

nem ersten Votum gesagt: Wie «schwedisch» die Vorlage dann sein wird, das sagen letztlich wir.

**Präsident:** Frau Simmen hat gewünscht, die erste Zeile des Vorstosses als Motion und die zweite als Postulat zu überweisen. Ich teile aber die Auffassung von Herrn Zimmerli, dass es sich um ein einziges Begehren handelt, das wir gesamthaft nur entweder als Motion oder als Postulat beider Räte überweisen können.

**Frau Simmen:** Wenn Herr Zimmerli mir die Zusammensetzung eines Arzneimittels erklären möchte, dann würde ich ihm sagen, er sei hierfür nicht zuständig. Hier spricht er aber in seiner eigenen Materie. Ich akzeptiere seinen Bescheid.

#### Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion	12 Stimmen
Dagegen	23 Stimmen

93.108

### Folgeprogramm nach der Ablehnung des EWR-Abkommens (Swisslex) Personenbeförderung und Zugang zu den Berufen des Strassentransportunternehmers. Bundesgesetz

### Programme consécutif au rejet de l'Accord EEE (Swisslex) Transport de voyageurs et accès aux professions de transporteur par route. Loi fédérale

#### Differenzen – Divergences

Siehe Seite 192 hiervor – Voir page 192 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 28. April 1993  
Décision du Conseil national du 28 avril 1993

#### Art. 9 Abs. 1 Bst. b, Art. 11

Antrag der Kommission  
Festhalten

#### Art. 9 al. 1 let. b, art. 11

Proposition de la commission  
Maintenir

#### Art. 24 Abs. 2

Antrag der Kommission  
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

#### Art. 24 al. 2

Proposition de la commission  
Adhérer à la décision du Conseil national

**Danioth, Berichterstatter:** Der Ständerat hatte als Erstrat die Vorlage ohne nennenswerte Veränderung verabschiedet. Er tat dies ohne grosse Lust und Begeisterung, einerseits weil es sich um eine fast unveränderte Zweitauflage der entsprechenden früheren Eurolex-Vorlage handelte, andererseits weil sich die Einsicht rasch durchsetzte, dass die Uebernahme der entsprechenden EG-Richtlinie den eigentlichen Schlüssel darstellt, damit sich für Schweizer Transporteure das Tor für Personen- und Gütertransporte im EG-Raum öffnet.

Im Nationalrat hatten sich kritischere Stimmen bemerkbar gemacht. Man hat es als Einbruch in unsere freiheitliche Wirtschaftsordnung angesehen, dass die Ausübung einer Unternehmerstätigkeit von einer amtlichen Berufsausübungsbewilligung abhängig gemacht und insbesondere dass ein finanzieller Leistungsausweis erbracht werden soll. Der Nationalrat hat den auf breiter Ablehnungsstrategie beruhenden Einwänden seines Mitgliedes Bezzola einiges Verständnis entgegengebracht. Während diverse Anträge mit hauchdünnen Mehrheiten unterlagen, hat der Nationalrat mit knappem Mehr, nämlich mit 62 zu 59 Stimmen, der von der Kommissionsminderheit Bezzola beantragten Streichung von Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b zugestimmt, womit auch Artikel 11 aus der Vorlage herausfallen würde. Damit würden nur noch die persönliche Zuverlässigkeit (Art. 10) und die fachliche Eignung (Art. 12) als Bewilligungsvoraussetzungen akzeptiert, nicht jedoch das finanzielle Kriterium.

Ob eine solche Bewilligungsvoraussetzung sachgerecht und vor allem in der Praxis kontrollierbar ist, kann in guten Treuen bezweifelt werden. Doch ein langes Räsonieren ist hier müssig. Denn ohne Uebernahme aller drei Bedingungen würde die EG den schweizerischen Strassentransportunternehmern den Zugang klar verweigern. Diese Aussage hat uns die Verwaltung wiederum eindeutig bestätigt. Es geht also schlicht darum – ich möchte es so umschreiben –, die fremdartige Kröte zu schlucken, dies in der Hoffnung, der Bundesrat werde im Vollzug zu einer besseren Verdaulichkeit beitragen, sprich: in der Verordnung auf unsere eigenen, schweizerischen Gegebenheiten gebührend Rücksicht nehmen. Das kann er, wenn er will.

In diesem Sinne schlägt Ihnen die Kommission – der Not gehorchend, nicht dem eigenen Triebe – vor, am Beschluss des Ständerates festzuhalten und so die Voraussetzung zur Marktöffnung zu schaffen, was bedeutet, dass auch der Nationalrat auf diese Linie einschwenken sollte. Andererseits beantragt Ihnen die Kommission – wenn ich diese Differenz auch gerade erwähnen darf –, beim Inkrafttreten (Art. 24 Abs. 2) der differenzierten Lösung des Nationalrates zuzustimmen. Für den umstrittenen Abschnitt betreffend die Strassentransportunternehmer soll der Bundesrat das Inkrafttreten erst vornehmen können, wenn tatsächlich eine befriedigende Vereinbarung mit der EG auf dem Gebiete des Strassenverkehrs vorliegt.

Noch ein Post scriptum: Das nennt man also den sogenannten autonomen Nachvollzug des für die Schweiz wichtigen EG-Rechtes. «Autonom» beschränkt sich vorliegend offensichtlich auf den Titel des Erlasses und vor allem auf die Arbeit der Redaktionskommission, die die Ehre hat, das Amtsddeutsch aus Brüssel in eine verständliche Sprache umzuformulieren.

**Bundespräsident Ogi:** Wollen wir überhaupt den Marktzugang zur EG für schweizerische Transporteure? Das ist die zentrale Frage, die Sie beantworten müssen.

Das Transportgewerbe in der Schweiz kennt heute bereits Zahlen von 6000 Arbeitslosen. Der Zugang zum Güterverkehrsmarkt der EG ist deshalb für dieses Gewerbe ein Muss. Nur wenn wir dem zustimmen, haben unsere Transporteure im internationalen Konkurrenzkampf gleich lange Spiesse. Gerade auch die direkt betroffenen Kreise – und darüber waren sich verschiedene Damen und Herren im Nationalrat nicht klar –, namentlich die Astag, haben erkannt, dass dies der einzige Weg darstellt. Deshalb hat der Bundesrat schon im Januar ein Verhandlungsmandat verabschiedet und der EG notifiziert. Allerdings zeigt die EG nach dem EWR-Nein der Schweiz natürlich wenig Begeisterung für den raschen Abschluss eines Vertrages. Und gerade weil die Schweiz zum Gesamtpaket EWR nein gesagt hat, ist die EG vorsichtiger geworden. Nun hat der Bundesrat von sich aus die Initiative ergriffen und dieses Gesetz vorgelegt. Das Gesetz ist nötig, weil die EG von uns die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen verlangt, damit Verhandlungen überhaupt nur aufgenommen werden. Der EG-Kommissar Matutes, meine Kollegen aus Deutschland und Frankreich, die Herren Wissmann und Bosson, und anlässlich der CEMT auch die Verkehrsminister von Belgien, Luxemburg, Griechenland, Portugal, dem

Vereinigten Königreich und auch die holländische Verkehrsministerin – alle haben betont, ein freier Marktzugang für die Schweizer Transporteure sei nur gegen die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zu haben. Eine Vorleistung müssen wir aber nicht erbringen, weil ja die Bestimmungen über den Berufszugang erst nach Vorliegen eines Abkommens mit der EG in Kraft treten.

Vor einer Woche haben die EG-Verkehrsminister ein klares Signal in Richtung Schweiz ausgesendet. Es wird bis zur nächsten Verkehrsministertagung ein Verhandlungsmandat ausgearbeitet werden. Deshalb ist die Kröte, die wir heute zu schlucken haben, verdaulich. Ich möchte Sie bitten, nun diesen freien Marktzugang für unser Gewerbe zu sichern und dem Antrag Ihrer Kommission mit etwas Begeisterung zuzustimmen.

*Angenommen – Adopté*

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

92.012

### **Strassenbenützungsabgaben. Verlängerung und Neugestaltung Redevances sur l'utilisation des routes. Prorogation et refonte**

*Differenzen – Divergences*

Siehe Seite 261 hiavor – Voir page 261 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 1. Juni 1993  
Décision du Conseil national du 1er juin 1993

#### **A. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe**

##### **A. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds**

**Ziff. II Abs. 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Ch. II al. 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

#### **B. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe**

##### **B. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales**

**Ziff. II Abs. 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Ch. II al. 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Küchler**, Berichterstatter: Der Ständerat hat am 28. April 1993 die Vorlage über die Verlängerung und Neugestaltung der Strassenverkehrsabgaben, d. h. den Entwurf zum Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe sowie den Entwurf zum Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe, als Zweitrat beraten. Bei den materiellen Differenzen hat sich der Nationalrat uns inzwischen, nämlich am 1. Juni 1993, angeschlossen, so dass die Vorlage an und für sich als bereinigt gelten könnte.

Auf Ersuchen des Herrn Departementsvorstehers geht es heute nun zusätzlich um eine formelle Bereinigung der sogenannten Inkraftsetzungsbestimmungen in den beiden Beschlüssen (Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe und der Nationalstrassenabgabe).

In unserem Rat hat nämlich Herr Bundespräsident Ogi damals – auf entsprechende Interventionen hin – in Aussicht gestellt, dass die Volksabstimmung über diese Vorlage wohl erst in der ersten Hälfte des Jahres 1994 durchgeführt werde, dies aus folgenden Gründen: Erst in diesem Frühjahr sei nämlich über die Treibstoffzollerhöhung abgestimmt worden. Voraussichtlich im November 1993 werde die neue Finanzordnung zur Abstimmung gelangen. Angesichts der Häufung von Finanzvorlagen ist eine gewisse Staffelung der Abstimmungstermine deshalb unabdingbar.

Der Bundesrat muss also seines Erachtens in der Festsetzung der Abstimmungstermine über eine gewisse Flexibilität verfügen. Man geht daher davon aus, dass die Abstimmung über die Strassenbenützungsgebühren voraussichtlich erst am 12. Juni 1994 stattfinden wird. Das hat nun aber zur Folge, dass die Inkraftsetzung voraussichtlich nicht mehr auf das in den Beschlussentwürfen A und B der Vorlage unter Ziffer II Absatz 2 genannte Datum erfolgen kann. Vielmehr soll die übliche Regelung gelten, wonach Beschlüsse ihre Rechtswirkung mit Annahme der Vorlage durch Volk und Stände entfalten. Daher ist Absatz 2 von Ziffer II der Beschlussentwürfe A und B ersatzlos zu streichen.

Der Nationalrat hat dies inzwischen bereits getan. Ihre vorbereitende Kommission, die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, beantragt Ihnen einstimmig, dem Nationalrat zu folgen und diese Inkraftsetzungsbestimmung zu streichen.

*Angenommen – Adopté*

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

91.076

### **Luftfahrtgesetz. Aenderung Navigation aérienne. Loi. Modification**

*Differenzen – Divergences*

Siehe Seite 120 hiavor – Voir page 120 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 1. Juni 1993  
Décision du Conseil national du 1er juin 1993

**Danioth**, Berichterstatter: Zentraler Punkt der laufenden Teilrevision des Luftfahrtgesetzes bildet die Rückgewinnung von klaren Zuständigkeiten für Flugplatzkonzessionen und für Flugplatzbewilligungen. Dabei soll die Zuständigkeit und Führungsrolle des Bundes bei der Formulierung und Umsetzung einer gesamtschweizerischen Luftfahrtinfrastrukturpolitik angesichts der wuchernden Praxis wiederhergestellt und die Luftfahrt als primär nationale Aufgabe bekräftigt werden. Während der Nationalrat beim Verfahren bezüglich der Flugfelder, also der vorwiegend kantonalen und regionalen Interessen dienenden Anlagen, dem Konzept des Bundesrates in der vorgelegten Form im wesentlichen zugestimmt und dabei auch die Gefolgschaft des Ständerates gefunden hat, hat unser Rat anlässlich der Frühjahrssession für die Konzessionierung von öffentlichen Flugplätzen (Flughäfen) dem Antrag Küchler zugunsten des Konzepts zugestimmt, das vom Seminar für öffentliches Recht der Universität Bern ausgearbeitet worden ist. Dieses Verfahren gliedert sich ähnlich wie bei Eisenbahngrossprojekten in zwei Verfahrensstufen, nämlich das Prüfungsverfahren einerseits – geregelt in Artikel 37a – sowie das Konzessionsverfahren andererseits – geregelt in Artikel 37abis. Der Ständerat folgte dabei der Mehrheit seiner

**Folgeprogramm nach der Ablehnung des EWR-Abkommens (Swisslex)  
Personenbeförderung und Zugang zu den Berufen des Strassentransportunternehmers.  
Bundesgesetz**

**Programme consécutif au rejet de l'Accord EEE (Swisslex) Transport de voyageurs et accès  
aux professions de transporteur par route. Loi fédérale**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.108
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1993 - 18:15
Date	
Data	
Seite	456-457
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 060

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.