



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)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.09.22 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 08.12.22 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 12.12.22 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 13.12.22 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 14.12.22 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.12.22 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.12.22 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

**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)**

Art. 35a Abs. 1bis

Antrag der Mehrheit
Festhalten

Antrag der Minderheit

(Bregy, Candinas, Feller, Fluri, Romano, Stadler, Wasserfallen Christian)
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 35a al. 1bis

Proposition de la majorité
Maintenir

Proposition de la minorité

(Bregy, Candinas, Feller, Fluri, Romano, Stadler, Wasserfallen Christian)
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Art. 36

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Festhalten

Abs. 2

Es kann Gewinne aus der konzessionierten Personenbeförderung, die nicht der Spezialreserve zuzuweisen sind, einer Reserve für Angebote zuweisen, an deren Bestellung sich der Bund nicht beteiligt. Die bestellenden Kantone können die Bildung einer solchen Reserve verlangen.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2022 • Siebente Sitzung • 08.12.22 • 08h00 • 21.039
Conseil national • Session d'hiver 2022 • Septième séance • 08.12.22 • 08h00 • 21.039



Antrag der Minderheit

(Bregy, Candinas, Feller, Fluri, Romano, Stadler, Wasserfallen Christian)

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 36

Proposition de la majorité

Al. 1

Maintenir

Al. 2

L'entreprise peut affecter les bénéfices issus du transport de voyageurs relevant de la concession et qui ne doivent pas être attribués à la réserve spéciale visée à l'alinéa 1 à une réserve destinée aux offres de prestations qui n'ont pas été commandées par la Confédération. Les cantons commanditaires peuvent exiger la constitution d'une telle réserve.

Proposition de la minorité

(Bregy, Candinas, Feller, Fluri, Romano, Stadler, Wasserfallen Christian)

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Ich werde gleichzeitig für die Minderheit und die Fraktion sprechen. Herr Paganini wird sich dann später um den Wolf kümmern, hoffentlich erfolgreich.

Das Gesetz, das wir heute hier behandeln, scheint weniger Interesse auf sich zu ziehen als die gestrigen Bundesratswahlen. Nichtsdestotrotz gehört es zu unserer täglichen Arbeit, dies zu tun. Wir sind in der Differenzbereinigung, und da geht es darum, dass wir Differenzen beseitigen. Meine beiden Minderheiten schliessen sich dem Ständerat an.

Um was geht es? Wir sprachen uns in diesem Rat in der ersten Lesung klar für die Verhinderung der Gewinnerzielung aus. Die Grundlage, auf welcher diese Gewinnerzielung möglich sein sollte – für Unternehmungen, die höchstens zu einem Drittel in öffentlich-rechtlichem Eigentum stehen –, war aus unserer Sicht falsch. Auch die Gewinnerzielung an sich lehnten wir ab. Nun hat aber der Ständerat deutlich an seinem Beschluss festgehalten. Er hat mit 39 zu 2 Stimmen – in der Kommission sogar einstimmig – gesagt, man solle die Möglichkeit der Gewinnerzielung beibehalten. Damit ist eigentlich schon alles gesagt. In einer allfälligen Einigungskonferenz würde dieses Thema in diesem Sinne geregelt. Der Ständerat hat aber etwas getan, was wichtig ist. Er hat die Marktpreisverrechnung nicht mehr von der Eigentümerschaft abhängig gemacht. Mit dieser Formulierung können wir leben, und damit ist auch gesagt, dass wir diese Differenz hier beseitigen können.

Der Bundesrat wollte festlegen – damit bin ich bei meinem zweiten Minderheitsantrag –, dass bloss ein Drittel des Gewinns ausserhalb der Spezialreserve verwendet werden darf. Der Ständerat war hier ursprünglich bei zwei Dritteln und hat sich nun in seinen Beratungen in der Differenzbereinigung auf einen Kompromiss, nämlich auf die Hälfte, geeinigt, auch das mit 34 zu 8 Stimmen deutlich und äusserst klar.

Ich bitte Sie, diese beiden Minderheitsanträge zu unterstützen und so in diesem Bereich, in dem die Würfel eigentlich schon längst gefallen sind, die Differenzen zu bereinigen. Dann würde einzig noch Artikel 36 Absatz 2 offenbleiben, nämlich die Regelung, wie die Reserve verwendet werden soll. Ihre Kommission hat beschlossen, an unserer Regelung festzuhalten. Die Mitte-Fraktion begrüsst dies sehr. Es gibt hier keine Minderheiten und keine Mehrheit. Ich hoffe, dass sich der Ständerat, wenn wir die ersten beiden Minderheitsanträge akzeptieren und uns dem Ständerat anschliessen, in dieser Frage uns anschliesst. Dann haben wir, davon bin ich überzeugt, ein ausgewogenes und gutes Gesetz – ohne Diskussionen, die es eigentlich nicht mehr wert sind, geführt zu werden.

