jürg)

Ne pas entrer en matière

*Proposition du groupe DS/Ligue*

Ne pas entrer en matière

*Proposition du groupe des automobilistes*

Renvoyer le projet Eurolex 92.057-47 au Conseil fédéral en l'invitant à soumettre des documents de travail qui présentent avec toute la clarté souhaitable, au moyen des dépliés

habituels, le texte de loi actuellement en vigueur, les exigences de l'acquis communautaire, le projet du gouvernement et la décision de la commission.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit

(Eintreten)

offensichtliche Mehrheit

Für den Antrag der Minderheit/SD/Lega-Fraktion

(Nichteintreten)

Minderheit

**Präsident:** Nun folgt die Abstimmung über den Rückweisantrag.*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Fraktion der Auto-Partei

Dagegen

Minderheit

offensichtliche Mehrheit

*Detailberatung – Discussion par articles***Titel und Ingress, Ziff. I, II***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Titre et préambule, ch. I, II***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Präsident:** Ziffer II wird unter Berücksichtigung der heute genehmigten Formulierung betreffend Publikation und Referendum beschlossen.*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

74 Stimmen

Dagegen

12 Stimmen

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

92.057-5

**EWR. Anpassung des Bundesrechts (Eurolex)****Strassenverkehrsgesetz. Aenderung****EEE. Adaptation du droit fédéral****(Eurolex)****Loi fédérale sur la circulation routière.****Modification**Botschaft I und Beschlussentwurf vom 27. Mai 1992 (BBI V 1)  
Message I et projet d'arrêté du 27 mai 1992 (FF V 1)Beschluss des Ständerates vom 24. August 1992  
Décision du Conseil des Etats du 24 août 1992

Kategorie V, Art. 68 GRN – Catégorie V, art. 68 RCN

Herr **Wanner** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Innerhalb der EG bestehen verschiedene Richtlinien und Verordnungen betreffend Gewichte, Abmessungen und technische Merkmale von Motorfahrzeugen sowie Versicherungen. Diese EG-Vorschriften gehören zum Acquis communautaire und bedingen sieben kleine Aenderungen des Strassenverkehrsgesetzes. Eine wesentlich grössere Zahl von Aenderungen wird der Bundesrat in den entsprechenden Verordnungen vornehmen müssen. Die wichtigsten Aenderungen im Gesetz wurden schon mit der Revision von 1989, über die eine Volks-

abstimmung stattfand, vorgenommen. Neu ist vor allem die Ausnahmebreite für Isotherm-Fahrzeuge (Kühlwagen) von 2,60 Metern. Damit wird die grundsätzliche Beschränkung auf 2,50 Meter nicht beeinträchtigt. Die Anzahl Isotherm-Fahrzeuge ist relativ klein. Zusätzliche Strassenausbauten sind nicht nötig. Sollte eine Strasse nicht für solche Fahrzeuge geeignet sein, können der Kanton oder die Gemeinde entsprechende Breitenbeschränkungen verfügen. Die Gewichtslimite von 28 Tonnen bleibt unverändert.

Die Kommission hat eingehend geprüft, ob alle beantragten Aenderungen wirklich EWR-bedingt sind. Mit Ausnahme von Artikel 96, französischer Text, ist dies der Fall. Bei Artikel 96 geht es um die Korrektur eines Druckfehlers im französischen Text: Bei den Strafbestimmungen in diesem Artikel ist seit jeher Haft und Busse vorgesehen. Bei der Revision von 1989 wurde irrtümlicherweise im französischen Text «ou» statt «et» geschrieben. Die Kommission betrachtet es als sinnvoll, diese Korrektur jetzt vorzunehmen.

