



21.039

Personenbeförderungsgesetz.

Änderung

Loi sur le transport de voyageurs.

Modification

Differenzen – Divergences

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.11.21 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 08.03.22 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 02.06.22 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)

Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Reform des regionalen Personenverkehrs und der Rechnungslegung)

Loi sur le transport de voyageurs (Réforme du transport régional et de la présentation des comptes)

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Wir führen eine gemeinsame Debatte zu den verbleibenden Differenzen.

Borloz Frédéric (RL, VD): Sans doute pour la dernière fois, je me présente devant vous, pour m'exprimer sur une proposition de minorité. Il s'agit de la minorité de M. Fluri, qui, bien entendu, ne peut pas être à deux endroits à la fois, à côté de moi et à la tribune.

Je vous donne deux arguments qui motivent cette minorité. Son but, bien entendu, n'est pas d'empêcher des rabais pour les écoliers, Monsieur Roduit, mais bien de cadrer un peu les choses et de le faire correctement du point de vue légal.

D'abord, il y a eu une proposition, que j'appellerai "proposition Trede", qui visait précisément l'instauration de rabais linéaires au niveau des transports en train à travers la Suisse pour les écoliers. Cette proposition a été acceptée par la commission, qui a été suivie par votre conseil, ce qui règle déjà la question de ces rabais pour écoliers.

Ensuite, la formulation qui vous est proposée ne parle pas de rabais spécifiques, mais de rabais au sens général du terme, ce qui veut dire qu'on ne sait pas très bien quel rabais sera appliqué. Les compagnies de transports publics pourraient faire un rabais de 0,2 pour cent – c'est déjà un rabais – et se satisfaire de cela. Il y aurait donc des inégalités de traitement crasses, plutôt encouragées que freinées, par cette disposition; des inégalités de traitement touchant tout le pays.

Aujourd'hui, ces questions de rabais sont en général gérées respectivement par les communes et les cantons – le fédéralisme le dicte et on a toujours trouvé dommage que la Confédération s'en mêle. Quoi qu'il en soit, la proposition Trede a été acceptée, la page doit être tournée, selon nous. Elle l'a été – et c'est important pour nous – grâce à la branche professionnelle des transports, c'est-à-dire que la branche elle-même s'est accordée pour définir les rabais à octroyer lorsque les élèves veulent traverser la Suisse de part en part ou simplement effectuer un trajet plus court.

Ainsi, la minorité Fluri, que je représente, vous invite à biffer cet article.

Roduit Benjamin (M-E, VS): Cher collègue, puisque c'est votre dernière intervention, je pense qu'il vaut la peine de la prolonger par une réponse à ma question. Vous allez tout bientôt reprendre le département de l'instruction publique dans le canton de Vaud. Est-ce que vous pouvez quand même dire à l'assemblée que cette carte journalière – le système est très précis, ce n'est pas du n'importe quoi comme forfait – est demandée par quasiment tous les départements de l'instruction publique de Suisse?

Borloz Frédéric (RL, VD): Ecoutez, je ne peux guère exprimer officiellement un point de vue de futur conseiller d'Etat vaudois. Ce que je peux dire, c'est que le canton de Vaud se débrouille tout seul pour octroyer les rabais qu'il souhaite à ses élèves.





Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Die GLP-Fraktion wird die Mehrheit unterstützen.

Töngi Michael (G, LU): Ich spreche kurz zur Meinung der grünen Fraktion: Es gibt noch einen Minderheitsantrag zur Vergünstigung für Jugendliche, das haben wir jetzt gerade gehört, und es tut mir etwas leid, dass ich Herrn Borloz bei seinem anscheinend letzten Auftritt hier widersprechen muss. Aus unserer Sicht ist das eine ältere Geschichte. Sie kennen sie: Es gab verschiedene parlamentarische Initiativen aufgrund dieses Bundesgerichtsentscheids, wonach für Kinder und Jugendliche eine Schulreise oder ein anderer Schulausflug nicht mehr als 16 Franken kosten soll. Das war und ist sozialpolitisch eigentlich richtig – das ist nicht zu bestreiten –, aber es gab keine Lösung von der Branche. Es ging sehr lange, bis die Branche mit dem 15-Franken-Billett eine Lösung gefunden hat. Diese Lösung kam zudem auch erst unter dem Druck von politischer Seite zustande.