In diesem Sinne danke ich Ihnen im Namen der Mitte-Fraktion, wenn Sie diesen beiden Minderheiten folgen.

AB 2022 N 2194 / BO 2022 N 2194

Graf-Litscher Edith (S, TG): Gerne spreche ich zum Personenbeförderungsgesetz. Wir haben es gehört: Es bestehen noch zwei Differenzen. Diese sind aber nicht zu unterschätzen.

In Artikel 35a will der Ständerat den Unternehmen unter gewissen Voraussetzungen die Verrechnung zu Marktpreisen erlauben. Jetzt stellt sich die Frage: Was sind Marktpreise? Welche Eigentümerschaft wäre davon betroffen? Die SP-Fraktion erachtet es als problematisch, wenn die Kostenverrechnung von der Eigentümerschaft



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2022 • Siebente Sitzung • 08.12.22 • 08h00 • 21.039
Conseil national • Session d'hiver 2022 • Septième séance • 08.12.22 • 08h00 • 21.039



abhängig gemacht werden soll. Das ist für uns nicht nachvollziehbar. Deshalb bitte ich Sie, dem nationalrätlichen Beschluss und dem Bundesrat zu folgen.

In Artikel 36 geht es ebenfalls um ein zentrales Thema, nämlich um die Zuweisung eines allfälligen Gewinns an die Reserven. Die SP-Fraktion unterstützt die Mehrheit der Kommission und empfiehlt Ihnen, am Entwurf des Bundesrates festzuhalten. Denn im Nachgang zu den Subventionsbetrugsfällen im öffentlichen Verkehr – Sie erinnern sich sicher alle noch daran – ist es nun ganz wichtig, dass klar ist, nach welchen einfachen Regeln abgerechnet werden soll. Damit kann die Kontrolle besser erfolgen, und das Geld geht dorthin, wo es hingehört, nämlich in den öffentlichen Verkehr und in die Investitionen, auch in das Personal. Ich möchte hier meine Interessenbindung offenlegen: Ich arbeite bei der Gewerkschaft des Verkehrspersonals.

Die subventionierten Unternehmen im regionalen Personenverkehr sollen nämlich nicht möglichst hohe Gewinne machen, sondern sie sollen die erhaltenen Steuergelder so einsetzen, dass sie den Kundinnen und Kunden ein bestmögliches ÖV-Angebot und dem Personal faire Löhne und Arbeitsbedingungen bieten können.

Deshalb bitte ich Sie im Namen der SP-Fraktion, bei diesen zwei Differenzen der Mehrheit der Kommission und dem Bundesrat zu folgen.

Töngi Michael (G, LU): Wir haben es gehört: Es gibt noch zwei offene Fragen. Die eine betrifft die Gewinnverwendung; es geht um die Frage, welcher Anteil des Gewinns in die Reserve gegeben werden muss. Die andere Frage ist die, ob man für Unternehmen, die auch noch gewisse Leistungen für den Markt erbringen, eine spezielle Regelung trifft.

Ein Motiv für diese Gesetzesrevision, daran muss man noch einmal erinnern, waren die Skandale, die wir im öffentlichen Verkehr im Zusammenhang mit Abrechnungen erlebten. Es handelte sich um den Postauto-Skandal, aber zum Beispiel auch um den Skandal bei den Verkehrsbetrieben Luzern. Dabei ging es gerade um Fragen wie: Wie viel kann man intern weiterverrechnen? Wo setzt man die Zinsen an? Es gab komplizierte Regelungen, die vorher gegolten hatten oder eben nicht eingehalten wurden; es gab intransparente Unternehmensstrukturen. Zum Teil lag es auch an der Kontrolle.