**M. Wanner** présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Les Communautés européennes connaissent diverses directives, règlements et ordonnances relatives aux poids, aux dimensions et à certaines caractéristiques techniques des véhicules à moteur ainsi qu'aux assurances. Ces dispositions CE appartiennent à l'acquis communautaire et nécessitent sept petites modifications de la loi sur la circulation routière. Le Conseil fédéral devra cependant procéder à un nombre considérablement plus important de modifications par voie d'ordonnances. Les modifications les plus importantes de la loi ont d'ores et déjà été entreprises lors de la révision de 1989 – entérinée par une votation populaire. Les éléments nouveaux concernent avant tout le caractère exceptionnel de la largeur des véhicules isothermiques (véhicules frigorifiques): 2,60 mètres. Ainsi, il n'est pas dérogé à la limitation de base de 2,50 mètres. Le nombre de véhicules isothermiques est relativement peu élevé, dès lors il n'est pas nécessaire d'entreprendre des constructions de routes supplémentaires. Si une route ne devait pas être carrossable pour ce genre de véhicules, les cantons ou les communes concernés peuvent décider de limiter la largeur des véhicules autorisés. La limite de poids à 28 tonnes demeure.

La commission a examiné de manière approfondie la question de savoir si toutes les modifications proposées étaient indispensables au Traité sur l'EEE: c'est le cas à l'exception de l'article 96 dans sa version française. En effet, à l'article 96, il s'agit de corriger une erreur d'impression dans le texte français: selon les dispositions pénales de cet article, il a toujours été question d'emprisonnement et d'amende. Or, depuis la révision de 1989, «ou» figure par erreur au lieu de «et». La commission considère qu'il est judicieux de saisir l'occasion de procéder à cette correction.

#### *Antrag der Kommission*

Die Kommission beantragt mit 11 zu 3 Stimmen bei 7 Enthaltungen, einzutreten und die Aenderungen des Strassenverkehrsgesetzes zu genehmigen.

In der Kommission wurde beantragt, ein Kommissionspostulat einzureichen. Dieser Antrag wurde mit 12 zu 7 Stimmen abgelehnt. Die Minderheit hält am Postulat fest.

#### *Antrag der SD/Lega-Fraktion*

Nichteintreten

#### *Antrag der Fraktion der Auto-Partei*

Rückweisung des Geschäfts 92.057-5 Eurolex an den Bundesrat

mit dem Auftrag, klare Arbeitspapiere vorzulegen, welche den geltenden Gesetzestext, die Forderung des Acquis communautaire, den Entwurf des Bundesrates und den Entscheid der Kommission in der auf Fahnen üblichen synoptischen Darstellung zeigen.

#### *Proposition de la commission*

Par 11 voix contre 3 et 7 abstentions, la commission propose d'entrer en matière et d'approuver les modifications de la loi sur la circulation routière.

Une proposition de déposer un postulat a été faite au sein de la commission, proposition repoussée par 12 voix contre 7. La minorité maintient son postulat.

#### *Proposition du groupe DS/Ligue*

Ne pas entrer en matière

#### *Proposition du groupe des automobilistes*

Renvoyer le projet Eurolex 92.057-5 au Conseil fédéral en l'invitant à soumettre des documents de travail qui présentent avec toute la clarté souhaitable, au moyen des dépliant habituels, le texte de loi actuellement en vigueur, les exigences de l'acquis communautaire, le projet du gouvernement et la décision de la commission.

#### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Kommission  
(Eintreten) offensichtliche Mehrheit

Für den Antrag der SD/Lega-Fraktion  
(Nichteintreten) Minderheit

**Präsident:** Nun folgt die Abstimmung über den Rückweisungsantrag.

#### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Fraktion der Auto-Partei Minderheit  
Dagegen offensichtliche Mehrheit

#### *Detailberatung – Discussion par articles*

#### **Titel und Ingress, Ziff. I–III**

*Antrag der Kommission*  
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### **Titel und Ingress, ch. I–III**

*Proposition de la commission*  
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Präsident:** Ziffer III wird unter Berücksichtigung der heute genehmigten Formulierung betreffend Publikation und Referendum beschlossen.

