

# STÄNDERAT

## Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF)

Teilprotokoll

der Sitzung vom 17./18. August 1992  
in Klosters

Tagesordnung:  
Ordre du jour:

92.057      **EUROLEX**  
  
**Verkehr und  
Fernmeldewesen**  
  
**Transports  
Télécommunication**

Teilnehmer:

**Präsidium:**      Danioth

**Anwesende Mitglieder:**

Bisig, Bloetzer, Büttiker, Jean Cavadini, Cavelyt,  
Flückiger, Kuchler, Loretan, Piller

**Teilnehmer der Verwaltung:**

Bundesrat Adolf Ogi	Vorsteher EVED
Stefan Aeschmann	Persönlicher Mitarbeiter des Vorstehers EVED
Fritz Bürki	Direktor Bundesamt für Verkehr
Philippe Gauderon	Vice-directeur de l'Office fédéral des transports
André Auer	Bundesamt für Zivilluftfahrt (designierter Direktor)
Frédéric Riehl	Vice-directeur de l'Office fédéral de la communication
Alber Ramseier	Bundesamt für Polizeiwesen JPD Verkehrsregelung/Verkehrspolitik

**Kommissionssekretär:**      Karl Hausmann

**Protokoll:**      Terese Schenk

Entschuldigt:

Ständeräte Gadiant und Rhyner,  
Ständerätin Monika Weber

Unterlagen:

Botschaft  
Synoptische Uebersichten geltendes Recht / beantragte Anpassungen  
Schreiben EVED 10.8.92 an KVF N



## ANPASSUNG DES BUNDESRECHTS AN DAS EWR-RECHT

### EUROLEX

#### Bereiche Verkehr und Fernmeldewesen

#### I. EINFÜHRUNG DURCH DIE VERWALTUNG

##### I.1. Bereich des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements

Herr Bundesrat Adolf Ogi beantragt, auf die im Rahmen der Eurolex unterbreiteten Gesetzesänderungen einzutreten und ihnen zuzustimmen.

- Zur **Begründung** bringt er vorerst **allgemein** folgendes vor:
  - Mit der Ratifikation des EWR-Abkommens verpflichtet sich die Schweiz, den **EWR-relevanten *Acquis communautaire*** zu **übernehmen**. Er umfasst rund 1600 EG-Erlasse. Erleichtert wird diese Uebernahme durch den Umstand, dass es sich um wertverwandtes Recht handelt. Auf Bundesebene müssen deshalb "bloss" 61 Erlasse geändert und 9 neu geschaffen werden. Die gleichen Arbeiten finden in den anderen EFTA-Staaten statt.

°° Ein grosser Teil des zu übernehmenden *Acquis* muss beim **Inkrafttreten des EWR umgesetzt** sein. Andernfalls würde die Schweiz ihre internationalen Verpflichtungen vernachlässigen. Der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit wegen können die gesetzlichen Anpassungen nicht im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren erfolgen.

°° Der **Bundesrat** hatte vorgeschlagen, für jene Anpassungen, die mit dem Inkrafttreten des EWR-Vetrags Geltung haben müssen, das **fakultative Referendum** auszuschliessen. Um diese ausserordentliche Situation nicht auszunützen, war er bestrebt, die so zu beschliessenden Aenderungen auf das Notwendigste zu beschränken.

In der Folge haben sich die **staatspolitischen Kommissionen** beider Räte mit den **formellen Fragen der Umsetzung** befasst. Sie einigten sich auf einen **Kompromiss**. Er

- . stellt einerseits sicher, dass die Rechtsänderungen, die mit dem Inkrafttreten des EWR Gültigkeit haben müssen, sofort in Kraft treten,
- . andererseits wird aber doch ein nachträgliches **Referendum** zugelassen.

Der Sprechende macht der KVF beliebt, die mit dem Referendum zusammenhängenden formellen Fragen des Eurolex-Projektes nicht weiter zu behandeln. Einmal haben sich die staatspolitischen Kommissionen mit ihnen befasst. Abgesehen davon aber fallen sie in die Domäne des EJPD.

°° Vielmehr handelt es sich für die KVF nun darum, sich auf die **materiellen Fragen der Umsetzung** zu konzentrieren. Dabei geht es in bezug auf das **EVED** um Umsetzungen in den Bereichen

- . des Bundesamtes für Verkehr,
- . des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und
- . des Bundesamtes für Kommunikation

Die beantragten **Aenderungen** sind auf ein **striktes Minimum** beschränkt. Nur in zwei Fällen ist man von diesem Grundsatz abgewichen. Darauf wird in nachstehenden Detailberatungen konkret hingewiesen. Alle übrigen Aenderungen sind **zwingend nötig**, sofern die Schweiz ihre internationalen Verpflichtungen respektieren will.

Der **Gestaltungsspielraum** ist bei der Umsetzung der im EVED zur Diskussion stehenden Bereiche gering. Er besteht lediglich dort, wo es darum geht, bisher auf *Schweizer* beschränkte Rechte auch den *Angehörigen von EWR-Staaten* zugänglich zu machen. In diesen Fällen wird jeweils die Lösung beantragt, die man als sachgerecht erachtet hat. Auch darauf wird in der Detailberatung hingewiesen.

◦ Im Anschluss an diese allgemeinen Betrachtungen macht der Sprechende Ausführungen über die **einzelnen Bereiche**:

◦◦ **Eurolex im Bereich  
des Bundesamts für Verkehr**

Im Sinne einer Vorbemerkung weist der Votant darauf hin, dass es sich beim **EWR-Abkommen** und dem **Transitabkommen** um verschiedene Verträge handelt, die dem Departement auch mit separaten Botschaften unterbreitet worden sind. Die Bestimmungen des **Transitabkommens** gehen den EG- und somit auch den EWR-Bestimmungen vor.

◦◦◦ Im Bereich des **Eisenbahngesetzes** verstösst der heutige **Artikel 13** gegen das EWR-Recht. Er sieht vor, dass die Mehrheit der Verwaltung einer Eisenbahnunternehmung aus *in der Schweiz wohnhaften Schweizer Bürgern* bestehen muss. Diese Diskriminierung kann nicht aufrechterhalten werden. Der Bundesrat beantragt, Die Vorschrift ersatzlos aufzuheben.

◦◦◦ Das **Bundesgesetz über den Transport im öffentlichen Verkehr** muss mit einer **Ergänzung** versehen werden, die das Bundesamt für Verkehr im Bereich des Tarifwesens als Koordinationsstelle zwischen der EG-Kommission und der Schweiz bezeichnet.

◦◦◦ Neu werden schliesslich im **Bundesbeschluss über die Personenbeförderungen und den Zugang zu den Berufen des Strassentransportunternehmers** Bestimmungen beantragt, die den Zugang für diese Berufe regeln.

Mit der entsprechenden **EG-Regelung** für die **Strassentransporteure** wird beabsichtigt, einen Weg *weg von quantitativen Beschränkungen und hin zu qualitativen Kriterien* zu finden.

Aus Gründen der Einfachheit und der **Rechtssicherheit** wurde in diesem Zusammenhang der Bereich der **Personenbeförderung** aus dem **Postverkehrsgesetz** herausgelöst. Zusammen mit der durch die EG-Normen vorgeschriebenen Berufszulassung wird er nun im neu zu schaffenden Erlass untergebracht. Dabei handelt es sich um eine notwendige Aenderung, da die Bestimmungen, die die Strassentransporteure betreffen, nur auf diese Weise klar und einfach zusammengefasst werden können.

°° **Eurolex im Bereich  
des Bundesamtes für Zivilluftfahrt**

Im Bereich der Luftfahrt sind praktisch keine Aenderungen notwendig. Sie operiert bereits international.

Lediglich die Bestimmungen, wonach im schweizerischen **Luftfahrtregister** nur Luftfahrzeuge eingetragen werden können, die ausschliesslich im Eigentum von *Schweizer Bürgern* oder *schweizerischen Gesellschaften* stehen, sind diskriminierend und müssen daher angepasst werden.

°° **Eurolex im Bereiche  
des Bundesamtes für Kommunikation**

°°° Im **Bereich Radio und Fernsehen** drängen sich keine wesentlichen Aenderungen auf.

Das **Radio- und Fernsehgesetz** ist bereits **eurokompatibel** ausgestaltet worden.

**Anpassungen** sind jedoch dort nötig, wo eine **Diskriminierung von EWR-Angehörigen** zu vermeiden ist. Wo bisher nur *Schweizer* Zutritt zum Markt hatten, gilt er in Zukunft für alle Personen aus *EWR-Mitgliedstaaten*. Insofern ist die bisherige Beschränkung auf *schweizerisch* auszudehnen auf *Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums*.

Die internationalen Spielregeln im Fernsehbereich bestimmt die **TV-Konvention des Europarats**. Die Schweiz hat sie am 9. Oktober 1991 ratifiziert. Die Konvention entspricht dem **EG-Recht** und muss somit nicht mehr angepasst werden.

°°° Im Bereich der **Telekommunikation** sind keine Anpassungen nötig.

Das neue **Fernmeldegesetz** ist erst seit 1. Mai 1992 in Kraft und **eurokompatibel**.

- **Zusammengefasst** ergibt sich somit für die Bereiche **Verkehr und Fernmeldewesen** folgendes:

Das Projekt Eurolex ist insgesamt eine Herausforderung an alle Beteiligten

Die formellen Fragen im Zusammenhang mit Eurolex sind bei den staatspolitischen Kommissionen in guten Händen. Die KVF kann sich daher auf die Behandlung der materiellen Probleme beschränken.

Bei den sich aufdrängenden Anpassungen handelt es sich - mit Blick auf den EWR als Ganzes - eher um marginale Probleme.

## 1.2. Bereich des Eidg. Justiz- und Polizeidepartements

Herr **Albert RAMSEYER** beantragt, auf die im Rahmen des Eurolexverfahrens vorgelegte Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zur **Begründung** bringt er folgendes vor:

- Das **EWR-Abkommen** enthält einen umfangreichen **EG-Rechtsbestand**, der sich auf den **Strassenverkehr** bezieht. Nur der kleinste Teil des *Acquis communautaire* bedingt eine **Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes**. der grösste Teil wird auf **Verordnungsstufe** geregelt.

- **Materiell** erfordert der *Acquis communautaire* folgende **Anpassungen des Strassenverkehrsgesetzes**:

- 2,6 Meter Breite für Isothermfahrzeuge,
- 12 Meter Länge für Lastwagen, Kleinbusse und Gesellschaftswagen,
- 18 Meter Länge für Gelenkbusse.

- Bei den **Gesamtgewichten** müssen folgende Anpassungen vorgenommen werden:

- . Bei den zweiachsigen Motorwagen müssen die Gesamtgewichte um 2 Tonnen von heute 16 auf 18 Tonnen und
- . bei den dreiachsigen Motorwagen je nach technischer Bauweise auf 25 bzw. 26 Tonnen erhöht werden.

Die **EG** hat die **schweizerische Gewichtsbegrenzung von 28 Tonnen** anerkannt. Nach dem **EWR-Abkommen** sind höhere Gesamtgewichte als 28 Tonnen, die in der EG für Einzelfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen gelten, in der Schweiz nicht anwendbar.

Die beantragte **Aenderung der Masse und Gewichte** befindet sich in **Artikel 9** des Antrags des Bundesrats. Sie ist auf die EG-Richtlinie 85.3 vom 19. Dezember 1984 abgestützt.

- °° Leicht angepasst werden müssen weiter zwei **Versicherungsbestimmungen**.

Einerseits schreibt das **EG-Recht** vor, dass die Motorfahrzeughaftpflicht auch Personenschäden deckt, die der Halter als Mitfahrer erleidet. Nach **geltendem schweizerischem Recht** können solche Schäden von den Versicherern wegbedungen werden. Die **Anpassung** erfolgt in **Artikel 63** des **Strassenverkehrsgesetzes**.

Andererseits unterscheidet das **EG-Recht** zwei Zulassungsarten für **Versicherungseinrichtungen**, nämlich diejenige kraft Rechtssatz und diejenige kraft individueller Bewilligung. Im **geltenden Strassenverkehrsgesetz** wird nur die individuelle Bewilligung angesprochen. Dies bedingt eine **Anpassung**. Vorgenommen wird sie in **Artikel 82** des **Strassenverkehrsgesetzes**.

- °° Schliesslich wird in **Artikel 106 Absatz 10** des **Strassenverkehrsgesetzes** die Ausführung bestimmter **Arbeiten an Fahrzeugen** einer **Bewilligungspflicht** unterstellt. Hier wird dem **Bundesrat** die **Kompetenz** gegeben, diese Bewilligungspflicht einzuführen, wie dies gemäss der **Verordnung EG Nr. 38.21** von 1985 verlangt wird, dies vor allem für den Einbau, die Prüfung und Reparatur der Fahrtenschreiber in den Fahrzeugen.

- ° **Formell** stützt sich die **Revision des Strassenverkehrsgesetzes** auf das **EWR-Abkommen**, insbesondere Anhang 13.



## 2. EINTRETENSDEBATTE

(global für alle Vorlagen)

Der **VORSITZENDE** weist auf die Unterlagen hin und kommentiert sie zum Teil.

Er orientiert, dass die zur Diskussion stehende Eurolexvorlage in der **KVF des Nationalrats** Anlass zu zahlreichen Fragen gab, die schriftliche **Stellungnahmen der Verwaltung** auslösten. Die Stellungnahmen sind auch der Kommission des Ständerats zugegangen.

Herr **BISIG** betont dass gerade im Verkehrs- und des Fernmeldewesen Landesgrenzen nicht Hindernisse sein dürfen. Insofern gibt dieser Bereich im Eurolexpaket nicht zu besonderen Schwierigkeiten Anlass. An praktischen Beispielen illustriert er, wie das bestehende Normenwesen unnötig Probleme bereitet.

Herr **BÜTTIKER** verweist auf den Antrag der Staatspolitischen Kommission, wonach das **Referendum** zugelassen werden soll. Die Problematik der **Spielräume** wird dadurch entkräftet und das Parlament in gewissem Sinn entlastet.

Anhand von Beispielen macht er auf vorhandene Spielräume aufmerksam, innerhalb derer legiferiert werden kann. Solche bestehen beispielsweise, wenn in einer EG-Richtlinie gesagt ist, der Staat Sorge für Massnahmen, wonach die Bedingungen eingehalten würden (Konsumkredit).

Die nachstehenden Hinweise einzelner **Kommissionsmitglieder** geben dem Sprechenden in der Folge noch Anlass, auf einen Mangel an Logik hinzuweisen. Wenn man sich auf reine Anpassungen beschränkte, wäre das Referendum unlogisch.

Für Herrn **CAVELTY** stellt sich im Zusammenhang mit den **Spielräumen** die Frage, ob nur jene Aenderungen vorgenommen werden sollen, die nötig sind, oder ob man noch wünschbare *hineinzuschmuggeln* gedenkt.

Persönlich findet der Sprechende, dass man sich auf die **notwendigen Aenderungen** beschränken sollte.

Herr **LORETAN** spricht sich dafür aus, dass man sich auf die **absolut notwendigen** Aenderungen beschränkt.

Zu bedenken gibt er einmal, dass man ja nicht weiss, wie in den Räten letztlich über die Frage des **Referendums** entschieden wird. Insofern gilt es restriktiv zu legiferieren.

Ein zweiter Grund, der gegen die Ausnutzung der Spielräume spricht, ist die Erwartung des Stimmbürgers. Von ihm aus gesehen muss man sich auf die sich **aufdrängenden Anpassungen** beschränken. Lediglich **wünschbare Aenderungen**, wie zum Beispiel Korrekturen in der Uebereinstimmung der verschiedenen Sprachen in Gesetzestexten (Art. 96 Abs. 2 SVG), sind zu unterlassen. Bis anhin hat man mit solchen Mängeln auch gelebt.

Herr **KÜCHLER** ist für eine Beschränkung auf **notwendige Anpassungen**. Diese Ansicht ist auch in der Staatspolitischen Kommission vertreten worden. Das Eurolexpaket wird dem Bürger unter dieser Vorgabe unterbreitet.

M. **FLÜCKIGER** relève que les modifications sur lesquelles la commission doit se prononcer n'influencent pas fondamentalement la législation.

La question du **réferendum** sera débattue au plénum en fonction des propositions du Conseil fédéral d'une part et de la Commission des institutions politiques d'autre part. Il est donc superflu que la commission s'en occupe dans l'ordre d'idées des lois à traiter.

Persönlich ist der **VORSITZENDE** der Auffassung, dass man sich auf die **notwendigen Anpassungen beschränkt**. Nichtsdestoweniger gilt es sich bewusst zu sein, dass es nicht lediglich um eine Redaktionsarbeit, sondern um **politische Entscheidungen** geht.

Die vom Bundesrat beantragten **Anpassungen** bezeichnet der Sprechende als angebracht. Im Bereiche des **Verkehrs** und des **Fernmeldewesens** ist das Harmonisierungsbedürfnis auf der europäischen Ebene eminent und evident. Der Bundesrat hat die Lösung gut gefunden. Trotzdem sind dem Protokoll der KVF des Nationalrats Befürchtungen zu entnehmen, wonach die **Uebernahme des Acquis communautaire** benützt werden könnte, um Schleusen zu öffnen.

Ein **Ja zum EWR** bedingt, dass man auch den nötigen rechtlichen Anpassungen zustimmt. Das EWR-Recht hat Priorität. Das **Referendum** ist der Preis der Demokratie. Durch die Unterstellung unter das Referendum enthält die Uebernahme des EWR-Rechts in der Schweiz eine Legitimation, wie dies in keinem anderen Land der Fall ist.

**Ermessensspielräume** sind immer vorhanden. Insofern ist die Umsetzung des EWR-Rechts ein Prozess. Ein Zwischenfall kann sich insofern ergeben, als vom Souverän etwas abgelehnt wird und man neu über die Bücher gehen muss oder vom Gerichtshof Verordnungen des schweizerischen Rechts als nicht eurokompatibel erklärt werden.

Zur Wehr setzen müsste sich der Sprechende aber, wenn ein Grundsatz, wonach das EWR-Recht Priorität hätte, in der **Verfassung** verankert werden sollte. Ein derartiges Unterfangen hätte ungeahnte Auswirkungen. Die Schweiz wäre das einzige Land, das eine solche Erklärung in der Verfassung hätte. Im übrigen würde auf diesem Weg auch die Verfassungsgerichtsbarkeit hineingebracht.

Herr **Bundesrat Adolf OGI** unterstreicht, dass der Bundesrat entschieden hat, sich auf die **notwendigen Anpassungen** zu beschränken und auf andere Aenderungen verzichtet. Der Sprechende bittet, sich an diese Linie zuhalten.

Eintreten wird stillschweigend  
beschlossen.

### 3. ANPASSUNG EINZELNER GESETZE im Rahmen des Eurolexverfahrens

Der VORSITZENDE geht die nachstehenden Erlasse artikelweise durch.

#### 3.0. INGRESSE UND SCHLUSSFORMULIERUNGEN BETREFFEND REFERENDUM

Unterlage: Schreiben EVED vom 10. August 1992

Ingresse und Schlussformeln betreffend Referendum werden für alle Erlasse einheitlich formuliert. Die **Redaktionskommission** wird sich der Sache annehmen. Die **KVF** braucht sich nicht damit zu befassen.

### 3.1. STRASSENVERKEHRSGESETZ

Botschaft Ziff. 4.1

Unterlage: Synoptische Darstellung geltendes Recht/Eurolexänderung

#### Einführung durch die Verwaltung

Siehe Ausführungen von Herrn Albert Ramseyer in der allgemeinen Orientierung unter Ziffer 1.2. des Protokolls.

#### Detailberatung

- Ingress

Im Zusammenhang mit dem Ingress sind in der **KVF des Nationalrats** Fragen aufgeworfen worden. Mit dem Ingress wird sich aber die **Redaktionskommission** befassen.

## Art. 9

Der **VORSITZENDE** hält zuhanden des Protokolls fest, dass die **Vertreter der Verwaltung** in der **KVF des Nationalrats** die **Erklärung** abgegeben haben, dass *Strassen auch weiterhin durch spezielle Verfügung signalisationstechnisch begrenzt werden können, so dass sie Fahrzeugen einer bestimmten Breite nicht zugänglich sind. Für Strassen, die von der Konfiguration her für so breite Fahrzeuge nicht geeignet sind, muss konkret angeordnet werden, dass sie, sei es für die heute oder die künftig geltende Breite, nicht zugänglich sind. Im übrigen betrifft die Breite von 2,6 Meter nur Isothermfahrzeuge.*

Für Herrn **BISIG** ist klar, dass eine **Einschränkung**, wonach eine Strasse nicht mit **2,5 Meter breiten Fahrzeugen** befahren darf, für *alle Länder* gelten muss.

Wissen möchte er hingegen,

- . ob man sich Gedanken über die **Auswirkungen** auf den **zukünftigen Strassenbau** gemacht hat, d.h. ob **Normalien** angepasst werden müssten.

Herr **Albert Ramsever** beantwortet die von Herrn **Bisig** aufgeworfene Frage wie folgt:

Die Zulassung von **2,6 Meter breiten Isothermfahrzeugen** hat nicht zur Folge, dass **Baukriterien** angepasst werden müssen.

Bereits im Zusammenhang mit der **Zulassung von 2,5 Meter breiten Fahrzeugen** ist im **Parlament** die **Erklärung** abgegeben worden, dass die Massnahme keine Anpassung der **Baukriterien** nach sich zieht. Dies gilt auch für die Bestimmung, wonach 2,6 Meter breite Isothermfahrzeuge zugelassen werden.

Aus dieser Situation heraus stellt der **VORSITZENDE** vorsorglich folgenden

## Antrag

- 7 Die Gesamtgewichtsbeschränkung von 28 Tonnen bleibt vorbehalten.

in den Raum.

In der **Begründung** des Antrags weist er darauf hin, dass die Ergänzung rechtlich gesehen nicht nötig wäre. Sie diene aber der **Verdeutlichung** und wäre der Akzeptanz der Vorlage förderlich.

Herr **Albert RAMSEYER** legt dar, dass die **28-Tonnen-Gewichtsbeschränkung** in **Artikel 8 Absatz 6 Buchstabe c** des **Strassenverkehrsgesetzes** rechtsverbindlich festgelegt ist.

Zudem hat man sich in den Verhandlungen über das **Transitabkommen** und den **EWR-Vertrag** auf die 28-Tonnen-Limite abgestützt. Die Schweiz hat die 28-Tonnen-Gewichtsbeschränkung anerkannt erhalten.

Die **28-Tonnen-Limite** könnte nicht überschritten werden, ohne dass dies auf **Gesetzes-**  
**ebene** bewerkstelligt würde.

Der **VORSITZENDE** nimmt zur Kenntnis, dass im Zusammenhang mit **Artikel 9 Absatz 6 Buchstaben a und b** die maximale **Limite von 28 Tonnen** gilt. Seine Bedenken sind dadurch ausgeräumt.

Vorstehenden vorsorglich eingereichten  
Antrag für einen Absatz 7 zieht er zurück.

Art. 96 Abs. 2

Herr **KÜCHLER**

beantragt,

Artikel 96 Absatz 2 zu streichen.

Zur **Begründung** verweist er auf die Bemerkungen in der Eintretensdebatte betreffend **Spielräume** und Beschränkung der Anpassungen auf das **absolut Notwendige** sowie den Kommentar in der Botschaft. Ausgeführt wird dort, dass die *Aenderung in keinem Zusammenhang mit dem EWR-Recht stehe*. Der Maxime gemäss, wonach man sich auf die **eurobedingten Anpassungen** beschränken sollte, hat er den Streichungsantrag eingereicht. Die bestehende Divergenz zwischen der deutschen und der französischen Fassung kann bei einer nächsten Revision des Strassenverkehrsgesetzes korrigiert werden.

Herr **Albert RAMSEYER** wehrt sich nicht gegen die Streichung, wenn die Anpassungen trotz Referendums auf die **eurobedingt notwendigen** beschränkt werden.

Der deutsche und der italienische Text entspricht dem Willen des Gesetzgebers. Im französischen hat sich ein Fehler eingeschlichen.

Der **VORSITZENDE** bringt aus der Sicht der **Redaktionskommission** folgendes ein:

Die Texte der drei Amtssprachen sind gleichwertig. Bei Artikel 96 Absatz 2 besteht ein materieller Widerspruch, indem die deutsche und italienische Fassung **Gefängnis und Busse** vorsehen, während die französische auf **Gefängnis oder Busse** lautet. Die **Rechtsunsicherheit** sollte behoben werden.



Herr **PILLER** ist für Beibehaltung der Aenderung von Artikel 96 Absatz 2. Es geht darum, einen Fehler zu korrigieren und nicht um eine über die Eurolexanpassungen hinausgehende Aenderung.

Zur Kenntnis nimmt er noch, dass die Divergenz seit der Revision von 1989 (in Kraft seit 1991) besteht.

Herr **Bundesrat Adolf OGI** findet, dass das Referendum - das die Räte beschliessen dürften - gegen die Streichung der Anpassung in Artikel 96 Absatz 2 spricht.

Im Abstimmungsresultat lauten  
5 Stimmen zugunsten und 5 gegen den  
Streichungsantrag Kuchler.

Durch Stichentscheid des Präsidenten  
wird dem Antrag des Bundesrats Folge  
gegeben.

Die Aenderung für Artikel 96 Absatz 2  
wird somit beibehalten.

### Gesamtbeschluss

Die Kommission stimmt den Anpassungen  
des Strassenverkehrsgesetzes mit 10 Stimmen  
ohne Gegenstimme zu.

### 3.2. BUNDESGESETZ ÜBER DIE ZIVILLUFTFAHRT.

Unterlagen: Botschaft Ziffer 4.2.  
Synoptische Darstellung  
Schreiben EVED vom 10. August 1992 (Anhang)

#### Einführung durch die Verwaltung

Siehe Votum Ogi unter Ziffer 11. des Protokolls.

#### Detailberatung

Art. 52 Abs. 2 Bstb. c

Herr **DANIOTH** weist darauf hin, dass die **KVF des Nationalrats** in der Formulierung von Buchstabe c nicht nur die Umsetzung von EWR-Recht erblickt hat, sondern eine **Kompetenzdelegation** vom Gesetzgeber an den Bundesrat, der sie sich entgegenstellt.

Die **Verwaltung** legt nun eine Formulierungsvariante vor (Schreiben IO.8., Anhang). Sie lautet.:

2. Ein Luftfahrzeug wird im Schweizerischen Luftfahrzeugregister nur eingetragen, wenn es
  - c. ausschliessliches Eigentum ist von Bürgern aus Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes, die in der Schweiz Wohnsitz haben oder von Personengesellschaften und juristischen Personen, die nach schweizerischem Recht errichtet sind und ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, desgleichen von Körperschaften und Anstalten des schweizerischen öffentlichen Rechts; vorbehalten bleiben die Artikel 53 und 54.

Aus der **KVF des Ständerats** liegt kein Antrag vor.

M. **André AUER** donne les explications suivantes:

Dans les travaux Eurolex, il s'agit de savoir

- . ce qu'on doit adapter et
- . comment il faut adapter.

° Quant à la question de savoir **ce qu'il faut adapter**, l'*Acquis communautaire* (annexe 13 de l'accord EEE) n'exige aucune modification de la **loi sur la navigation aérienne**. Par contre, le droit primaire, le **traité de Rome** et notamment la disposition sur la **liberté de l'établissement**, qui se trouve également dans le traité sur l'EEE, oblige à modifier les dispositions sur l'enregistrement des aéronefs dans le registre.

La révision l'**article 103** de la loi concernant le monopole de Swissair a également été examinée. Après de mûres réflexions, on a abandonné cette idée afin de se limiter strictement aux modifications indispensables.

° Quant à la question de savoir **comment il faut adapter**, il y a deux solutions.

La première se trouve sur le tableau synoptique. La deuxième (cf. Danioth) a été rédigée sur demande de la commission du Conseil national (cf. lettre DFTCE 10.8.92, annexe).

L'Office de l'aviation civile préfère de loin la première version, cela pour les raisons suivantes: Déjà dans la loi actuelle il y a dans certains cas une **compétence du Conseil fédéral**. On a donc choisi le chemin d'élargir quelque peu cette **délégation** au Conseil fédéral et de régler les détails au niveau de l'ordonnance.

Si l'on suivait ce premier chemin, on n'aurait que le **nouveau alinéa c** et l'on pourrait biffer les articles 52 et 53. Les détails seraient réglés dans l'ordonnance.

Si, par contre, on veut *être strictement Eurolex*, on doit avoir recours à la deuxième variante - présentée par le président de la commission - avec les **articles 52, 53 et 54**, qui sont relativement lourds et ne donnent aucune flexibilité au Conseil fédéral pour l'avenir.

M. **Jean CAVADINI** constate qu'il s'agit d'une question de **forme** et se rallie à la proposition du Conseil fédéral.

Néanmoins il qualifie de peu satisfaisant la **rédaction** de la lettre c, notamment pour ce qui est de la notion "*si, sous l'aspect des rapports de propriété ...*"

Der **VORSITZENDE** sieht es so, dass für die Eintragung im Luftfahrzeugregister die *Eigentumsverhältnisse* massgebend sind. Von der Verwaltung möchte er noch Auskunft über die Funktion des **Luftfahrzeugregisters**.

Herr **André AUER** nimmt wie folgt Stellung:

Anknüpfungspunkte für die Eintragung im Luftfahrzeugregister sind

- . das Eigentum,
- . der Sitz.

Dies war der Grund, warum in der zweiten Fassung die Artikel 52 bis 54 zu überarbeiten waren. Dabei kam man zu einer relativ komplizierten Umschreibung in **Artikel 52 Buchstabe c** (*Bürger aus Mitgliedstaaten des EWR, die in der Schweiz Wohnsitz haben und von Personengesellschaften und juristischen Personen, die nach schweizerischem Recht errichtet sind und ihren Sitz in der Schweiz haben ...*).

Die **französische Fassung** ist von den französischsprachigen Juristen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und des Bundeamtes für Justiz gemeinsam ausgearbeit worden. Sie kann aufgrund der Bemerkung von Herrn **Jean Cavadini** vom **Sprachdienst der Bundeskanzlei** noch **redaktionell überprüft** werden.

Der **VORSITZENDE** versichert sich, dass auch bei der Fassung des Bundesrats die **Kriterien** gemäss vorstehend zitierter Fassung zuhanden der Kommission des Nationalrats **gelten** werden. Dabei nimmt er zur Kenntnis, dass sie dann auch in die ebenfalls anzupassende **Luftfahrtverordnung** aufgenommen werden. Der Bundesrat wird weitergehende Bedingungen festlegen können.

Die Kommission stimmt stillschweigend dem Antrag des Bundesrats zu.

Dabei geht es um Artikel 52 Absatz 2 Buchstabe c.  
Die Artikel 53 und 54 werden gestrichen.

### Gesamtbeschluss

Die Kommission stimmt der Vorlage des Bundesrats für das **Luftfahrtgesetz** mit 9 Stimmen ohne Gegenstimme bei einer Enthaltung zu.

**3.3.1. BUNDESGESETZ ÜBER DEN TRANSPORT  
IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR (TRANSPORTGESETZ)  
vom 4. Oktober 1984**

Unterlagen

Botschaft Ziffer 41  
Synoptische Uebersicht  
(Schreiben EVED vom 10. August 1992 und Beilagen)

**Einführung durch die Verwaltung**

Siehe allgemeine Orientierung von Bundesrat Ogi unter Ziffer 1.1 des Protokolls.

M. Philippe GAUDERON énumère les **modifications** qui concernent la **loi sur les transports publics**:

- ° Dans le **préambule** il s'agit d'intégrer pour des questions d'**information** et de **sécurité** les normes du droit européen qui sont directement applicables sans modification de la loi suisse.
- ° A part cela, il y a une petite modification à l'**article 12** pour permettre à un organe de la Confédération d'obtenir des renseignements en matière tarifaire et les communiquer en suite à la *Commission européenne*. Il s'agit là d'éviter qu'il y ait des différences de concurrence.

**Detailberatung**

Der **VORSITZENDE** geht den Antrag im Detail durch.

**Gesamtbeschluss**

Die Kommission stimmt dem Antrag des Bundesrats für die Aenderung des **Transportgesetzes** einstimmig zu.

### 3.3.2. EISENBAHNGESETZ vom 20. Dezember 1957

Unterlagen: Botschaft Ziffer 4.1  
Synoptische Uebersicht  
Schreiben EVED vom 10. August 1992 und Anhang

#### Einleitung durch die Verwaltung

Siehe allgemeine Orientierung von Bundesrat Ogi unter Ziffer 1.1. des Protokolls sowie bezüglich Ingress Ausführungen von Philippe Gauderon (S. 21) zum Transportgesetz.

#### Detailberatung

##### Art. 13

M. **Philippe GAUDERON** recommande de suivre la version du Conseil fédéral et relève ce qui suit:

L'article 13 de la loi sur les chemins de fer n'est pas conforme aux articles 57 et 58 du traité de Rome et aux articles correspondants du traité EEE.

Il s'agit donc d'éviter qu'il y ait une **discrimination** quant aux personnes qui proviennent de l'EEE, que ce soit dans les organes ou dans le personnel.

A cet effet, le **Conseil fédéral** propose de supprimer l'article 13.

La commission du **Conseil national**, par contre, a demandé que l'administration rédige une *version stricte* (cf. lettre DFTCE du 20.8.1992). L'orateur attire l'attention de la commission à la portée de cette version à l'exemple du Chemin de fer rhétique. On ne pourrait y nommer que des gens qui viennent de l'EEE.

La **solution du Conseil fédéral**, qui supprime l'alinéa 2, par contre, donne la possibilité d'engager des personnes d'autres nationalités. Dans cet ordre d'idées l'orateur fait allusion au besoin d'engager des spécialistes.

Bundesrat **Adolf OGI** möchte die Fassung des Bundesrats beibehalten.

Der **VORSITZENDE** macht in diesem Zusammenhang eine Bemerkung zum Beamtenrecht. Unterschieden wird zwischen der *hoheitlichen* und der *nicht hoheitlichen* Dienstleistung des Staatswesens. Die Aufgaben der Regiebetriebe werden zu den *nicht hoheitlichen* gezählt.

### Gesamtbeschluss

Die Kommission stimmt der vom Bundesrat beantragten Aenderung des **Eisenbahngesetzes** einstimmig zu.

## 3.3.3.

**BUNDESGESETZ  
ÜBER DIE SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN**

Unterlagen:                   Botschaft Ziffer 4.1  
                                  Synoptische Übersicht  
                                  Schreiben EVED 10.8.92 und Anhang

**Einleitung durch die Verwaltung**

Vgl. allgemeine Einführung unter Ziffer 1.1 des Protokolls sowie  
bezüglich Ingress Ausführungen von Philippe Gauderon (S. 21) zum Transportgesetz.

**Detailberatung**

Es geht nur um den **Ingress**.

**Gesamtbeschluss**

Die Kommission stimmt dem Antrag  
des Bundesrats für die Aenderung  
des **SBB-Gesetzes** einstimmig zu.



### 3.4. BUNDESBESCHLUSS ÜBER DIE PERSONENBEFÖRDERUNG UND DEN ZUGANG ZU DEN BERUFEN DES STRASSENTRANSPORTUNTERNEHMERS (neu)

Untlagen: Botschaft Ziffer 4.2  
 Synoptische Uebersicht  
 Schreiben EVED vom 10. August 1992 (Anhang)

#### Einleitung durch die Verwaltung

Vgl. allgemeine Ausführungen Bundesrats Adolf Ogi unter Ziffer 1.1. des Protokolls.

#### Detailberatung

Der VORSITZENDE geht den Erlass artikelweise durch.

Er orientiert über Fragen, die in der Kommission des Nationalrats aufgeworfen worden sind. Auch verweist er auf das Schreiben des EVED vom 10. August 1992 und die Beilagen mit der Auflistung der Bereiche, die in der Verordnung zu regeln sind.

#### Art. 10 Zuverlässigkeit

Herr CAVELTY stösst sich an der Voraussetzung gemäss **Buchstabe a**, wonach eine Person *als zuverlässig gilt*, wenn sie *nicht wegen eines Verbrechens verurteilt worden ist*. Er vermisst in diesem Zusammenhang das Kriterium der Verjährung. Jemand, der in seiner Jugend einmal verurteilt worden ist, sollte seiner Meinung nach nicht das ganze Leben lang dafür bestraft sein.

Der VORSITZENDE weist darauf hin, dass die Frage der **zeitlichen Limitierung** auch bei **Buchstabe b** relevant ist.

M. **Philippe GAUDERON** fait valoir quant à la **lettre a** que quelqu'un qui a été condamné figure au **casier judiciaire**. Le **code pénal** prévoit une certaine période après laquelle l'inscription est radiée. On part de l'idée que dès l'instant qu'elle est radiée, la personne en question peut à nouveau bénéficier d'une autorisation de conduire une entreprise de transports publics. Quant à la **radiation** dans le registre, elle se passe selon les règles du code pénal.

Pour ce qui est de la **lettre b**, il doit s'agir d'*infractions graves et répétées*.

Selon l'orateur, on pourrait tenir compte de la remarque de M. **Cavelty** dans l'**ordonnance**.

Herr **PILLER** unterstützt das Anliegen **Cavelty**.

Hingegen befürchtet er, dass angesichts des Wortlauts im Gesetz eine Bestimmung in der **Verordnung**, wie es Herr **Gauderon** sähe, durch das **Bundesgericht** ausser Kraft gesetzt werden könnte. Seiner Erfahrung nach legt es Gesetzestexte sehr streng aus.

Er verweist auf den Fall des *bösen Nachbarn*, der Klage erhebt, weil er einen potentiellen Konkurrenten ausschalten möchte.

M. **Jean CAVADINI** qualifie la formule proposée par le Conseil fédéral de très sévère. C'est pourquoi il se prononce en faveur d'une **précision dans la loi** et pas dans l'ordonnance.

Der **VORSITZENDE** ist für eine **zeitliche Limitierung** im **Gesetz**. Auch er hat Bedenken, dass eine einschränkende Bestimmung in der **Verordnung** vom **Bundesgericht** als gesetzeskonform anerkannt würde.

Im übrigen ist auch eine **gelöschte Strafe** eine Strafe, die den Gerichten bei einem neuen Verfahren bekanntgegeben wird. Die Verurteilung bleibt bestehen.

Herr **Philippe GAUDERON** macht einen **Formulierungsvorschlag**.

Herr **CAVELTY** erhebt ihn zum **Antrag**.

Der **VORSITZENDE** stellt fest, dass damit die Tatbestände gemäss **Buchstaben a und b** und auch **Buchstabe c** als Auffangbestimmung **abgedeckt** werden.

Bundesrat **Adolf OGI** opponiert dem **Antrag Caveltly** nicht.

Die Kommission stimmt dem  
**Antrag Caveltly** zu.

Artikel 10 lautet somit neu:

Art. 10  
Zuverlässigkeit

1 Eine Person gilt als zuverlässig, wenn sie in den  
letzten zehn Jahren

- a. nicht wegen eines Verbrechens verurteilt  
worden ist;
- b. keine schweren und wiederholten Wider-  
handlungen begangen hat gegen die Vor-  
schriften

1. ....
2. ....

2 Es dürfen zudem keine anderen Gründe vorliegen,  
die ernsthafte Zweifel an ihrer Zuverlässigkeit erwecken.

Art. II  
Finanzielle Leistungsfähigkeit

Der **VORSITZENDE** verweist auf Befürchtungen, die im Zusammenhang mit dieser Bestimmung in der **Kommission des Nationalrats** zutage getreten sind.

Art. 12  
Fachliche Eignung

Herr **CAVELTY** fragt sich, ob im Bewilligungswesen für die fachliche Eignung die **Zentralisierung** nötig ist. Es scheint ihm, die Sache könnte den Kantonen überlassen werden.

Herr **Philippe GAUDERON** erklärt, warum die Erteilung der **Ausweise** dem Bundesamt für Verkehr übertragen werden soll; weiter wie und durch wen die **Prüfungen** vorgenommen werden:

Mit der **Zentralisierung** der **Ausweisserteilung** beim Bundesamt für Verkehr wird die Sache insofern vereinfacht, als verschiedene Bewilligungen bei der gleichen Stelle anhängig gemacht werden können.

Mit der **Prüfung** sollen glaubwürdige Organisationen wie Berufsverbände, PTT usw. betraut werden.

Der **VORSITZENDE** verweist auf **Absatz 2**, wonach Berufsverbände mit der Prüfung betraut werden können, und erinnert an deren grosse Bedeutung im Berufsbildungswesen.

Art. 14  
Poursuite de l'activité  
en cas de décès ou d'incapacité

M. **FLÜCKIGER** se pose des questions quant à la rédaction de l'alinéa premier.

M. **Philippe GAUDERON** prend note à l'intention de la commission de rédaction de langue française.

Art. 16  
Verletzung  
des Personenbeförderungsgesetzes

M. **Jean CAVADINI** se rassure que la formule "*est passible des arrêts ou d'une amende*" est voulue.

Herr **Philippe GAUDERON** précise, que hier gesetztes Recht aus dem Postverkehrsgesetz informativ übernommen wird.

Art. 17  
Ausübung des Berufs  
ohne Bewilligung

Der **VORSITZENDE** stellt fest, dass man die **Höchstbusse** offengelassen hat.

Art. 25  
Referendum und Inkrafttreten

Der **VORSITZENDE** hat den Unterlagen entnommen, dass der Bundesbeschluss erst 1995 inkraft treten soll. Vom EVED ist mit Schreiben vom 10. August 1992 (Beilage) ein Vorschlag für eine Formulierung für einen **Absatz 4 (neu)** unterbreitet worden.

Herr **Philippe GAUDERON** begründet den Vorschlag der Verwaltung für **Absatz 4 (neu)**:

Der zur Diskussion stehende Bundesbeschluss basiert auf den Richtlinien 74.561 (betr. Güterverkehr) und 74.562 (betreffend Personenverkehr). Für den **Güterverkehr** hat die Schweiz längere Anpassungsfristen erhalten.

Herr **PILLER** beantragt, **Absatz 4 (neu)** gemäss Vorschlag der Verwaltung aufzunehmen.

Die Kommission stimmt der Aufnahme von **Absatz 4 (neu)** gemäss Vorschlag der Verwaltung einstimmig zu.

Er lautet:

4 Die Bestimmungen dieses Beschlusses finden auf den Zugang zum Beruf des Strassentransportunternehmers im Güterverkehr erst ab dem 1. Januar 1995 Anwendung.

## Gesamtbeschluss

Die Kommission stimmt der Vorlage des Bundesrats für den **Bundesbeschluss über die Personenbeförderung und den Zugang zu den Berufen des Strassentransportunternehmers (neu)** einstimmig zu, dies in der Form, wie sie sich aus den Beratungen ergeben hat.

(vgl. Artikel 10 und Artikel 25 Absatz 4)

35. **BUNDESGESETZ ÜBER RADIO UND FERNSEHEN  
vom 21. Juni 1991**

Unterlagen: Botschaft Ziffer 4.3  
Synoptische Uebersicht  
Eingabe SRG vom 25. Juni 1992

**Einführung durch die Verwaltung und  
allgemeine Diskussion**

Der **VORSITZENDE** verweist auf die **Eingabe der SRG**. Sie macht geltend, mit ihren Vorschlägen würden keine Sonderinteressen der SRG vertreten. Vielmehr handle es sich um Anregungen, die sie aufgrund ihres Fachwissens und ihrer internationalen Kontakte einbringe. Normalerweise würden solche Aspekte im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens behandelt.

Anregungen gibt es zu **Artikel 20 a**, **Artikel 36 a Buchstabe b** und **Artikel 48**.

Die Bemerkungen betreffend den **Ingress** stehen im Rahmen der KVF nicht zur Diskussion.

M. **Frédéric RIEHL** relève que l'administration s'est limitée au strict minimum. Il n'y a pas de modifications à faire sur la base spécifique de l'acquis communautaire c'est-à-dire de la *Directive sur la télévision transfrontière*. Celle-ci est très semblable à la *Convention du Conseil de l'Europe sur la télévision transfrontière*. La **loi sur la radio et la télévision**, qui est récente, a tenu compte de la ratification de cette convention. Elle est donc **eurocompatible**.

Les **modifications proposées** sont dues au traité de Rome, donc au traité général de l'accord EEE, et sont nécessaires pour éviter une **discrimination** entre les ressortissants de l'EEE et de la Suisse.

Herr **CAVELTY** hat im Kommentar zur Kenntnis genommen, dass die *Richtlinie zum grenzüberschreitenden Fernsehen* Regeln enthält, die für die direkte Anwendung *klar* seien. Die Bedeutung dieser Bemerkung ist ihm schleierhaft. Seiner Meinung nach sollte doch auch das, was *klar* ist, ins schweizerische Recht umgesetzt werden.

Der **VORSITZENDE** möchte wissen, ob die angesprochene *Richtlinie* durch die *Konvention des Europarats über das grenzüberschreitende Fernsehen* übernommen wird.



M. **Frédéric RIEHL** relève qu'il y a un certain nombre de dispositions qui sont directement applicables. Cet aspect a été revu avec le Département fédéral de justice et police qui a établi que dans le cas, où une directive est **directement applicable**, il n'y a pas lieu de la reprendre dans la loi et de la reformuler.

En l'occurrence, il y a encore un élément supplémentaire qui plaide pour que la loi ne soit pas modifiée; c'est que la *Convention du Conseil de l'Europe sur la télévision transfrontière*, qui est semblable à la directive, existe déjà et est directement applicable en Suisse.

Par ailleurs, ces dispositions directement applicables sont souvent des définitions, et s'il y a éventuellement des adaptations à faire dans le droit suisse, elles peuvent être faites dans l'ordonnance.

### **Detailberatung**

#### **Art. 20a**

Der **VORSITZENDE** stellt den **Vorschlag der SRG** für einen **Artikel 20 a** zur Diskussion. Er lautet.

#### Programmes de soutien

La Confédération participe dans les limites des crédits ouverts aux programmes de soutien de l'industrie audiovisuelle européenne, notamment à ceux mis sur pied dans le cadre de l'EEE.

Bundesrat **Adolf OGI** wendet sich gegen den Vorschlag der SRG. Der Bundesrat hat sich mit einer entsprechenden Bestimmung befasst und ist - entgegen der Auffassung des Bundesamts für Kommunikation - zum Schluss gekommen, dass sie nicht nötig ist.

Die Kommission schliesst sich stillschweigend der Auffassung des Bundesrats an.

## Art. 26 Abs. 3

M. **Jean CAVADINI** qualifie de pléonasme une disposition selon laquelle la SSR doit tenir compte de la **production suisse**. Il s'agit là de la mission primaire de la SSR.

Der **VORSITZENDE** macht aufmerksam, dass neben der *schweizerischen* nun auch die *europäische audiovisuelle Produktion* aufgeführt wird, die es zu berücksichtigen gilt. Die Formulierung missfällt ihm. Eine Verpflichtung für die *schweizerische* Produktion ergibt sich aus dem Grundauftrag. Vorstellen könnte er sich folgenden Text:

- 3 In ihren Fernsehprogrammen berücksichtigt die SRG **neben der schweizerischen auch die europäische** audiovisuelle Produktion.

In der Folge unterstreicht er, dass die bisherige Fassung Gesetz ist und man nicht hinter sie zurückgehen könnte, indem man den Absatz 3 fallenlässt, wie es Herr **Cavelty** nachstehend anregt.

Herr **BISIG** findet es normal, dass die *schweizerische Produktion* zu berücksichtigen ist und versteht auch, dass die *europäische* als nächste zu berücksichtigende Produktion aufgeführt werden muss. Nichtdestoweniger fragt er sich, ob angesichts der Maxime, dass man das Minimum anpassen soll, nicht von der *Produktion aus EWR-Ländern* gesprochen werden müsste.

Im übrigen erkundigt er sich, ob das Wort "*berücksichtigt*" als zwingend zu verstehen ist.

Herr **BLOETZER** begrüsst die Ergänzung gemäss Vorlage. Mit dem Wort *europäisch* wird auch die Produktion osteuropäischer Länder einbezogen. Die Oeffnung ist kulturell gesehen vertretbar.

Nicht einig geht er mit der Auffassung von Herrn **Cavelty**, wonach Artikel 26 Absatz 3 gestrichen werden könnte. Man änderte so mehr und würde dem Grundsatz nicht gerecht, dass Anpassungen nur da gemacht werden, wo sie zwingend sind.

Herr **CAVELTY** ist der Auffassung, die Formulierung des Bundesrats gehe zu weit. Man sollte die Anpassung auf die Erweiterung auf Produktionen aus dem *EW-Raum* beschränken.

Eine Lösungsmöglichkeit sähe der Sprechende darin, dass man überhaupt nichts sagt und Artikel 36 Absatz 3 streicht.

In der Folge kann er sich der vom Vorsitzenden angeregten Formulierung anschliessen und ist angesichts nachstehender Erklärungen Herrn Frédéric Riehls auch einverstanden, dass man im vorliegenden Fall auf die *europäische Produktion* verweist, ist doch die EG diesbezüglich selbst über den EW-Raum hinausgegangen.

Herr **PILLER** ist sowohl gegen die Ergänzung als auch gegen die Streichung im Sinne der Anregung Caveltys.

Nach Auffassung des Sprechenden kann man Artikel 26 Absatz 3 in der bestehenden Formulierung belassen. Es geht um die kulturelle Identität des Landes.

Bundesrat **Adolf OGI** könnte sich der vom Kommissionspräsidenten angeregten Formulierung anschliessen und geht auf Bemerkungen aus der Kommission ein:

Der Sprechende bittet, der vom Bundesrat beantragten Oeffnung zuzustimmen und weist auf folgendes hin: In Europa befürchtet man eine Ueberflutung mit Produktionen aus den USA. In der Schweiz zum Beispiel fehlen die Mittel, um alle Produktionen im eigenen Land herzustellen. Getragen werden sie heute in der Regel finanziell von mehreren Ländern. Durch die beantragte Oeffnung wird die SRG nicht gezwungen, nur europäische Produktionen zu berücksichtigen. Sie wird weiterhin schweizerische Produktionen zu fördern haben. Die audiovisuellen Medien sind grenzüberschreitend. Der Entwicklung kann man sich nicht verschliessen.

M. **Frédéric RIEHL** explique encore pourquoi l'administration a proposé l'adjectif "*européenne*" et pas les mots "*pays de l'EEE*":

La Communauté européenne a la même disposition dans la *Directive sur la télévision transfrontière*. Les *oeuvres européennes* sont définies non pas comme des oeuvres venant de la Communauté européenne, mais aussi des pays qui ont signé et ratifié la *Convention sur la télévision transfrontière du Conseil de l'Europe* et éventuellement encore d'autres pays européens. La Communauté elle-même ouvre donc les portes aux autres pays.

Die Kommission stimmt stillschweigend  
der vom Kommissionspräsidenten  
angeregten Formulierung für Artikel 26  
Absatz 3 zu.

Sie lautet:

**3 In ihren Fernsehprogrammen berücksichtigt  
die SRG neben der schweizerischen auch  
die europäische audiovisuelle Produktion.**

Art. 31 Absatz 2 Bst. c

Hier hat man es mit einer ähnlichen Problematik zu tun wie bei Artikel 26 Absatz 3.

## Art. 36 Abs. 1 Bst. b

Hier liegt ein **Vorschlag der SRG** vor. Er lautet:

- 1 La concession impose des charges relatives
  - b. Aux parts que le diffuseur doit réserver dans ses programmes à ses propres productions, ainsi qu'aux productions suisses et européennes.

M. **Frédéric RIEHL** recommande de rejeter la proposition de la SSR et fait valoir ce qui suit:

La proposition se rapporte aux *autres diffuseurs*, donc aux diffuseurs internationaux qui obtiendraient une concession. Dans **l'article 26** qui concerne une recommandation à la SRR de tenir compte des productions européennes à côté des productions suisses, il s'agit d'un **mandat**, alors que dans **l'article 36** où l'on parle du contenu des programmes, il s'agit de **charges** qu'on impose dans les concessions. Là on a pensé à des charges qui concernent des productions suisses.

On ne peut donc comparer les deux dispositions. Dans l'article 36, lettre b, une adaptation n'est pas nécessaire.

## Art. 42 Abs. 2

Herr CAVELTY möchte wissen, warum Artikel 42 Absatz 2 aufgehoben werden soll.

Nachdem er von Herrn Frédéric Riehl nachstehende Antwort erhalten hat, findet der Sprechende, dass die Bestimmung nicht aus Gründen des EWR eliminiert wird.

M. Frédéric RIEHL donne l'explication suivante:

Dans la nouvelle formulation, on ne retient plus qu'un seul critère, c'est-à-dire la transmission par voie terrestre de programmes suisses où étrangers non codés qui peuvent être captés par une antenne individuelle et de dimension raisonnable.

La deuxième obligation concerne la **lettre b** du premier alinéa qui demeure et se réfère aux programmes acheminés par les PTT.

Il n'est pas utile de garder **l'alinéa 2**, étant donné que maintenant on n'a plus que deux possibilités et que les réseaux câblés dans la pratique n'ont pas de problèmes de reprendre les programmes par voie terrestre qui sont captables dans la région où ils se trouvent en plus des programmes de la SSR acheminés par les PTT. Les réseaux câblés ayant maintenant des capacités suffisantes, la disposition est devenue inutile.

Der VORSITZENDE stellt fest, dass die Aufhebung von Artikel 42 Absatz 2 eine indirekte Folge des EWR ist.

## Art. 47

Herr **CAVELTY** fände es angebracht, auf die Anpassung von Artikel 47 zu verzichten, falls kein stringenter Kontext zum EWR bestünde.

Er kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass den Änderungen aus dem Bereiche des Bundesamtes für Kommunikation eine andere Philosophie zugrunde liegt, als sie allgemein definiert worden ist. Die Vorlage enthält diesbezüglich auch Anträge für **lediglich wünschbare** Gesetzesänderungen.

Bundesrat **Adolf OGI** orientiert über den Werdegang der Vorlage und die Koordination unterschiedlicher Vorstellungen bei den Aemtern durch das Generalsekretariat EVED. Man war bestrebt, gleiche Massstäbe anzulegen. Sollte dies nicht überall gelungen sein, ist der Sprechende für Anregungen über nötige Korrekturen dankbar.

Herr **LORETAN** sieht die Konsequenz des Votums **Cavelty** darin, dass man die Änderung von Artikel 47 fallenlässt.

M. **Frédéric RIEHL** justifie la modification proposée comme il suit:

Elle est basée sur le traité général de l'EEE concernant le problème de **discrimination**. Si dans un texte, il est dit que l'autorité compétente peut contraindre le distributeur par câbles à diffuser des programmes *suisses*, on a affaire à une discrimination. Dans la loi sur la radio et la télévision, on rencontre souvent l'adjectif "*suisse*". Cela pose chaque fois un problème sous l'angle de la discrimination. Pour éviter cette impression de discrimination qui créerait des problèmes, on propose une autre formulation conforme à la loi et au traité EEE.

Der **VORSITZENDE** schliesst sich den Ueberlegungen von Herrn **Riehl** an und kann der beantragten Aendeung zustimmen.

Er verweist in diesem Zusammenhang auf das Luftfahrtgesetz, wo man die Bestimmung mit dem Eigentum und dem Wohnsitz durch den Verweis auf die *Bewilligungsvoraussetzungen* ersetzt. Im vorliegenden Fall nun wird das Problem anstelle einer Umschreibung durch die Formulierung "*im Sinne des vorliegenden Gesetzes*" gelöst.

Herr **CAVELTY** findet, dass man das Adjektiv *schweizerisch* aufgrund der bestehenden Philosophie praktisch nicht mehr verwenden kann.

Angesichts der vorgängigen Zustimmungen kann er sich schliesslich auch mit der Anpassung in Artikel 47 abfinden.

Die Kommission stimmt dem Antrag des Bundesrats für Artikel 47 stillschweigend zu.



## Art. 48 Abs. 1

Der **VORSITZENDE** erkundigt sich, ob in Absatz 1 der beantragten Fassung die Worte "*insbesondere der Richtlinien über das grenzüberschreitene Fernsehen*" gemäss Antrag der SRG fallengelassen werden könnten.

M. **Frédéric RIEHL** relève que la mention "*en particulier à la directive sur la télévision transfrontière*" doit être maintenue.

Il s'agit là d'une référence nécessaire, comme elle doit se retrouver dans d'autres dispositions. C'est le Département fédéral de justice et police qui a imposé cette mention.

**Gesamtbeschluss**

Die Kommission stimmt der Vorlage über die Anpassungen im **Radio- und Fernsehgesetz** mit 6 Stimmen ohne Gegenstimme bei einigen Enthaltungen zu, dies in der Form, wie sie sich aus den Beratungen ergibt.

(vgl. Art. 26 Abs. 2)

#### 4. BERICHTERSTATTER

Einleitung	Kommissionspräsident
Strassenverkehrsgesetz	Herr Bisig
Luftfahrtgesetz:	Herr Büttiker
Transportgesetz: )	
Eisenbahngesetz: )	Herr Kuchler
SBB-Geetz: )	
BB über die Personenbeförderung und den Zugang zu den Berufen des Strassentransportunternehmers	Herr Piller
Loi sur la radio et la télévision	M. Flückiger.