Eigentlich wollte man das vereinfachen, damit genau solche Fälle nicht mehr vorkommen. Wenn wir Artikel 35a Absatz 1bis so durchgehen lassen, wie ihn der Ständerat beschlossen hat, wonach wieder Marktelemente eingeführt werden, dann heisst das, dass wir dort wieder einen Spielraum für Unternehmen schaffen. Sie können dann eine relativ kreative Buchhaltung führen, und am Schluss weiss man nicht genau, was eigentlich abgerechnet wird. Wir haben gesehen, dass es Beispiele gibt, in denen mit dem Marktpreis ein tieferer Preis verrechnet wird als im subventionierten Bereich. Das ist doch einigermaßen merkwürdig, respektive man hat dann den Eindruck, dass der öffentliche Teil, der konzessioniert ist, den Marktteil subventioniert. In diesem Bereich ist es aus Sicht der Grünen deshalb wichtig, dass wir an unserer Haltung festhalten.

Wir sind auch der Meinung, dass wir zwei Drittel des Gewinns der Spezialreserve zuweisen müssen. Dort geht es darum, dass man einen Gewinn hat und den eben zur Seite legt, für den Fall, dass es einen Verlust gibt.

Nun gab es Corona. Die grosse Frage war, wie viel wir zuschiessen müssen. Wir waren bereit, das zu tun. Aber es ist richtig, dass Unternehmen selber auch Reserven bilden, die sie dann brauchen können. Es ist klar, dass eine höhere Gewinnverwendung für die Unternehmen selber attraktiv ist, weil sie dann auch etwas Unternehmer sein können. Aber wir sind hier in einem stark subventionierten Bereich, und da ist es wichtig, dass wir klare Regeln haben. Schliesslich werden die Gelder des Bundes und der Kantone ja vor allem dafür ausgeschüttet, dass wir gute Leistungen im öffentlichen Verkehr haben, und nicht, damit die Unternehmen selber noch etwas wirtschaften können.

In dem Sinne bitten wir von der grünen Fraktion Sie alle, am Beschluss des Nationalrates festzuhalten.

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die FDP-Liberale Fraktion teilt mit, dass sie die Anträge der Mehrheit unterstützt.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Sie kennen die Ausgangslage: Mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes werden zeitgemässe Grundlagen für den regionalen Personenverkehr und für die Rechnungslegung umgesetzt. Das Geschäft hat jetzt schon ein paar Runden gedreht. Es geht noch um drei Differenzen in zwei Artikeln.

Ich äussere mich zuerst zur Differenz bei Artikel 35a Absatz 1bis. Natürlich wollen auch wir die Beratung dieser Vorlage gerne zu einem Ende führen, und ich bin froh, dass die Mehrheit Ihrer Kommission an der Streichung von Artikel 35a Absatz 1bis festhält. Absatz 1bis widerspricht dem eigentlichen Ziel dieser Vorlage, nämlich mit klaren gesetzlichen Grundlagen den Interpretationsspielraum in der Gewinnorientierung oder eben in der Service-public-Orientierung des ÖV klein zu halten und weitere unrühmliche Subventionsfälle zu verhindern.





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2022 • Siebente Sitzung • 08.12.22 • 08h00 • 21.039
Conseil national • Session d'hiver 2022 • Septième séance • 08.12.22 • 08h00 • 21.039



Ich bin schon etwas erstaunt: Sie haben sich damals so ziemlich alle empört über diese unrühmlichen Subventionsfälle. Jetzt, wo es darum geht, Klarheit zu schaffen und zu sagen, was drinliegt und was nicht, öffnen Sie bzw. öffnet Ihre Kommissionsminderheit wieder den Interpretationsspielraum. Ihre Kommissionsmehrheit ist aber wie der Bundesrat der Meinung, dass sie eben genau das nicht mehr tun will, sondern dass sie hier Klarheit schaffen will, um genau solche unrühmlichen Subventionsfälle zu verhindern, die übrigens auch der Akzeptanz des ÖV schaden.

Ich bitte Sie, der Mehrheit Ihrer vorberatenden Kommission zu folgen und Artikel 35a Absatz 1bis zu streichen. Für die wenigen Fälle, in denen einzelne Leistungen zu Marktpreisen verrechnet werden dürfen, kann das über die Richtlinien der Verwaltung geregelt werden. Der Entwurf der klärenden BAV-Guidance ist schon vorhanden; das Bundesamt für Verkehr hat hier also bereits Leitlinien vorgelegt.