#### *Angenommen – Adopté*

#### *Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes 66 Stimmen  
Dagegen 30 Stimmen

#### *An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

#### **Ad 92.057-5**

#### **Postulat der Kommission**

**(Minderheit)**  
**Strassenverkehrsgesetz. Flankierende Massnahmen**

#### **Postulat de la commission**

**(minorité)**  
**Loi sur la circulation routière. Dispositions complémentaires**

#### *Wortlaut des Postulates vom 20. August 1992*

Der Bundesrat wird eingeladen, als flankierende Massnahmen zu den Eurolex-Anpassungen zum Strassenverkehrsgesetz folgende verkehrspolitische Vorkehrungen einzuleiten:

1. Er prüft und verwirklicht alle Möglichkeiten zur zusätzlichen Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene.
2. Die im Transitvertrag in einer zweiten Etappe vorgesehenen Schwerverkehrsabgaben (unter Einrechnung auch indirekter Kosten) sind auf den frühestmöglichen Zeitpunkt vorzuziehen.
3. Zum Schutz insbesondere der Zweiradfahrer sind die in der Revision des BAV vorgesehenen sogenannten Unterfahrerschutzbefreiungen mit einer möglichst kurzen Uebergangsfrist auch für bereits immatrikulierte Fahrzeuge vorzusehen.

#### *Texte du postulat du 20 août 1992*

Le Conseil fédéral est invité à introduire, comme mesures complémentaires aux adaptations Eurolex sur la circulation routière, les dispositions de politique des transports suivantes:

1. Il examine et concrétise toutes les possibilités supplémentaires de déplacer le trafic marchandises de la route vers le rail.
2. Les redevances sur le trafic des poids lourds prévues comme deuxième étape (avec la prise en compte des coûts indirects) dans l'accord de transit doivent être perçues le plus rapidement possible.
3. Pour la protection, en particulier des conducteurs de véhicules à deux roues, la révision projetée de l'ordonnance sur la construction et l'équipement des véhicules, notamment quant aux dispositions sur les protections latérales, doit être réalisée avec un délai transitoire court, même pour les véhicules déjà immatriculés.

*Unterzeichner – Signataires:* Vollmer, Bircher Silvio, Diener, Hämmerle, Herczog, Stalder, Zwygart (7)

#### *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 21. September 1992*

1. Der Bundesrat ist der Meinung, dass die beste Möglichkeit, den Strassengüterverkehr auf die Schiene umzulagern, im kombinierten Verkehr Strasse/Schiene besteht. Dies entspricht bereits der Realität in unserem Land, da schon heute 80 Prozent des gesamten alpenquerenden Güterverkehrs respektive 90 Prozent des Transitverkehrs durch die Schweiz auf der Schiene abgewickelt werden.

Es wurden die verschiedensten Massnahmen ergriffen, welche direkt oder indirekt einen Anstoss zum Umsteigen geben. Beispielsweise sind im Transitvertrag mit der EG die 28-Tonnen-Gewichtslimite und das Nacht- und Sonntagsfahrverbot festgehalten.

In den Verhandlungen zum Transitvertrag hat die EG das Konzept des kombinierten Verkehrs anerkannt. Die verschiedenen EG-Staaten richten nun ihre Verkehrssysteme auf den Güterverkehr per Bahn aus. So existieren im europäischen Raum verschiedene schienenbezogene Grossprojekte. Dabei sind sowohl die bereits im Bau stehenden, wie zum Beispiel der Aermelkanaltunnel oder der Grosse Belt in Dänemark, als auch die sich noch in der Planung befindenden Projekte, wie zum Beispiel der Brenner-Basistunnel, der Mont-Cenis-Basistunnel und eine spezielle Linie für den Güterverkehr auf der Strecke Lille–Marseille, auf den kombinierten Verkehr ausgerichtet. Wir verweisen unter anderem darauf, dass Terminals von Rotterdam und Hamburg bis hin nach Rom ausdrücklich vorgesehen und geplant sind. Und dass sich Deutschland und Italien im sogenannten trilateralen Abkommen zu Ausbauten verpflichten, damit unsere Uebergangslösung, der Huckepackkorridor, funktionieren kann.