Wir meinen, dass wir jetzt mindestens die Fassung, die der Ständerat vorschlägt, unterstützen sollten. Wir wissen, aus dem ursprünglichen 5-Franken-Billett wurde ein 15-Franken-Billett. Es ist so, dass es vom Bund nicht mehr mitfinanziert wird. Das können wir insofern akzeptieren, als wir am Schluss eine mehrheitsfähige Lösung brauchen. Wir sind aber der Meinung, dass das jetzt im Gesetz auch so verankert werden sollte, damit es auch gilt und damit man, falls die Branche wieder auf eine andere Idee kommt, nicht sofort wieder legiferieren muss.

Wir sind weiter damit einverstanden, dass – darüber hatten wir ja auch eine Diskussion – der Begriff "Umweltverträglichkeit" durch "Nachhaltigkeit" ersetzt wird. Wir haben uns überzeugen lassen, dass mit dem Begriff "Nachhaltigkeit" auch die uns wichtigen Anliegen aufgenommen werden. Das finden wir richtig.

Wir sind bei diesem Artikel auch froh über die Umformulierung des Ständerates, der bei der Frage der Vergabe den Begriff "die Erlöse" gestrichen hat. Die Diskussion hat gezeigt, dass bei den Erlösen grosser Spielraum besteht und dass zu hohe Erlösprognosen die Vergabe beeinflussen können.

Besonders wichtig ist uns auch etwas anderes, bei dem die nationalrätliche Kommission nicht dem Ständerat gefolgt ist, nämlich die Frage der Gewinnverteilung und die Frage, wer überhaupt diesen Regeln untersteht. Der Ständerat hat ja eingefügt, dass Unternehmen, die nicht mehrheitlich dem Staat oder der öffentlichen Hand gehören, nicht den Regeln, die wir festgeschrieben haben, unterworfen sind. Das finden wir sehr schlecht. Ich möchte einfach nochmals daran erinnern, dass es den Postauto-Skandal gab und dass wir dazu einen GPK-Bericht und auch verschiedene Vorstösse und Diskussionen hatten. Es wäre aus unserer Sicht sehr unverständlich, wenn man jetzt gewisse Unternehmen wieder ausnehmen würde. Es wäre unverständlich, wenn man nach all den grossen Problemen und Diskussionen, die wir hatten, genau diese Frage der internen Verzinsung, die Frage also, wie man Geld verschieben kann, damit man trotzdem noch irgendwo einen Gewinn hat, nicht regeln würde.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes werden die Regelungen für den öffentlichen Verkehr vereinfacht. Der Handlungsspielraum

AB 2022 N 887 / BO 2022 N 887

der Unternehmen soll präzisiert werden. Die SP-Fraktion begrüsst, dass der Bundesrat mit der Vorlage den Service public im öffentlichen Verkehr stärken will.

Gerne äussere ich mich im Rahmen der Differenzbereinigung zu den bestehenden Differenzen. Ein zentraler Punkt ist für uns in der SP-Fraktion, dass jetzt endlich die verbilligten Tageskarten für Kinder und Jugendliche eingeführt werden. Die Branchenorganisation Alliance Swiss Pass hat den Ball bereits aufgenommen. Nichtsdestotrotz erscheint es uns wichtig, dass auch die Anliegen der parlamentarischen Initiativen, die dazu eingereicht wurden, gesetzlich verankert werden. Wichtig ist auch, dass Kindern und Jugendlichen, die während der obligatorischen Schulzeit im Rahmen von Schul-, Kultur- und Sportanlässen in begleiteten Gruppen reisen, künftig ein ermässiger Tarif in Form dieser Tageskarten bereitgestellt wird. In diesem Punkt bitten wir Sie, dem Ständerat zu folgen.

In Artikel 31a quater geht es um die Angebotsvereinbarung. Dort erachten wir den Entwurf des Bundesrates als am sinnvollsten.

In Artikel 32g geht es um die Vergabeentscheide. Wie es mein Vorredner auch schon erwähnt hat, war dort die grosse Diskussion, ob jetzt "Nachhaltigkeit" oder "Umweltverträglichkeit" im Gesetz verankert sein soll. Wir schliessen uns hier der Kommission an. Diese beantragt, dass das Wort "Nachhaltigkeit" aufgeführt wird. Für uns in der SP-Fraktion ist aber ganz klar: Die Umweltverträglichkeit soll ein starkes Kriterium sein. Die Verlagerung, dass die Leute also noch mehr den öffentlichen Verkehr benutzen, muss ebenfalls das Ziel sein. In Artikel 35a geht es um die Anrechenbarkeit von Kosten und Erlösen. Hier bitte ich Sie, Ihrer Kommission zu



folgen. Die ständerätliche Variante schafft Ungleichheit und ist abzulehnen.

Dann besteht noch eine Differenz in Artikel 36. Hier geht es um den Ausweis des Spartenerfolgs. Unserer Ansicht nach ist die ständerätliche Variante in der Praxis sehr schwierig umzusetzen. Das Gesetz hat ja schliesslich zum Ziel, Planungssicherheiten zu geben, und nicht, zusätzliche Erschwernisse zu bringen. Deshalb bitte ich Sie, bei diesem Artikel Ihrer Kommission und dem Bundesrat zu folgen.

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Wenn ich die Revision des Personenbeförderungsgesetzes anschau, dann muss ich heute feststellen: Der Berg hat eine Maus geboren. Es ist keine allzu grosse Veränderung. Ich stelle auch fest: Sollten wir die letzte Differenz nicht im Sinne der Mehrheit entscheiden, dann wäre es nicht nur eine Maus, sondern ein Mäuschen. Damit komme ich eigentlich zum entscheidenden Thema. Die Frage ist nun: Wollen wir in diesem Personenbeförderungsgesetz eine Regelung ...

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich bin nicht sicher, dass Sie hören, was Herr Bregy zu sagen hat. Wenn Sie es nicht hören möchten, dürfen Sie gerne in die Wandelhalle gehen. Wenn Sie es hören möchten, seien Sie so leise, dass Sie es auch hören können.

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Besten Dank, Frau Präsidentin; es hat hier noch etwas von der Atmosphäre Ihrer gestrigen Feier, es ist ein bisschen heiter und lustig.

Zurück zum Ernsthaften: Wenn wir diese letzte Differenz im Sinne der Minderheit entscheiden würden, dann wäre es höchstens ein Mäuschen. Die Frage, ob wir wollen, dass für Schulklassen verbilligte Tageskarten angeboten werden müssen, ist zwischenzeitlich eine der wichtigsten in diesem Gesetz. Die Mitte-Fraktion bejaht das ausdrücklich. Wir haben es bereits in der bisherigen Debatte gesagt: Das entlastet Familien, das bietet Schulen die Möglichkeit, quer durch die Schweiz zu reisen, und das leistet so einen Beitrag zum Zusammenhalt unseres schönen Landes. Aus diesem Grund wird die Mitte auch diesen Kompromiss, der schlussendlich gezimmert worden ist, unterstützen. Aber ich sage es klar und deutlich: Eigentlich bedauern wir sehr, dass die Pflicht zur Übernahme der Kosten gestrichen worden ist. Das hätte ein klares Zeichen gesetzt, dass derjenige, der bestellt – der Bund, wir hier drinnen –, auch für die Kosten aufkommen muss. Für die Familien und für die Schulen ist dies aber nicht entscheidend. Entscheidend ist, dass es diese vergünstigte Möglichkeit gibt. In diesem Sinne bitte ich Sie, den letzten verbliebenen Minderheitsantrag abzulehnen und im Übrigen dieser Maus einen Start ins Gesetzesleben zu ermöglichen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich äussere mich zu drei Punkten, die jetzt noch offen sind und bei denen zum Teil noch eine Differenz besteht.

Bei Artikel 15 Absatz 6bis hat der Ständerat Ihren ursprünglichen Beschluss noch etwas ergänzt oder abgeändert, indem eben diese Unterstützung für Tageskarten oder vergünstigte Tageskarten jetzt nicht nur für Schul- und Sportanlässe, sondern auch für Kulturanlässe gilt. Ich denke, das war eine richtige und sinnvolle Erweiterung, denn gemäss Bundesverfassung wird ja nicht nur der Sport gefördert, sondern in Artikel 69 der Bundesverfassung ist auch der Verfassungsauftrag zur Förderung von Kunst und Musik im Bereich der Ausbildung verankert.

Nun zum Minderheitsantrag, der hier besteht: Der Bundesrat bittet Sie, die Mehrheit Ihrer Kommission zu unterstützen. Es ist zwar so, dass Alliance Swiss Pass jetzt bereits gehandelt hat. Mit der vorliegenden Version des Ständerates besteht jetzt aber auch eine Übereinstimmung des Gesetzesartikels mit dem, was die Branche in diesem Bereich umgesetzt hat. Mit der Streichung dieses Absatzes würde sonst eine neue Differenz zum Ständerat geschaffen, und die ursprünglichen parlamentarischen Initiativen, die ja eingereicht worden sind und die ein solches Angebot gefordert haben, würden dann wieder zur Beratung anstehen und wären nicht vom Tisch. Ich glaube, das wäre nicht im Sinne der meisten, und deshalb bitte ich Sie, hier die Mehrheit Ihrer Kommission zu unterstützen.

Der Bundesrat begrüsst explizit auch, was Ihre Kommission bei Artikel 17a beschlossen hat. Es geht hier darum, dass die Vertriebsinfrastruktur gemeinsam betrieben wird; alle Unternehmen mit einer Personenbeförderungskonzession sollen diese Vertriebsinfrastruktur gemeinsam betreiben können. Sie haben im Herbst 2021 beschlossen, in Absatz 4 dieses Artikels eine Ergänzung vorzunehmen, wonach die Nutzung dieser Vertriebsinfrastruktur diskriminierungsfrei erfolgen und das Kartellgesetz auf den Vertrieb keine Anwendung finden soll. Der Ständerat hingegen erachtet es als problematisch – das ist auch die Meinung des Bundesrates –, wenn die Anwendung des Kartellgesetzes generell ausgeschlossen würde. Das würde auch Rechtsunsicherheit schaffen. In diesem Sinne sind wir froh, hat sich Ihre Kommission hier dem Ständerat anschliessen können.

Schliesslich noch zur Differenz bei Artikel 35a: Hier soll klargestellt werden, dass bei bestellten, subventionier-



ten Verkehren in aller Regel keine geplanten Gewinne möglich sind. Der Beschluss des Ständerates zu Absatz 1bis steht dem nun entgegen. Wir sind froh, dass Ihre Kommission auf der Fassung des Nationalrates beharrt. Wir sind der Meinung, dass hier der Ständerat einen Schritt auf Ihren Rat zu machen könnte; ich werde mich zumindest dafür einsetzen.

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE), pour la commission: Vous l'avez entendu: il nous reste quatre divergences et plusieurs points de convergence. Tout d'abord à l'article 15, concernant le tarif pour les écoles: cette modification, on l'a entendu, est issue d'initiatives parlementaires qui demandent de prévoir des rabais, notamment sur le prix des cartes journalières, pour les sorties scolaires, considérant que les tarifs des transports publics collectifs peuvent être trop élevés dans le contexte des sorties scolaires. Notre conseil avait voté en faveur d'un rabais conséquent et prévu que la Confédération prenne en charge le manque à gagner. Le Conseil des Etats accepte le principe du rabais, mais ne veut pas impliquer l'Etat fédéral. Le prix de la carte serait ainsi d'environ 15 francs, alors qu'il serait de 5 francs selon la version que l'on avait initialement proposée. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national vous appelle à vous rallier à la version du

AB 2022 N 888 / BO 2022 N 888

Conseil des Etats. Une minorité s'y oppose. Elle considère que la branche a déjà réduit, sous la pression des initiatives, le montant des cartes journalières proposées aux écoles. Mais, comme vous l'avez entendu d'autres orateurs, c'est un des points essentiels: nous vous invitons à ne pas créer une divergence supplémentaire et à suivre le ralliement de votre commission à la version du Conseil des Etats.

J'en viens à l'article 17a, concernant la plateforme numérique commune de distribution. Nous avons souhaité préciser que la loi sur les cartels ne s'applique pas à la distribution des tickets de transports publics. Le Conseil des Etats est contre cette dérogation. L'Office fédéral des transports a assuré que les tarifs des transports publics sont exclus de la loi sur les cartels, mais pas l'activité de la vente des billets, qui peut ressortir de tiers. Ces précisions faites, notre commission s'est ralliée à la position du Conseil des Etats, qui est aussi celle du Conseil fédéral, comme nous venons de l'entendre.

Parlons maintenant de la question de la mise au concours des prestations de tiers. A l'article 31abis alinéa 2, dans le calcul des indices, le Conseil des Etats a précisé les conditions permettant notamment de prendre en compte la topographie ou les variations saisonnières. Cette proposition a semblé juste à la plus grande partie de la commission, qui l'a approuvée.

A l'article 31a quater alinéa 1, nous avons la première divergence avec le Conseil des Etats. La Chambre haute précise, pour les prestations commandées par la Confédération et les cantons, qu'il ne suffit pas de dire que les conventions doivent être faites à l'avance, mais veut préciser que cela doit être fait "au plus tard six mois avant le changement d'horaire". Notre commission n'est pas favorable à cette formulation et a, à l'unanimité, suivi l'avis du Conseil fédéral, considérant que demander de le faire à l'avance suffit, sans qu'il faille préciser le timing.

A l'article 32g concernant les décisions d'adjudication, l'alinéa 2 précise les conditions à prendre en compte pour déterminer les meilleures offres – c'est là notre deuxième divergence. Le Conseil des Etats a précisé et amélioré la formulation que nous avons retenue au Conseil national en supprimant la prise en compte des recettes. Toutefois, notre commission s'offusque que l'impact environnemental soit pris en compte et préfère pondérer la disposition en parlant de durabilité.

A l'article 32l et 35 alinéa 3, nous vous invitons pour ces points de moindre importance à suivre le Conseil des Etats.

Il reste encore deux divergences, dont une liée à la comptabilité des entreprises. C'est un point extrêmement important, car je vous rappelle qu'un des buts de la révision de la loi, faisant suite à l'affaire Car postal, est de clarifier la question de l'attribution des bénéfices. A l'article 35a, le Conseil fédéral traite des bénéfices dans les entreprises de transports publics. Il ne peut pas y avoir de bénéfices planifiés.

A l'article 35a alinéa 1bis, dans l'imputation des coûts et des recettes, le Conseil des Etats a ajouté un alinéa 1bis et crée une exception pour les entreprises qui n'appartiennent que pour un tiers au maximum à des collectivités publiques. Il prévoit que ces entreprises puissent inclure des prestations au prix du marché. Selon le Conseil fédéral, cela modifierait l'affectation des bénéfices. De plus, ce n'est pas une bonne idée, car le système serait moins clair et serait à nouveau ambigu autour de la question de l'affectation des bénéfices.

Nous avons donc, à l'unanimité, décidé de biffer ce nouvel alinéa introduit par le Conseil des Etats et vous invitons à nous suivre sur ce point.

L'article 36 est consacré aux réserves. Le Conseil des Etats a amendé l'alinéa 1 pour le cas où les entreprises



feraient des bénéfiques. Le Conseil fédéral propose que les deux tiers des bénéfiques soient réinvestis dans la réserve spéciale, l'entreprise pouvant décider elle-même de l'utilisation du dernier tiers. Le Conseil des Etats se contente d'affecter un tiers à la réserve; un tiers serait utilisable pour l'indemnisation de l'année suivante; le dernier tiers resterait à la libre disposition de l'entreprise.

A l'unanimité, la commission a soutenu la version du Conseil fédéral. D'une part, parce qu'il est essentiel dans cette révision de clarifier la question de l'utilisation des bénéfiques; d'autre part, parce que cette proposition a été élaborée avec les partenaires et les cantons, soumise à consultation, approuvée, et qu'une pareille modification en fin de processus est jugée un peu cavalière.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Zuerst möchte ich meine Interessenbindung bekannt geben: Ich bin Mitglied der Verwaltungsräte zweier Transportunternehmen, und in einem Fall bin ich Präsident des Verwaltungsrates.

Ich möchte zuerst etwas zur Bemerkung des Sprechers der Mitte-Fraktion sagen. Herr Bregy hat sich beklagt, dass die Vorlage bloss ein Mäuschen gebäre. Allerdings war nie etwas anderes vorgesehen. Es geht um die Umsetzung der Motion 13.3663, und diese hat nie eine Weichenstellung im Personenbeförderungsverkehr verlangt, sondern es geht um Anpassungen, die insbesondere auch nach dem bereits zitierten Postauto-Skandal aufgekommen sind. Die Begründung für die ganze Vorlage ergibt sich aus der Eintretensdebatte. Es geht um die gesetzliche Verankerung der Vorgaben in den Bereichen Rechnungslegung und Controlling. Gegenstand dieser Vorlage ist ferner die Fixierung und Umschreibung der multimodalen Mobilität. Auch Bestimmungen zur Verkehrsinfrastruktur und zum Datenschutz sind enthalten. Aber es geht nicht um eine revolutionäre Weiterentwicklung des Personenbeförderungsgesetzes.

Wir haben nach der Diskussion im Ständerat noch elf Differenzen. Wenn Sie in der heutigen Debatte der Mehrheit folgen, verbleiben danach noch drei. Wenn Sie der Minderheit folgen, sind es vier.

Zu dieser vierten Differenz kommen wir jetzt gleich im ersten Punkt, nämlich bei Artikel 15 Absatz 6bis. Die Mehrheit empfiehlt Ihnen, die Formulierung des Ständerates beizubehalten; die Minderheit möchte das streichen. Es geht im Prinzip um eine Frage der Auffassung von Gesetzgebung. Eine relativ strikte Vorstellung von Gesetzgebung möchte die Gesetzgebung auf das Nötige beschränken. Wenn die Branche, wie es hier der Fall ist, eine Lösung gefunden hat, ist es nach der Meinung der Minderheit nicht mehr nötig, dass das Gesetz entsprechende Vorschriften macht.

Die Mehrheit will, gestützt auf die fünf eingereichten und für erheblich erklärten parlamentarischen Initiativen, dass diese Bestimmung zur Erleichterung der Ausflüge von Kindern und Jugendlichen dennoch im Gesetz festgehalten wird. Um Familien, Herr Bregy, ist es nie gegangen. Es ging immer nur um Kinder und Jugendliche im Rahmen von Schulausflügen während des obligatorischen Schulunterrichtes. Wie gesagt, die Minderheit findet es nicht mehr nötig, den Druck auf die Branche aufrechtzuerhalten, die Mehrheit dagegen schon. Die Kommission hat sich mit 14 zu 7 Stimmen so entschieden, wie Sie es der Mehrheitsfassung in der Fahne entnehmen können.

Einig waren wir uns dann bei der Streichung der Absätze 6ter und 6quater.

Bei der Frage des Kartellgesetzes in Artikel 17a Absatz 4 verlassen wir uns darauf, dass die Auffassung der Branche, wonach der Vertrieb der Tickets nicht dem Kartellgesetz unterliegt, vom Bundesamt für Verkehr akzeptiert wird. Allerdings, und da ist sich die Branche auch einig, unterliegen die Mobilitätsangebote ausserhalb des öffentlichen Bereiches, d. h. alles, was über den öffentlichen Bereich, über den Service public hinausgeht, selbstverständlich den Bestimmungen des Kartellgesetzes. Das möchten wir hier nochmals protokollarisch festhalten und zählen darauf, dass das Bundesamt für Verkehr und der Bundesrat auch damit einiggehen. Wir haben uns hier ohne Abstimmung dem Ständerat angeschlossen.

Dann haben wir uns auch bei Artikel 31abis Absatz 2 dem Beschluss des Ständerates angeschlossen. Was hier festgehalten ist, ist inhaltlich richtig. Einige fanden es zu detailliert für das Gesetz, aber es gibt keinen Minderheitsantrag auf der Fahne.

Zur Frage von Artikel 31aquater: Müssen die Berechnungen seitens der Besteller spätestens sechs Monate vor Fahrplanwechsel vorliegen, oder genügt "im Voraus"? Die einstimmige Kommission ist der Auffassung, dass die Befristung des Ständerates auf sechs Monate vor Fahrplanwechsel eine

AB 2022 N 889 / BO 2022 N 889

Scheingenauigkeit ist. Das würde nämlich bedeuten, dass bei der Berechnung der Besteller eine fixe Frist in die Verfahrensabläufe eingeführt würde, die unter Umständen nicht sachgerecht ist. Sie könnte dazu führen, dass die Planrechnungen der Unternehmen ungenauer statt genauer werden. Der Ständerat wollte genauere Zahlen, aber mit dieser Fixierung auf sechs Monate könnte das Gegenteil bewirkt werden. Deswegen ist Ihre



Kommission einstimmig der Auffassung, dass diese Scheingenaugigkeit zugunsten des bundesrätlichen Textes wieder zu streichen ist.

Schliesslich waren wir bei Artikel 32g der Auffassung, "Nachhaltigkeit" sei als Definition umfassender als "Umweltverträglichkeit". Wir wollten nicht eine Umweltverträglichkeitsprüfung *tel quel*, sondern wir wollten den Begriff "Nachhaltigkeit" einführen, der die Umweltverträglichkeit, aber auch die Wirtschaftlichkeit und die Sozialverträglichkeit umfasst. Die Definition der Nachhaltigkeit ist umfassender als diejenige der Umweltverträglichkeit.

Bei Artikel 35a Absatz 1bis auf Seite 9 der deutschen Fahne wollte der Ständerat eine Gewinnverteilungsregelung einführen für diejenigen Unternehmen, die höchstens zu einem Drittel im Eigentum öffentlich-rechtlicher Körperschaften stehen. Damit wollte der Ständerat eine neue Unterteilung der ÖV-Betriebe einführen. Unserer Auffassung nach ist dieser Drittel etwas arbiträr. Wir sind der Auffassung, dass es beim öffentlichen Verkehr im Bereich des *Service public* keine geplanten Gewinne geben darf.

Wir sind auch der Auffassung, dass in diesem Bereich keine Dividenden ausbezahlt werden dürfen, wie es der Ständerat in Artikel 36 Absatz 1 am Schluss vorsieht. Wir sind der Auffassung, dass das in den Richtlinien geregelt werden sollte; diese sind zwischen dem Bundesamt für Verkehr beziehungsweise dem Bundesrat einerseits und der Branche andererseits vorzunehmen und zu formulieren. Frau Bundesrätin Sommaruga hat im Ständerat entsprechende Ausführungen gemacht, wie sie sich das vorstellen kann, und wir gehen davon aus, dass diese Vorstellungen dann mit der Branche vereinbart werden können. Unsere Kommission ist deshalb einstimmig der Auffassung, dass wir diese Neuerung des Ständerates in Artikel 35a Absatz 1bis und Artikel 36 Absatz 1 nicht übernehmen sollten.

Damit bitten wir Sie, wie gesagt, generell unseren Anträgen zu folgen und sich bei Artikel 15 der Mehrheit anzuschliessen.

Art. 15

Antrag der Mehrheit

Abs. 6bis-6quater

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Fluri, Borloz, Giezendanner, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Abs. 6bis

Streichen

Art. 15

Proposition de la majorité

Al. 6bis-6quater

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Fluri, Borloz, Giezendanner, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Al. 6bis

Biffer

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.039/25022)

Für den Antrag der Mehrheit ... 106 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 70 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 17a Abs. 4; 31abis Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



Art. 17a al. 4; 31abis al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 31a quater Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 31a quater al. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 32g Abs. 2

Antrag der Kommission

... den Innovationsgehalt, die Nachhaltigkeit und die Plausibilität des Angebots.

Art. 32g al. 2

Proposition de la commission

... le caractère novateur, la durabilité et la plausibilité de l'offre.

Angenommen – Adopté

Art. 32l Abs. 1; 35 Abs. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 32l al. 1; 35 al. 3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 35a

Antrag der Kommission

Abs. 1bis

Streichen

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 35a

Proposition de la commission

Al. 1bis

Biffer

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 36 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2022 • Vierte Sitzung • 02.06.22 • 08h00 • 21.039
Conseil national • Session d'été 2022 • Quatrième séance • 02.06.22 • 08h00 • 21.039



Art. 36 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

AB 2022 N 890 / BO 2022 N 890