Auch bei Artikel 36 Absatz 1 bin ich froh, dass Ihre Kommission am Beschluss des Nationalrates festhält und damit die bundesrätliche Vorlage unterstützt. Es geht hier um die Frage der Überschussverwendung. Sie wurde im Rahmen dieser Vorlage vertieft geprüft. Der Vorschlag, zwei Drittel für die Spezialreserve, also spezifisch zur Deckung (*Glocke und Zwischenruf des Präsidenten: Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich bitte Sie um ein bisschen mehr Ruhe.*) von zukünftigen Fehlbeträgen in dieser Sparte, und ein Drittel zur freien Verwendung vorzusehen, wie das der Bundesrat vorschlägt, entspricht grundsätzlich der bisherigen Regelung bei der zweckgebundenen Spezialreserve. Eine in allerletzter Minute erfolgende Abkehr davon und das Umschwenken auf die nun vorgeschlagene 50-Prozent-Lösung sind daher wenig opportun.

Wir haben es in der Pandemie gesehen, wir sehen es jetzt auch in Bezug auf die Energiemangellage: Wenn es kritisch wird, dann muss immer der Staat finanziell die Verantwortung übernehmen. Was aber aus unserer Sicht nicht geht, ist, die Gewinne den Privaten und die Verluste dem Staat zu überlassen. Ich muss Ihnen deutlich sagen, für diese Änderung fehlt mir unter den gegebenen Umständen wirklich das Verständnis. Ich bitte Sie auch hier, Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Zur letzten, dritten Differenz: Gemäss Beschluss des Ständerates soll Artikel 36 Absatz 2 gestrichen werden. Ihre Kommission hat nun eine angepasste Version unterstützt. Es ist mir wichtig, darauf hinzuweisen, dass sich die Reserven in

AB 2022 N 2195 / BO 2022 N 2195

den Absätzen 1 und 2 auf unterschiedliche Sparten beziehen.

Die Spezialreserve gemäss Absatz 1 betrifft die Sparte Regionalverkehr. Das wird darin deutlich, dass von "von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angeboten" die Rede ist. Bei Absatz 2 handelt es sich um die Möglichkeit der Schaffung einer analogen Reserve, aber nur für die Angebote, "an deren Bestellung sich der Bund nicht beteiligt". Damit ist konkret der Ortsverkehr gemeint, der ja bekanntlich von den Kantonen und Gemeinden bestellt wird. Das wird zum Teil bereits heute so gemacht. Mit Absatz 2 wird nun eine explizite Grundlage geschaffen. Es geht also nicht darum, den Gewinn, der nach der Reservenzuweisung gemäss Absatz 1 übrig bleibt, einer weiteren Reserve zuweisen zu können.

Die Streichung des zweiten Satzes in Absatz 2 gemäss Entwurf des Bundesrates, die durch Ihre vorberatende Kommission beschlossen worden ist, ist daher, ich würde mal sagen, unschön. Ich möchte darum auch zuhänden der Materialien anfügen, dass die Bildung einer Rechtsgrundlage für eine Reserve für den Ortsverkehr ein expliziter Wunsch der Kantone war. Die KÖV hat sich mit dem Brief vom 6. Oktober dieses Jahres an Ihre vorberatende Kommission in aller Deutlichkeit gegen eine Streichung von Absatz 2 ausgesprochen. Ich schliesse mich dem an: Es ist zu verhindern, dass Absatz 2 von Artikel 36 gestrichen wird. Ich bitte Sie deshalb, auch hier Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE), pour la commission: Avant d'en venir précisément aux divergences, laissez-moi vous rappeler les objectifs de cette réforme visant le transport régional. Il s'agit d'optimiser le système actuel en simplifiant les procédures, en améliorant la transparence, en augmentant l'efficacité du système, bref il s'agit de renforcer le service public cher à notre conseillère fédérale. Mais il s'agit aussi de lutter contre les abus, puisque cette réforme vise aussi à renforcer les exigences en direction des entreprises percevant des subventions, notamment quant à l'utilisation des bénéfices; c'est vraiment là-dessus que portent les principales divergences restantes. C'est la troisième fois que notre chambre se saisit de cet objet. Notre commission a pris connaissance le 17 octobre des décisions du Conseil des Etats. Il reste trois divergences portant sur deux articles.

A l'article 35a alinéa 1bis, nous avons une différence importante relevant de l'imputabilité des coûts et des recettes, de la réalisation de bénéfices et de réserves. Le Conseil des Etats a ajouté un alinéa 1bis. Il a modifié sa proposition par rapport au premier débat que nous avons mené en juin, mais il reste – c'est compliqué, je





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2022 • Siebente Sitzung • 08.12.22 • 08h00 • 21.039
Conseil national • Session d'hiver 2022 • Septième séance • 08.12.22 • 08h00 • 21.039



vous comprends, et, pour cette raison, il vaut mieux écouter un peu – dans l'idée de prévoir des exceptions sur le prix des prestations fournies par des entreprises subventionnées pour les prestations à des tiers ne relevant pas de concession.