Da der Strassenverkehr die von ihm verursachten Kosten nicht völlig deckt, müssen wir die Kostenwahrheit im Verkehr anstreben. Auch für dieses Problem konnte im Transitvertrag eine grundsätzliche Uebereinkunft getroffen werden (vgl. unten Ziffer 2).

Der Bundesrat ist überzeugt, dass der Umsteigeeffekt erfolgen wird, wenn ein genügendes und attraktives Angebot im Schienenverkehr besteht und ausserdem die Kostenwahrheit im Verkehr realisiert wird. Eine Kapazitätserhöhung der Bahn durch den Bau der Neat ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung. Sollten die eingeleiteten Massnahmen nicht genügen, hat der Bundesrat in seiner Botschaft zur Neat weitere flankierende Massnahmen in Aussicht gestellt. Diese Vorkehrungen sind jedoch klar von den Eurolex-Anpassungen zu trennen.

Im übrigen verweist der Bundesrat auf das Postulat 91.3146 der Verkehrskommission des Ständerates, welches am 28. Mai 1991 überwiesen wurde. Der Bundesrat wird darin beauftragt, einen Bericht über die Mobilitätsentwicklung zu erstellen, der unter anderem auch die Möglichkeiten zur Mobilitätsdämpfung und zur Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr aufzeigen sowie die Auswirkungen solcher Massnahmen beurteilen soll. Die entsprechenden Arbeiten sind zurzeit im Gange.

2. Artikel 12 des Transitabkommens umschreibt das Vorgehen bei der Erfassung der dem Strassenverkehr anzulastenden Kosten. In einer ersten Phase sollen die Wegekosten erfasst und angelastet werden. In einer zweiten Phase sollen auch die externen Kosten und Nutzen einbezogen werden, insbesondere die Umweltkosten.

Soweit die Anlastung dieser Kosten über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe erfolgen soll, ist hierfür eine Verfassungsgrundlage erforderlich. Die Einführung einer solchen Abgabe kann somit nicht mit einer Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes realisiert werden.

Der Bundesrat hat den eidgenössischen Räten deshalb bereits am 27. Januar 1992 eine Vorlage über die Verlängerung und Neugestaltung der Strassenbenutzungsabgaben zugeleitet (BBl 1992 II 729). In dieser Vorlage wird unter anderem ein Kompetenzartikel für die Bundesverfassung zur Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorgeschlagen. Es liegt nun an Parlament, Volk und Ständen, über die Wünschbarkeit einer solchen Abgabe zu befinden. Dieses Prozedere wird im besten Fall Ende 1993 abgeschlossen sein. Der Bundesrat ist gewillt, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe nach Zustimmung des Souveräns zum frühestmöglichen Zeitpunkt und in Koordination mit der EG einzuführen. Sollte sich aber das Vorgehen EG-intern aus der besonderen Kompetenzlage heraus (Abgaben und Steuer können in der EG nur aufgrund einstimmiger Beschlüsse eingeführt werden) stark verzögern, wird der Bundesrat die Lage neu beurteilen.

3. In der am 19. Mai 1992 in die Vernehmlassung gegebenen BAV-Aenderung betreffend die obligatorische Ausrüstung der Lastwagen und deren Anhänger mit einem seitlichen Unterfahrerschutz wird die rückwirkende Ausrüstung aller ab 1. Mai 1991 in Verkehr gesetzten Fahrzeuge vorgeschlagen.

Die dazu bis heute eingetroffenen Stellungnahmen der Kantone, Verbände und interessierten Kreise sind kontrovers. Nach der endgültigen Auswertung wird der Bundesrat unter Abwägung aller Vor- und Nachteile sowie unter Berücksichtigung der Stellungnahmen seinen Entscheid fällen. Das Postulat ist deshalb in diesem Punkt erfüllt.