Le Conseil fédéral nous invite à rester fermes; vous l'avez entendu. Nous parlons ici de transports publics subventionnés et rappelons-nous que la présente révision a été notamment engagée dans le but de clarifier les règles, de supprimer des ambiguïtés et d'éviter des dérives comme celles qui avaient largement éclaboussé Car postal. De plus, la proposition du Conseil des Etats parle de "prix du marché", mais déterminer ce montant sera compliqué et ouvre la porte à des abus, comme nous l'a expliqué l'administration avec des exemples concrets pendant les séances de commission.

Par ailleurs, la proposition du Conseil des Etats est très favorable aux entreprises qui touchent des subventions, mais moins aux commanditaires, c'est-à-dire la Confédération et les cantons. En commission, les autorités ont relevé que cette formulation était le fait d'élus qui siègent dans des conseils d'administration de telles sociétés, ce qui est quand même assez discutable. Par 17 voix contre 7, notre commission a décidé de rester ferme sur ce point. La minorité Bregy souhaite s'aligner sur la position du Conseil des Etats.

L'article 36 est consacré à la présentation des résultats et à la constitution de réserves. A l'alinéa 1, le Conseil fédéral et notre chambre estiment que deux tiers des bénéfices issus de prestations commandées doivent être affectés à une réserve spéciale, qui doit permettre de couvrir d'éventuels futurs déficits. Le Conseil des Etats veut, lui, assouplir cette règle et propose de réduire cette contribution de moitié.

Les cantons, via la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, a pris position contre cette solution. Ils rappellent combien la crise du Covid-19 a montré l'importance d'avoir des réserves, effectuées par beau temps, pour permettre d'affronter les périodes plus difficiles. Ils considèrent aussi que c'est une mauvaise incitation qui est donnée aux entreprises proposant des transports publics. Car le but visé par le législateur est bien d'améliorer l'offre de transports publics subventionnés, que ceux-ci répondent aux demandes et nous permettent de mieux contribuer à affronter les défis, notamment la nécessaire transition énergétique et climatique.

Là aussi, en commission, le vote était clair: par 17 voix, elle a décidé de maintenir sa position et soutenir son opposition face à celle du Conseil des Etats. Seule la proposition défendue par la minorité Bregy propose de s'aligner sur la décision du Conseil des Etats.

Enfin, à l'alinéa 2, il n'y aura pas de vote, car il a fait l'unanimité au sein de notre commission. Cet alinéa donne aux cantons la possibilité d'exiger qu'une réserve soit aussi constituée pour le trafic local. Considérant que les autorités allouent chaque année près de 2 milliards de francs dans le trafic local, il est légitime de leur permettre de protéger ces investissements.

Notre commission a proposé une nouvelle formulation de l'alinéa 2, qui concerne l'attribution des bénéfices qui ne sont pas liés aux offres venant de prestations commanditées par la Confédération, soit précisément le trafic local. L'exigence que cette réserve ne puisse être utilisée que pour couvrir les déficits du transport régional commandité est supprimée.

Cette reformulation a été adoptée, comme je vous l'ai dit, à l'unanimité. De son côté, le Conseil des Etats ne souhaite pas cette disposition.

Je vous remercie donc de suivre les propositions de la majorité – comme vous l'avez fait lors du précédent vote en juin – et de rejeter les deux minorités. Le Conseil des Etats sera saisi lundi des divergences restantes. Il s'agit maintenant de clore ce sujet.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Die Kommissionsmehrheit bittet Sie, an Ihrer Fassung festzuhalten. Ich nenne zuerst meine Interessenbindungen: Ich bin Präsident des Verwaltungsrates der Regionalverkehr Bern-Solothurn AG und Mitglied des Verwaltungsrates der Aare Seeland mobil AG.

Es geht eigentlich um zwei Fragen: um die Frage der Gewinnerzielungsmöglichkeit und um die Frage der Gewinnverwendungsarten. Sie sehen auf Seite 2 der Fahne, dass gemäss Artikel 35a in der Fassung des Bundesrates das Unternehmen bei der Ermittlung der ungedeckten Kosten weder Eigenkapitalzinsen noch Gewinne und Risikozuschläge einrechnen darf. Im Nationalrat haben wir dann festgelegt, dass die Kosten für Leistungen, die dieses Unternehmen von beherrschten Konzerngesellschaften bezieht, auch dazugehören. Auf Seite 3 finden Sie die Ausnahme des Ständerates: Der Ständerat wollte Unternehmen ausnehmen, die höchstens zu einem Drittel im Eigentum öffentlich-rechtlicher Körperschaften stehen. Dies lehnten wir seinerzeit einstimmig ab, weil wir die Orientierung an der Eigentümerschaft für falsch hielten.