#### *Rapport écrit du Conseil fédéral du 21 septembre 1992*

1. Nous estimons que la meilleure façon de transférer le trafic marchandises de la route vers le rail réside dans le transport combiné. C'est d'ailleurs ce qui se passe en Suisse, puisque 80 pour cent du trafic marchandises total à travers nos Alpes et 90 pour cent du transit franchissant celles-ci s'effectuent sur le rail.

De nombreuses mesures sont prises pour inciter directement ou indirectement ce transfert. La limite de poids de 28 tonnes ainsi que les interdictions de circuler la nuit et le dimanche, par exemple, font partie intégrante de l'accord de transit établi avec la CE.

Au cours des négociations sur l'accord de transit, la Communauté a reconnu le principe du transport combiné. Ses pays

membres orientent maintenant leurs systèmes de transport vers un trafic marchandises sur rail. C'est ainsi que différents grands projets ferroviaires existent dans l'espace européen. On y trouve aussi bien des réalisations en cours telles que le tunnel sous la Manche ou le franchissement du Grand Belt, au Danemark, que des projets encore à l'étude (tunnels de base du Brennet et du Mont Cenis, ligne spéciale pour le trafic marchandises entre Lille et Marseille). Tous visent le «transport combiné». Nous rappelons notamment que des terminaux sont prévus, voire planifiés, entre Rotterdam ou Hambourg et Rome. De plus, l'Allemagne et l'Italie se sont engagées, par l'accord «trilatéral», à réaliser les constructions permettant le fonctionnement de notre solution transitoire qu'est le corridor de transit par ferroutage. Comme le trafic routier ne couvre pas complètement les coûts dont il est la cause, nous devons tendre à la vérité des prix dans les transports. Une solution de principe peut également être trouvée à ce problème dans l'accord de transit (cf. chiffre 2 ci-après).

Nous sommes persuadés que le transfert aura lieu s'il existe une offre ferroviaire suffisante et attractive, et si la vérité des prix est établie dans les transports. L'augmentation de la capacité des chemins de fer par la construction de la NLFA est une étape importante dans cette direction. Pour le cas où les moyens déjà engagés ne devaient pas suffire, nous avons envisagé, dans notre message sur la NLFA, la possibilité de prescrire d'autres mesures d'appoint. Il convient toutefois de séparer nettement ces dispositions du contexte des adaptations Eurolex.

D'autre part, nous rappelons le postulat 91.3146 de la Commission des transports du Conseil des Etats, qui a été transmis le 28 mai 1991. Il nous donne mandat d'établir un rapport sur l'évolution de la mobilité. Ce document doit montrer notamment les possibilités de modérer cette mobilité et de l'orienter vers les transports publics. Il doit aussi permettre d'évaluer les effets de telles mesures. Les travaux sur cet objet sont en cours.

2. L'article 12 de l'accord de transit décrit la procédure pour déterminer les coûts que doit assumer le transport de marchandises par route. Dans un premier temps, les coûts d'infrastructure devront être déterminés et imputés. Dans une deuxième phase, les coûts et avantages externes devront aussi être pris en compte, et en particulier les dépenses en faveur de l'environnement.

Dans la mesure où la prise en charge de ces coûts a lieu au moyen d'une redevance sur le trafic des poids lourds, liée aux prestations fournies, une base constitutionnelle s'impose. Une telle redevance ne peut donc être perçue sur la base d'une modification de la loi sur la circulation routière.

Le 27 janvier 1992 déjà, le Conseil fédéral a soumis aux Chambres un projet concernant la prorogation et la refonte des redevances sur l'utilisation des routes (FF 1992 II 725). On y propose en particulier d'insérer dans la constitution un article qui serait en fait une norme de compétence en vue de prélever une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Il appartient dès lors au Parlement, au peuple et aux cantons de se prononcer sur l'opportunité d'une telle redevance. La procédure sera terminée au plus tôt à la fin de 1993. Le souverain l'ayant acceptée, nous avons la ferme intention de la percevoir dans les meilleurs délais et en coordination avec la CE. Nous devrions revoir la question si la démarche interne de la Communauté venait à prendre beaucoup de retard en raison de la situation particulière en matière de compétence, les redevances et les impôts ne pouvant être introduits dans la CE que sur décision unanime.

3. La modification proposée à l'OCE et relative aux protections latérales obligatoires sur les camions et les remorques a été envoyée en consultation le 19 mai 1992. Elle vise rétroactivement à équiper tous les véhicules mis en circulation depuis le 1er avril 1991.

Les cantons, les associations et les milieux intéressés nous ont remis des avis divergents. Nous prendrons une décision après avoir analysé ces derniers et en tenant compte de tous les avantages et les inconvénients qu'ils relèvent. Nous avons dès lors concrétisé la requête formulée en l'occurrence dans le postulat.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

1. Der Bundesrat beantragt, die Ziffern 1 und 2 des Postulates abzulehnen.
2. Er beantragt ferner, die Ziffer 3 des Postulates abzuschreiben.

#### *Déclaration écrite du Conseil fédéral*

1. Le Conseil fédéral propose de rejeter les chiffres 1 et 2 du postulat.
2. Il propose en outre de classer le chiffre 3.

**Präsident:** Das Postulat der Kommissionsminderheit ist zurückgezogen worden.

*Zurückgezogen – Retiré*

92.057-14

### **EWR. Anpassung des Bundesrechts (Eurolex) Versicherungsaufsichtsgesetz. Aenderung EEE. Adaptation du droit fédéral (Eurolex) Loi sur la surveillance des assurances. Modification**

#### *Differenzen – Divergences*

Siehe Seite 1482 hiavor – Voir page 1482 ci-devant  
Beschluss des Ständerates vom 29. September 1992  
Décision du Conseil des Etats du 29 septembre 1992

#### **Art. 39 Abs. 6**

##### *Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### **Art. 39 al. 6**

##### *Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Stucky, Berichterstatter:** Es handelt sich bei der Differenz in Artikel 39 Absatz 6 um eine kleine Differenz. Ausgangspunkt ist die Frage, was mit den Schaden- und Lebensversicherungen zu geschehen hat, wenn eine Versicherungsgesellschaft den Bestand einer anderen Versicherungsgesellschaft übernimmt.

Der Nationalrat hat in seinem ersten Beschluss festgestellt, dass die Versicherungsnehmer individuell informiert werden müssen und eine Kündigungsfrist haben.

Der Ständerat hat hier weniger detailliert referiert: Nach seiner Fassung muss zwar informiert werden, aber die Einzelheiten über die Kündigung hat er gestrichen. Nun hat sich ergeben, dass zwar noch keine Praxis besteht, dass aber das Aufsichtsamt eingreifen wird und muss, wenn eine Versicherung dieser Pflicht nicht nachkommt. Mit anderen Worten: Erstens besteht für das Amt ohnehin eine Pflicht zum Eingreifen, und zweitens wird sich eine Praxis entwickeln.

Deshalb hat sich die nationalrätliche Kommission der kürzeren Fassung des Ständerates angeschlossen. Konsequenzen gibt es keine, denn praktisch verzichtet man auf ein Festschreiben der Straffolgen im Gesetz, die sich ohnehin später in der Praxis entwickeln werden.

Ich kann Ihnen deshalb Zustimmung zur ständerätlichen Fassung und damit zur Bereinigung einer Differenz beantragen.

**M. Theubet, rapporteur:** Une divergence est à signaler dans la loi sur la surveillance des assurances à l'article 39 alinéa 6, où le Conseil des Etats a adopté une formulation simplifiée par rapport à celle que nous avons acceptée. Cette formulation

**EWR. Anpassung des Bundesrechts (Eurolex) Strassenverkehrsgesetz. Aenderung**  
**EEE. Adaptation du droit fédéral (Eurolex) Loi fédérale sur la circulation routière.**  
**Modification**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.057-5
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.10.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1927-1930
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 623