Die neue Fassung des Ständerates, die er mit 39 zu 2 Stimmen beschlossen hat, orientiert sich nun an den Leistungen. Sie sehen auf der Fahne, dass Leistungen dann, wenn eine Unternehmung sie überwiegend zu Marktpreisen und ausserhalb der konzessionierten Personenbeförderung an Dritte erbringt, in Abweichung





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2022 • Siebente Sitzung • 08.12.22 • 08h00 • 21.039
Conseil national • Session d'hiver 2022 • Septième séance • 08.12.22 • 08h00 • 21.039



zu Absatz 1 angerechnet werden dürfen. Ihre Kommission lehnte diese Fassung aber mit 17 zu 7 Stimmen ab, dies mit der Begründung der Frau Bundesrätin und der Mehrheitssprecherin. Es geht um die Vermeidung zukünftiger Skandale, wie wir sie von der Postauto AG oder von der Verkehrsbetriebe Luzern AG her kennen. Die Kommissionsminderheit hingegen möchte diese Gewinnerzielungsmöglichkeit einräumen.

AB 2022 N 2196 / BO 2022 N 2196

In Artikel 36 geht es um die Gewinnverwendung: Der Ständerat wollte ursprünglich einen Drittel des Gewinns den Spezialreserven zuweisen, einen weiteren Drittel an die Abrechnung des Folgejahres anrechnen lassen und einen letzten Drittel zur freien Verfügung des Unternehmens stellen. Das lehnten wir seinerzeit ab. In einer zweiten, neuen Fassung, die der Ständerat mit 34 zu 8 Stimmen beschlossen hat, will dieser nun die Hälfte des Gewinns einer Spezialreserve zuweisen und diese nur zur Deckung von Verlusten der von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angebote verwenden lassen, also zugunsten des Regionalverkehrs.

Eine Minderheit der Kommission von 7 Stimmen möchte diesen ständerätlichen Beschluss mit der vorgesehenen Gewinnverwendung unterstützen. Eine Kommissionsmehrheit aus 17 Mitgliedern lehnt diese Gewinnverwendung ab. Gemäss Bundesrat würde es in diesem Falle dabei bleiben, dass zwei Drittel und nicht nur die Hälfte einer Spezialreserve zugewiesen werden müssen.

Ihre Kommission hat dann aber einstimmig eine Ergänzung beschlossen, um Artikel 36 Absatz 2 des bundesrätlichen Entwurfes wieder aufzunehmen. Sie will dort aber den zweiten Satz streichen, was der Frau Bundesrätin unangelegen kommt. Wir können sie aber insofern beruhigen, als dieser Satz aus unserer Sicht unnötig ist. Es geht aus dem ersten Satz hervor, dass diese Gewinne aus der konzessionierten Personenbeförderung erzielt werden müssen. Aus dem jetzt neu zweiten Satz geht hervor, dass die Kantone dies bestellen müssen. Es geht also nicht um den Regionalverkehr, sondern es geht um den von Kantonen und Gemeinden bestellten Ortsverkehr. Es geht möglicherweise um Innovationsprojekte der Unternehmen, und es geht um die Unternehmensentwicklung dieser ÖV-Unternehmen. Es geht also um das bestellte Angebot. Das geht unseres Erachtens aus den beiden verbliebenen Sätzen zur Genüge hervor, sodass es den gestrichenen Satz nicht mehr braucht. Hier waren wir einstimmig dieser Meinung, hierzu gibt es keine Minderheit.

Der langen Rede kurzer Sinn: Die Kommission empfiehlt Ihnen mit je 17 zu 7 Stimmen, festzuhalten bzw. dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen und sich somit dem Entwurf des Bundesrates anzuschliessen und die ständerätliche Fassung abzulehnen.

Art. 35a Abs. 1bis – Art. 35a al. 1bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.039/25885)

Für den Antrag der Mehrheit ... 128 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 55 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 36 Abs. 1 – Art. 36 al. 1

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.039/25886)

Für den Antrag der Mehrheit ... 126 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 54 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées