

Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung

Bulletin sténographique de l'Assemblée fédérale

Frühjahrs-Session — 1950 — Session de printemps

12. Tagung der 33. Amtsdauer — 12^{me} session de la 33^{me} législature

Bezugspreis: In der Schweiz jährlich 12 Fr., die Postgebühr eingerechnet, im übrigen Postvereinsgebiet 16 Fr.
Bezug ausschliesslich durch die Expedition. Verbandsdruckerei AG Bern.

Abonnements: Un an: Suisse, 12 fr., port compris. Union postale, 16 fr.

On s'abonne exclusivement auprès de l'Imprimerie fédérative S. A., à Berne, qui est chargée de l'expédition.

Vormittagssitzung vom 14. März 1950.

Séance du 14 mars 1950, matin.

Vorsitz — Présidence: Hr. Schmid-Solothurn.

5651. Autotransportordnung. Bundesbeschluss.

Statut des transports automobiles. Arrêté fédéral.

Botschaft und Beschlusssentwurf vom 29. Juli 1949 (BBl II, 212). — Message et projet d'arrêté du 29 juillet 1949 (FF II, 211).

Beschluss des Ständerates vom 20. Dezember 1949.
Décision du Conseil des Etats du 20 décembre 1949.

Antrag der Kommission.

Eintreten.

Antrag Schmid Werner.

Nichteintreten.

Antrag Müller-Amriswil.

Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat.

Proposition de la commission.

Passer à la discussion des articles.

Proposition Schmid Werner.

Ne pas entrer en matière.

Proposition Müller-Amriswil.

Renvoi du projet au Conseil fédéral.

Nationalrat. — Conseil national. 1950.

Berichterstattung. — *Rapports généraux.*

Anderegg, Berichterstatter: Mit Botschaft vom 29. Juli 1949 hat der Bundesrat den beiden Räten einen neuen Bundesbeschluss über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen unterbreitet. Es handelt sich aber nicht um ein neues gesetzgeberisches Werk, sondern vielmehr um die Bestätigung, beziehungsweise Verlängerung eines Bundesbeschlusses, der im Jahre 1940 erstmals in Kraft gesetzt und im Jahre 1945 um weitere fünf Jahre verlängert worden ist. Der neue zur Diskussion stehende Bundesbeschluss soll nun noch einmal für drei weitere Jahre verlängert werden. Der neue Entwurf will nach den Ausführungen des Bundesrates in seiner Botschaft die Bestimmungen der geltenden Gesetzgebung, die sich bewährt haben, beibehalten. Diejenigen dagegen, deren Vollzug Schwierigkeiten begegnete, sollen durch die neue Lösung ersetzt werden, über welche noch Erfahrungen zu sammeln wären. Der Bundesrat hegt zudem die Zuversicht, innerhalb dieser drei Jahre das Verfassungsproblem zu klären und gleichzeitig auf Grund einer neuen Verfassungsbestimmung die Überführung der jetzigen Bestimmungen in die ordentliche Gesetzgebung mit unbefristeter Geltungsdauer vorbereiten zu können.

Bevor wir zur neuen Vorlage des Bundesrates im allgemeinen wie im besonderen Stellung beziehen, wollen wir kurz den Blick auf jene Sachverhältnisse werfen, welche der Autotransportordnung zugrunde liegen. Die sogenannten Sachverhältnisse sind mehr als kompliziert und machen nicht nur den Laien, sondern auch dem Fachmann erhebliche Beschwerden. Probleme der Verfassungsmässigkeit, des Staats- und des Regalbetriebes wechseln mit Fragen der Privatwirtschaft, der Gestaltung der Markt- und Konkurrenzverhältnisse, aber auch mit Fragen der staatlichen Ordnung und Intervention und schliesslich mit dem Problem der freiwilligen Zusammenarbeit. Sucht man objektiv nach dem Hauptproblem, so zeigt eine solche Untersuchung folgendes Ergebnis: Die Hauptschwierigkeit der bestehenden

oder irgendeiner anderen Autotransportordnung besteht in dem grossen natürlichen Gegensatz zwischen Bahn und Auto. Über diesen Gegensatz ist bereits viel geschrieben und noch mehr gesprochen worden; hier handelt es sich lediglich darum, das Hauptproblem festzuhalten, und dieses besteht in der grossen Strukturverschiedenheit des Autobetriebes und des Eisenbahnbetriebes. Die Eisenbahn ist das ältere Verkehrsmittel, die in ihrer ganzen Anlage, in ihrem umfassenden Aufbau und ihrer besonderen Struktur gebundenere Prinzipien verkörpert als der Autoverkehr. Diese innere und äussere Gebundenheit der Eisenbahn kommt auch in den grossen Aufgaben, die ihr auferlegt worden sind, deutlich zum Ausdruck. Wir erinnern nur an die Betriebspflicht, selbst für unrentable Strecken, die Beförderungspflicht und den Tarifzwang. Dass diese den Eisenbahnen im öffentlichen Interesse auferlegten Pflichten und Lasten ihnen besondere betriebsfremde Kosten verursachen, ist selbstverständlich. Dass aus dieser Sachlage heraus die Eisenbahnen mit etwas skeptischen Blicken die viel freiere Entwicklung des Automobilverkehrs verfolgen, leuchtet ohne weiteres ein. Der Automobilverkehr verkörpert seiner ganzen Anlage nach das Element der grössten Freizügigkeit und grösseren Beweglichkeit und der Anpassung an die verschiedensten Verumstände. Man kann ihm deshalb auch nicht so leicht mit allgemeinen Auflagen zu Leibe rücken.

Zwischen Bahn und nichtgewerbsmässigen Autobusverkehr stellt sich nun aber noch eine dritte Gruppe, das ist der gewerbsmässige Autoverkehr. Dieser besitzt wiederum sehr ausgeprägte Gesetzmässigkeiten, welche ihn deutlich unterscheiden und abheben vom nichtgewerbsmässigen Autoverkehr, aber auch von den Bahnen. Er steht gleichsam zwischen diesen bereits charakterisierten Verkehrsmittelarten mitten drin, seine Lebens- und Gestaltungsmotive halten die Mitte zwischen Freiheit und fester Bindung, seine Struktur baut sich aus Elementen der Freizügigkeit, aber auch der Gebundenheit auf.

So bieten sich dem Betrachter drei verschiedene Verkehrsmittelarten dar: die Bahn, der gewerbsmässige und der nichtgewerbsmässige Autoverkehr. Der Kunde für diese drei Verkehrsbetriebsarten ist aber meist der gleiche, nämlich die den Transport suchenden Personen und Güter, und dieser Umstand hat wiederum zur Folge, dass ein schärferer Wettbewerb und eine eindruckliche Konkurrenzierung in Erscheinung treten muss. Die Erfahrungen in der Schweiz und in andern Ländern zeigen indessen, dass die freie Gewährung des Konkurrenzkampfes nicht und niemals zu einer geordneten Marktgestaltung führen kann. Die chaotische Auswirkung dieser ungeordneten Konkurrenzverhältnisse war ja die augenfällige Ausgangslage für die Autotransportordnung des Jahres 1940. Mit dieser Autotransportordnung sollte der Versuch unternommen werden, die ungeordneten Konkurrenzverhältnisse in vernünftige Bahnen zu lenken, indem man nach den Grundlagen und Kriterien suchte, durch welche sich die vorerwähnten drei Verkehrsbetriebsarten verständigenden könnten.

Die Autotransportordnung darf deshalb als ein erster Koordinationsversuch bezeichnet werden. Es

ist dies aber nur ein Versuch, und zwar ein Versuch mit ganz bestimmten Mitteln, womit gesagt sein soll, dass zum mindesten auch noch andere Koordinationsmöglichkeiten denkbar sind, mit denen wir uns aber heute nicht zu beschäftigen haben.

Auf welcher Basis und mit welchen Mitteln arbeitet nun der Koordinationsversuch der vorliegenden Autotransportordnung? Was zunächst die Basis anbelangt, so versucht die Autotransportordnung, sich auf Art. 36 BV, das heisst auf das sogenannte Postregal zu stützen. Die Bedeutung dieses Art. 36 ist indessen umstritten. Unbestritten scheint dagegen die Tatsache zu sein, dass keine noch so dynamische Interpretation des Art. 36 es gestatten würde, den unentgeltlichen Personen- oder Güterverkehr, das heisst den Werkverkehr zu umfassen. Hinsichtlich des unentgeltlichen Autoverkehrs besitzt der Bund heute keinerlei Kompetenzen und deshalb keine genügende Basis, um diesen in eine Autotransportordnung eventuell einzubeziehen.

Die weitere Frage geht dahin, abzuklären, inwieweit der Bund gestützt auf das Postregal, das heisst auf Art. 36 berechtigt ist, an die Ausübung des Beförderungsgewerbes, das heisst des entgeltlichen Autoverkehrs bestimmte Bedingungen zu knüpfen. Mit Bezug auf den Personenverkehr ist aber der Entscheid bereits gefallen, indem dieser durch das Postverkehrsgesetz, Art. 1, lit. a, bereits regalpflichtig erklärt wurde. Ihre Durchführung durch private Unternehmen ist einzig und allein gestützt auf eine ausgesprochen monopolistische Konzession gestattet. Prof. Blumenstein vertritt aber darüber hinaus in seinem Gutachten die Auffassung, dass Art. 36 dem Bund auch gestatte, das ganze Gebiet der Güterbeförderung dem Postregal zu unterstellen. Diese Auffassung wird aber nicht überall geteilt, ja sie ist heftig umstritten. Dieser Streit mag dann schliesslich den Bundesrat bewegen haben, für die Überführung der Autotransportordnung in die ordentliche Gesetzgebung eine ganz neue und selbständige verfassungsmässige Grundlage anzustreben.

In diesem Zusammenhang wäre vielleicht noch die Frage zu prüfen, ob eventuell in Art. 31 BV, in den sogenannten Wirtschaftsartikeln, eine bessere Grundlage und umfassendere Koordinationsmittel gefunden werden könnten. Die nähere Prüfung zeigt indessen, dass Art. 31 und 31 bis ebenfalls keine genügende verfassungsmässige Grundlage abgeben können für eine positive und konstruktive Durchgestaltung einzelner Wirtschaftszweige oder Berufe. Der Bund kann gestützt auf Art. 31 bis nur dann intervenieren, wenn ein Wirtschaftszweig in seiner Existenz gefährdet ist, und solche Massnahmen des Bundes müssen und dürfen nur die Erhaltung des betreffenden Wirtschaftszweiges zum Ziele haben, das heisst die Wirtschaftsartikel gestatten nur Schutzmassnahmen, die nicht von unbeschränkter Dauer sind, sie gestatten aber nicht, die Handels- und Gewerbefreiheit durch ein neues Marktgestaltungssystem grundsätzlich und für unbeschränkte Dauer abzulehnen, und sie gestatten keinesfalls die Allgemeinverbindlicherklärung von Tarifen und Preisbestimmungen.

Nach diesen Feststellungen kann natürlich die Frage aufgeworfen werden, ob die ganze Koordination nicht der freien Privatinitiative überlassen wer-

den sollte, welche an Stelle von Konzessionen und Bedürfnisklauseln mit dem Mittel der ökonomischen Zusammenarbeit und der Vertragsgemeinschaft zu Werke gehen könnte. Die Voraussetzungen zu einer solchen Koordination aus der Privatwirtschaft heraus sind aber zunächst keine erfolversprechenden, weil Bahnen, gewerbmässiger und nichtgewerbmässiger Automobilverkehr nicht auf die gleiche Ausgangslage zu setzen sind.

So scheint es, dass zur Zeit noch einmal beide Wege zur Koordination und Verkehrsgestaltung eingeschlagen werden müssen, nämlich die staatliche Intervention über Konzession und Bedürfnisnachweis und das private Gemeinschaftsabkommen über verschiedene Einzelfragen.

Blicken wir nun nach diesen Ausführungen auf die vorliegende Autotransportordnung, so suchen wir zu ermessen, welchen Inhalt sich die Autotransportordnung gegeben hat. Zunächst stellen wir mit Befriedigung fest, dass die neue ATO einen recht grossen freien Lebensraum belassen will, und zwar dadurch, dass sie zunächst den nichtgewerbmässigen Personenverkehr und den nichtgewerbmässigen Güterverkehr, das heisst den sogenannten Werkverkehr vollständig ausserhalb der neuen Ordnung belässt. Die gewährte Freiheit ist eine vollständige, das heisst der Werkverkehr ist auch der Registereintragung und Gebührenpflicht enthoben. Diese Freiheiten finden im allgemeinen überall die Zustimmung der interessierten Kreise. Weitergehende Freiheiten, die vielleicht erwünscht wären, stossen aber bereits auf mehr oder weniger grossen Widerstand. So stehen noch drei Freiheitsbereiche miteinander im Streit. Einerseits zeichnet sich ein Begehren ab, Teile des gemischten Verkehrs freizugeben, dem andererseits das Freiheitsbegehren der Bahnen und der PTT-Betriebe gegenüberstehen.

Der sogenannte gemischte Verkehr bildet eine besondere Transportart. Gemischten Verkehr übt aus, wer neben seinem Werkverkehr auch entgeltliche Transporte für andere besorgt. Nach der bisherigen Autotransportordnung war dieser gemischte Verkehr grundsätzlich verboten. Nur unter bestimmten Voraussetzungen konnten Ausnahmen bewilligt werden. Man machte nun geltend, dass durch dieses strikte Verbot der gemischte Verkehr eine Disqualifizierung erleide. Es muss deshalb verständlich erscheinen, dass der Ständerat hier bei dieser Bestimmung sein schweres Brecheisen ansetzte und das Verbot des gemischten Verkehrs aus den Angeln hob. An Stelle des Verbotes setzte der Ständerat die sogenannte Ermächtigung, soweit der gemischte Verkehr nicht überhaupt vollständig freigegeben wurde. Die nationalrätliche Kommission folgte dem Ständerat in grundsätzlicher Hinsicht, indem auch sie das in der bisherigen Ordnung enthaltene Verbot über Bord warf. Dagegen schränkte die nationalrätliche Kommission den absolut freien gemischten Verkehr ein auf die nachbarliche Hilfe in ländlichen und Gebirgsgegenden, während weitere Freiheiten im gemischten Verkehr vom Bundesrat nach Anhören der Kantone und der Beteiligten gewährt werden sollen. Die Differenzen zwischen Ständerat und nationalrätlicher Kommission sind indessen hier nicht mehr sehr gewichtig. Die entscheidende Neuerung liegt in der Aufhebung des allgemeinen Verbotes des gemischten Verkehrs. Die voll-

ständige Freigabe des gemischten Verkehrs müsste natürlich die ganze ATO gefährden. Diese Freigabe würde in der Folge auch nach mehr Freiheiten der PTT und der Bahnen rufen. Die PTT-Verwaltung beansprucht für die Beförderung von Personen und Sachen, welche sie ausführt und ausführen lässt oder für welche sie auf Grund der Postgesetzgebung Konzessionen für regelmässige Linienfahrten erlässt, ebenfalls die volle Freiheit. Das private Transportgewerbe befürchtet vor allen Dingen, dass die PTT-Verwaltung auf der Basis dieser Freiheiten das sogenannte Extrafahrtengeschäft ausdehnen werde. Dieses Extrafahrtengeschäft hat heute einen beträchtlichen Umfang angenommen. Ständerat und nationalrätliche Kommission sind sich darüber einig, dass diese Frage des Extrafahrtengeschäftes über ein Abkommen zwischen PTT und TAG gelöst werden soll. Es ist zu hoffen, dass dieses Verständigungsabkommen rechtzeitig zum erfolgreichen Abschluss gebracht werden kann. Im jetzigen Stadium der Vertragsverhandlungen handelt es sich nun noch um die Ausmarchung der für die Extrafahrten auszusetzenden Anzahl der Fahrzeuge.

Neben der PTT sind es aber auch die Bahnen, welche von der Freiheit profitieren möchten, und zwar in dem Sinne, dass der Transport von Sachen vom Hause des Absenders zu einer öffentlichen Transportanstalt und von ihr zum Hause des Empfängers mit eigenen Motorfahrzeugen und eigenem Personal der Transportanstalt nicht unter die Bestimmungen der ATO fallen, das heisst frei sein sollen. Das private Transportgewerbe befürchtet auch hier ein Übergreifen des staatlichen Regiebetriebes auf den Sektor des privaten Strassenverkehrs. In der nationalrätlichen Kommission ergab die Aussprache, dass es sich hier nicht darum handeln könne, Automobilfahrzeuge durch die Bundesbahnen in Betrieb nehmen zu lassen. Zur Diskussion stünden gegenwärtig lediglich Spezialfahrzeuge (Container, Tiefrolleschemel und Traktoren), wobei die Frage auch hier noch zu prüfen sein werde, ob diese Spezialfahrzeuge in Regie oder auf privatwirtschaftlicher Grundlage zu führen sein werden. Der Ausweg in dieser Frage wurde gefunden, indem die Bundesbahnen von der vollen Freiheit erst dann Gebrauch machen dürfen, wenn keine Bewilligung für offizielle Camionnage erteilt werden kann. Herr Bundesrat Dr. Celio fasste diese Lösung in die folgenden Worte: „Par cette formule, on indique que le camionnage doit être assuré par des camionneurs privés, mais si les chemins de fer ne trouvent pas de camionneurs, il serait naturel qu'ils assurent eux-mêmes ce service.“

Mit diesem Hinweis wird deutlich, dass der Freiheitsgewährung ganz bestimmte Grenzen gesetzt sind. Werden diese Grenzen überschritten bei der einen oder anderen der interessierten Gruppen, dann fällt die ATO aus dem erstrebten inneren Gleichgewicht.

Nach der Klärung des Freiheitsproblems innerhalb der ATO seien die Blicke nunmehr auf jene Sphären hingewendet, in denen das Gegenteil von Freiheit das bestimmende Kriterium bildet. Es ist dies das Gebiet der gewerbmässigen Beförderung von Personen und Gütern. Die gewerbmässige Beförderung von Personen und Gütern bedarf einer Bewilligung und, soweit es sich um gemischten Ver-

kehr handelt, einer Ermächtigung. Hinsichtlich der Bewilligungsarten wäre hervorzuheben, dass insbesondere ein Konzessionstypus C neu zur Einführung gelangt, der von den Bahncamionneuren selbst gewünscht worden ist.

Bewilligungsbehörde ist das Amt für Verkehr. Die Tätigkeit dieser Bewilligungsbehörde hat zu mancherlei Kritiken und Beanstandungen Anlass gegeben. Diese Kritiken haben wohl zur Hauptsache den Ständerat bewogen, hier beim Amt für Verkehr als der bisher massgebendsten Bewilligungsbehörde ein zweites Mal das harte Brecheisen anzusetzen und das Amt für Verkehr als Bewilligungsorgan aus dem Sattel zu heben und das Bewilligungsverfahren zur Hauptsache in den Schoss sogenannter regionaler Kommissionen zu legen. Auch bei diesem entscheidenden Eingriff folgte die nationalrätliche Kommission dem Ständerat. Dagegen musste unsere Kommission aus sachlichen Überlegungen den neuen Kompetenzbereich der regionalen Bewilligungsbehörde etwas einschränken. Gegen eine teilweise Dezentralisierung ist gewiss nichts einzuwenden. Insbesondere werden die regionalen Kommissionen in der Lage sein, die Ermächtigungen für den gemischten Verkehr zu erteilen. Man könnte aber nicht mehr von einer schweizerischen Verkehrspolitik sprechen und den koordinationspolitischen Rücksichten nicht mehr genügend Rechnung tragen, wenn die regionalen Kommissionen zuständig sein sollten, Bewilligungen und Ermächtigungen mit Gültigkeit für die ganze Schweiz zu erteilen. Aus diesen Gründen muss es einer zentralen Bewilligungsbehörde vorbehalten bleiben, Gesuche zu beurteilen, deren Sporttätigkeit sich auf das Gebiet der ganzen Schweiz erstreckt. Nur so kann eine einigermaßen einheitliche Bewilligungspraxis sichergestellt werden. Bewilligungsbehörde für solche umfassende Gesuche soll nach wie vor das Amt für Verkehr sein. Man kann sich die Frage vorlegen, ob für die Beurteilung solcher Gesuche, die sich auf das Gebiet der ganzen Schweiz erstrecken, nicht eine andere, das heisst eine besondere zentrale Bewilligungsbehörde geschaffen werden soll zur Entlastung des Amtes für Verkehr. Die nationalrätliche Kommission glaubte indessen in der Schaffung stets neuer und zuständiger Organe grösste Zurückhaltung üben zu müssen.

Als Bewilligungsbehörde zeigt die neue Vorlage demnach: 1. das Amt für Verkehr, wenn die beabsichtigte Sporttätigkeit sich auf das Gebiet der ganzen Schweiz erstreckt; 2. die regionalen Kommissionen für die übrigen Gesuche und die Gesuche um Ermächtigung zu gemischtem Verkehr und 3. die Kantone für vorübergehende Verkehrsbedürfnisse, das heisst für kurzfristige, räumlich begrenzte Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr.

Das Bewilligungsverfahren soll nicht mehr wie bisher ein reines Aktenverfahren sein. Das Verfahren vor den Bewilligungsbehörden soll inskünftig mündlich und öffentlich erfolgen und zudem ist dem Gesuchsteller und dem Einsprecher vor der mündlichen Verhandlung Einsicht in die Akten zu gewähren, soweit sich diese auf ihn selbst beziehen. Diese Änderung ist von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Im mündlichen Verfahren und kontrolliert durch die Öffentlichkeit wird das Verfahren an Durchsichtigkeit gewinnen und die Missverständ-

nisse werden schwinden, die bisher den ATO-Vollzug so oft in Misskredit gebracht haben.

Gegen Entschiede der Bewilligungsbehörde kann die Beschwerde erhoben werden. Bisher war für einen Teil der Gesuche die Verwaltungsbeschwerde und im übrigen die Beschwerde an die Transportkommission vorgesehen. Bei der Transportkommission hat nun die nationalrätliche Kommission das Brecheisen angesetzt und aus der Transportkommission eine selbständige Rekurskommission ins Leben gerufen, die aus drei Mitgliedern der Transportkommission und aus zwei Berufsrichtern besteht. Entscheidend ist dabei, dass mit Ausnahme der Unterstellungsverfügungen alle Verfügungen über Erteilung, Verweigerung, Entzug, Übertragung usw. von Transportbewilligungen oder Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr künftig bei einer Instanz angefochten werden können, und zwar die Verfügungen des Amtes für Verkehr sowie die Verfügungen der Bewilligungskommissionen der verschiedenen Landesgegenden.

Schliesslich soll hier die Tatsache ausdrückliche Erwägung finden, dass die Strafverfolgung nicht mehr dem Amt für Verkehr, sondern den Kantonen obliegt. Zusammenfassend darf gesagt sein, dass das gesamte Bewilligungsverfahren aus der Zentralisierung befreit und in ein dezentralisiertes Verfahren übergeleitet würde, wobei insbesondere das Amt für Verkehr eine gewisse Entlastung erfährt.

Es ist aus meinen bisherigen Darlegungen schon deutlich geworden, dass die ATO, will sie der Koordinierung wirklich zum Erfolg verhelfen, sich nicht in der Bewilligung und in der Ermächtigung, das heisst in der Konzessionierung, erschöpfen darf. Aus diesem Grunde sollen der ATO weitere Kompetenzen eingeräumt werden, um auf die Konkurrenzverhältnisse und die Marktgestaltung Einfluss zu nehmen. In der neuern Vorlage sind vor allen Dingen vier solche Aufgabenbereiche vorgesehen, nämlich:

1. der Erlass von Bestimmungen über den Beförderungsvertrag und die Versicherung des Transportgutes;
2. der Abschluss von Tarifen;
3. die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen, und
4. die Schaffung von Vereinbarungen über verschiedene Aufgabengebiete.

Um alle diese weittragenden und bedeutsamen Aufgaben einer einheitlichen und geordneten Lösung entgegenzuführen, bestellt der Bundesrat die sogenannte Transportkommission. In dieser Transportkommission sollen die Kantone, die wichtigsten Wirtschaftsverbände des Landes, die öffentlichen Transportanstalten und das Autotransportgewerbe vertreten sein. Diese umfassende Zusammensetzung und Herbeiziehung auch der Bahnen deuten darauf hin, dass die Arbeiten der Transportkommission auf eine gesamthafte Koordination hin ausgerichtet werden sollen. Die Transportkommission begutachtet zuhanden des Bundesrates zur Hauptsache die bereits erwähnten Vorschläge betreffend den Abschluss von Tarifen, die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen und Vereinbarungen des Verbandes der Autotransportunternehmer mit andern Beteiligten. Die Koordinationsaufgabe der Transportkommission wird schliesslich noch dadurch deutlich gemacht, dass diese Kom-

mission dem Bundesrat und den übrigen Beteiligten geeignete Massnahmen zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen dem Autotransportgewerbe und den öffentlichen Transportanstalten vorschlagen kann.

Die Transportkommission ist indessen nur begutachtende Kommission. Für die eigentliche praktisch-konkrete Bearbeitung der vorgezeichneten Aufgaben musste eine andere Instanz in Anspruch genommen werden. Sie hat sich gefunden im Zentralverband des Autotransportgewerbes, welcher vom Bundesrat anerkannt worden ist. Es ist ein hochehrfreuliches Symptom, dass sich dieser Zentralverband, dem 13 Unternehmerverbände angehören, hat konstituieren können. Dadurch konnte von der Schaffung eines Zwangsverbandes Umgang genommen werden. Dieser Zentralverband hat sich zudem eine sogenannte ATO-Treuhandstelle angliedern können. Der Bundesrat kann diesen Verband und die von ihm geschaffene Treuhandstelle zur Mitwirkung beim Vollzug heranziehen und ihnen bestimmte Befugnisse übertragen. Weder der Zentralverband noch die Treuhandstelle haben indessen irgendwelche über die Verbandskompetenzen hinausragenden Rechtsetzungsbefugnisse. Die vom Verbande gefassten Beschlüsse oder Vereinbarungen bedürfen, um Rechtskraft zu erlangen, der ausdrücklichen Genehmigung des Bundesrates. Im Entwurfe des Bundesrates war vorgesehen, die jeweilige Genehmigung des Bundesrates in das Instrument der Allgemeinverbindlicherklärung einzukleiden. Bei den ständerätlichen Beratungen hat Herr Schoch die Frage aufgeworfen, ob es zulässig sei, das Institut der Allgemeinverbindlicherklärung auszudehnen auf Beschlüsse, die nicht das Arbeitsverhältnis betreffen und die typischen Wettbewerbscharakter haben. Bei nochmaliger Prüfung dieser Sonderfrage hat dann der Ständerat beschlossen, auch noch diesen sogenannten „Giftzahn“ zu extrahieren und die Allgemeinverbindlicherklärung zu beschränken auf die Gesamtarbeitsverträge. Die nationalrätliche Kommission folgte dieser Lösung. Demnach können die sogenannten Beförderungsverträge, beziehungsweise der Beförderungsvertrag nicht mehr allgemeinverbindlich erklärt werden, sondern der Bundesrat soll diese Sachgebiete inskünftig, allerdings nach Anhörung der Kantone und der Beteiligten, durch eine Verordnung regeln. Dasselbe gilt von den Tarifen. Nach der neuen Lösung müssen die vom Verband der Autotransportunternehmer oder von seinen Mitgliederverbänden aufgestellten Tarife vom Bundesrat genehmigt werden, das heisst sie können auch nicht mehr durch den Akt der Allgemeinverbindlicherklärung in Wirksamkeit gesetzt werden. Dagegen ist hier das Mitspracherecht der Kantone, der Verfrachterorganisationen und der öffentlichen Transportanstalten bei der Bearbeitung von Tarifvorlagen des TAG unangetastet geblieben. Bis zur Stunde sind indessen noch keine Tarife vom Bunde genehmigt worden. Der Abschluss solcher Abkommen stösst auf aussergewöhnliche Schwierigkeiten. Im Bereiche des Personentransportes trat anfangs 1949 der vom Verband Schweizerischer Gesellschaftswagen-Besitzer ausgearbeitete Tarif für Gesellschaftswagenfahrten in Kraft. Die bis anhin gesammelten Erfahrungen seien befriedigend. Ob es möglich ist, diesen Tarif noch auf etwas

breitere Grundlagen zu stellen und vom Bundesrat zu genehmigen, bleibt abzuwarten. Es liegt ferner ein Entwurf vor für den Vollzug der Orts- und Regionaltarife im Sachentransport. Die Erfahrung lehrt, dass das Schwergewicht der tarifrischen Ordnung bei den Orts- und Regionaltarifen liegt, die sowohl hinsichtlich Aufbau, Systematik und Höhe der Tarife den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden können. Eine Tarifordnung im Überlandverkehr ist am 1. Februar 1950 in Kraft getreten. Es muss aber festgestellt werden, dass alle diese Tarifbemühungen bis anhin nicht aus dem Rahmen der Verbandskompetenzen herausgewachsen sind. Ob es gelingt, mit dem einen oder andern Tarif in den Vorraum der bundesrätlichen Genehmigung vorzustossen, kann noch nicht mit Bestimmtheit gesagt werden.

Die TAG-Organisation hat nun aber noch ein weiteres gewichtiges Arbeitsfeld betreut, indem die Direktion des TAG die Funktion des Zentralsekretariates für den GAVATO, das heisst den Gesamtarbeitsvertrag übernommen hat. Nach Art. 17 der ATO kann der Bundesrat Bestimmungen des Gesamtarbeitsvertrages allgemein verbindlich erklären. Gestützt hierauf wurde im Autotransportgewerbe ein Gesamtarbeitsvertrag erlassen, der in seiner Art geradezu ein Musterbeispiel eines umfassenden und modernen Gesamtarbeitsvertrages darstellt. Am Zustandekommen dieses Vertrages hat unser Kollege Leuenberger hervorragenden Anteil. Die Vertragsparteien haben den Vertrag in der Erkenntnis abgeschlossen, dass die ATO die Überzeugung vom Vorhandensein einer Schicksalsgemeinschaft zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer vertiefte und dass der Wille, durch ein freiwilliges Werk der Verständigung zwischen den Vertragsparteien den dauernden Arbeitsfrieden zu sichern, vorhanden ist. Durch diesen Gesamtarbeitsvertrag ist zudem eine paritätische Berufskammer ins Leben gerufen worden, welche die gemeinsamen Lebensinteressen zu fördern beabsichtigt. Es kann darüber gar kein Zweifel bestehen, dass durch diesen Gesamtarbeitsvertrag und damit durch die ATO die sozialen Verhältnisse im Autotransportgewerbe einer hochehrfreulichen Verbesserung entgegengeführt worden sind. Es bedeutet gewiss keine Übertreibung, wenn gesagt wird, dass man die sozialen Verhältnisse der Gegenwart im Autotransportgewerbe gegenüber der Zeit vor der ATO nicht wieder erkennt. Die ATO hat viele Kritiker gefunden. In einem Punkte, in den sozialen Verhältnissen, hat sie aber eine unangefochtene Besserstellung erreicht, die es allein schon rechtfertigt, sich um den Weiterbestand der ATO ernsthaft zu bemühen. Diese Arbeitsordnung im Autotransportgewerbe hat auch die Bedenken zerstreut, dass die geregelten Arbeitsbedingungen zwangsläufig gebundene Tarife und Preise zur Folge haben müssen. Sie hat aber das durchaus Wünschbare erreicht, dass der Wettbewerb und die wilde Konkurrenz im Autotransportgewerbe nicht mehr auf dem Buckel des Arbeiters ausgetragen wird.

Abschliessend sei nun doch darauf hingewiesen, dass der TAG-Organisation auch die Bearbeitung von besonderen Übereinkommen mit interessierten Institutionen obliegt. Zurzeit steht bereits ein

neues Abkommen mit der PTT-Verwaltung vor dem Abschluss.

Aus allen diesen Hinweisen wird deutlich, dass durch die tatkräftige Mitarbeit des Zentralverbandes des Autotransportgewerbes, das heisst der TAG-Organisation die ATO eine beachtliche innere Erstarbung erfahren hat. Wir dürfen auch feststellen, dass der Direktor des TAG, Herr Maurer, seine Aufgabe mit grosser Sachkenntnis, aber auch mit grossem Takt und Verständnis für die stark auseinanderstrebenden interessierten Kreise zum Ziele führt.

Mit diesen Ausführungen versuchte ich auf die wichtigsten Probleme der ATO hinzuweisen. Gewiss handelt es sich nicht um ein vollendetes Werk, aber es steht eine Lösung zur Diskussion, welche sich auch bei kritischer Betrachtung sicherlich verantworten lässt. Namentlich die neue Lösung zeigt freihheitliche Gesichtspunkte und trägt weitmöglichst auch den regionalen Verhältnissen Rechnung und sie darf gleichzeitig als vorbildliche Sozialordnung bezeichnet werden. Schliesslich sei noch erwähnt, dass in der Kommissionsberatung unser Kollege Trüb beachtenswerte Vorschläge für eine bessere Systematik in der Vorlage machte. So berechtigt diese Wünsche auch sein mögen, so war die Kommission doch der Auffassung, dass diese systematische Umgestaltung der endgültigen gesetzgeberischen Lösung vorbehalten bleiben soll. Es bleibt noch festzustellen, dass die Kommission die Vorlage eingehend und gründlich geprüft hat. Den Beratungen folgten auch Herr Bundesrat Dr. Celio und seine beiden Mitarbeiter, die Herren Fürsprecher Kunz und Moser, welche der Kommission als sachkundige Helfer zur Verfügung standen. Die Kommission stimmte der bereinigten Vorlage mit allen gegen eine Stimme bei einer Enthaltung zu. Im Auftrag dieser Kommission empfehle ich Ihnen, auf die Vorlage einzutreten.

M. Bringolf, La Tour-de-Peilz, rapporteur: L'arrêté fédéral sur le statut des transports automobiles, que le Conseil fédéral nous soumet par son message du 29 juillet 1949, n'est pas un problème nouveau pour nous puisqu'il tend à prolonger pour trois ans encore les mesures prises au moyen d'un arrêté fédéral entré en vigueur le 15 août 1940 et prorogé pour cinq nouvelles années en 1945. C'est en tenant compte d'une expérience de dix ans que nous avons à nous prononcer, après le Conseil des Etats qui l'a fait dans sa séance du 20 décembre 1949.

Un premier point nous paraît acquis, c'est qu'on ne peut raisonnablement admettre que toute réglementation disparaisse dans ce domaine, les expériences passées ayant fourni la preuve renouvelée qu'une liberté totale serait non seulement préjudiciable aux entreprises de transports de personnes et de choses au moyen de véhicules automobiles, et à tous ceux qui en dépendent, mais également à l'économie générale du pays. Sur ce point-là, aucune divergence n'est née entre les membres de votre commission et c'est pourquoi l'unanimité des commissaires s'est prononcée affirmativement sur l'entrée en matière, moins une voix contre et une abstention.

La politique des transports pratiquée par l'Etat a pour but d'assurer à l'économie publique des prestations de transports de haute qualité et les plus

rationnelles. Il importe donc d'utiliser dans chaque cas le moyen de transport le mieux approprié et il est superflu d'insister sur le rôle capital joué par les transports dans l'économie nationale. Un haut rendement de l'industrie des transports est indispensable au maintien de notre standard de production et de vie. C'est pourquoi le législateur s'est toujours préoccupé de la politique des transports. Si tout le monde est d'accord sur le but général de la politique des transports, en particulier sur le principe de l'intervention de l'Etat dans ce domaine, des divergences subsistent sur la nature de cette intervention et sur la question de savoir dans quelle mesure celle-ci est du domaine de la Confédération.

De l'avis du Conseil fédéral, l'article 36 de la constitution fédérale forme la base constitutionnelle du projet soumis à notre appréciation. Cette interprétation n'est pas sans soulever des objections qui se sont fait entendre, notamment au sein de la commission du Conseil des Etats et au cours des délibérations du Conseil des Etats.

L'article 36 de la constitution fédérale tire son origine de l'article 33 de la constitution de 1848 qui ne précise pas, comme beaucoup d'autres dispositions constitutionnelles anciennes, ce qu'on entend par «postes». Au point de vue historique, il s'agit de la reprise par la Confédération des anciennes postes cantonales telles qu'elles existaient et qui comprenaient en particulier les transports de marchandises en tant que les conditions techniques d'exploitation en permettaient l'exécution par les régies postales cantonales. Les transports que la poste seule a le droit d'effectuer ont toujours été déterminés par la législation d'application qui peu à peu a vu le jour.

Déjà lors de la promulgation de la première loi sur la régle des postes, le Conseil fédéral déclarait que le plus grand avantage de la centralisation des postes résidait «dans la faculté de faciliter partout la circulation la plus étendue, soit qu'elle concerne le transport des personnes ou celui des choses, que celles-ci soient expédiées dans des villes, des villages, sur des montagnes ou dans des endroits éloignés». On peut dès lors admettre que cette définition exprime la conception juridique fondamentale qu'en principe le service postal peut avoir pour objet des transports de toutes espèces et qu'en conséquence une limitation juridique n'existe pas. Par les articles 30 et 31 de la constitution de 1848, les privilèges des cantons relatifs aux transports des personnes et des marchandises et en vertu de notre constitution actuelle, les «postes» sont exclusivement du domaine de la Confédération. Par contre, jusqu'à maintenant, le service des postes, organisé par la Confédération, n'embrasse qu'une partie des opérations de transport rentrant dans l'activité de l'administration des postes, tandis que d'autres transports importants, tels les transports en masse de voyageurs et de marchandises furent en premier lieu confiés aux chemins de fer en vertu d'une concession fondée sur l'article 26 de la constitution de 1874, article qui ne fut admis que plus tard. En effet, la concession était déjà prévue par les dispositions légales sur les chemins de fer de 1852 et 1872.

C'est aussi en interprétant l'article 33 de la constitution de 1848 ayant trait aux postes que la

Confédération étendit en 1851 sa souveraineté sur les télégraphes en soumettant à une concession les installations privées de télégraphe. Ce n'est qu'en 1874, dans l'article 36 de la constitution, qu'on mentionne pour la première fois le mot «télégraphe» dans une disposition constitutionnelle, et pourtant on avait légiféré dans ce domaine plus de vingt ans auparavant.

La législation d'application qui se fonde sur l'article 36 de la constitution évolua de la même manière. La découverte du téléphone donna au Conseil fédéral l'occasion de soumettre à la concession les installations privées de téléphone en 1878 avec l'approbation de l'Assemblée fédérale. Cette disposition fut prise sur la base du même article 36 de la constitution de 1874, alors que la loi fédérale sur les téléphones ne fut édictée qu'en 1889.

Cette interprétation de l'article 36 fut encore celle qui a été admise pour la loi sur les télégraphes de 1922 qui reconnaît à la Confédération le droit exclusif à la transmission radioélectrique d'images et de sons et soumet les installations privées de ce genre à l'obligation de la concession.

C'est aussi le cas pour les concessions relatives à la navigation, aux ascenseurs, aux funiculaires aériens, sinon on n'aurait pu subordonner la navigation à la loi fédérale de 1949 sur les transports par chemins de fer et par bateaux, ainsi que cela avait déjà été fait en 1893.

Nous nous excusons d'avoir mis une telle insistance sur les aspects de l'interprétation de l'article 36 de la constitution fédérale de 1874, mais elle était nécessaire car cet article, qui ne fixe en détail ni le contenu, ni la délimitation du pouvoir de l'Etat, doit faire l'objet d'une adaptation constante aux progrès incessants de la technique et de l'économie. Ce faisant, on sauvegarde l'intérêt général du pays et cette disposition constitutionnelle permet de tenir compte des conceptions techniques, éthiques et économiques du moment et d'adapter le droit aux progrès extraordinaires de la technique. C'est ce que nous a clairement démontré M. Celio, conseiller fédéral.

La Confédération peut donc aussi, en se fondant sur l'article 36 de la constitution, arrêter des dispositions sur les transports professionnels de personnes et de choses au moyen de véhicules à moteur. C'est notamment le cas en ce qui concerne l'arrêt fédéral du 30 septembre 1938 sur le statut des transports automobiles (S.T.A.) actuellement en vigueur. Le S.T.A. doit être considéré comme une loi d'application complémentaire qui se fonde sur l'article 36 de la constitution. Cela a été expressément reconnu par les Chambres fédérales; le 21 septembre 1938, le rapporteur de la commission du Conseil national l'a aussi souligné dans les termes suivants:

«Cette disposition (article 36 de la constitution) peut et doit s'entendre comme instituant un monopole général des transports. Lors de la discussion du projet de loi sur le partage du trafic, cette loi a fait l'objet de sérieuses réserves de plusieurs membres de cette assemblée. Ces réserves n'ont pas été renouvelées lors de la discussion du projet actuel. Nous pouvons en conclure que la thèse du Conseil fédéral est aujourd'hui admise par chacun.»

(Bulletin stén. du 21 septembre 1938).

De l'avis du Conseil fédéral, l'article 36 de la constitution ne constituerait pas une base légale si la Confédération envisageait l'organisation générale du trafic du pays et si, à cet effet, elle allait au delà d'une simple réglementation des transports professionnels de personnes et de choses, pour subordonner à une législation d'ensemble tous les genres de transports, compte tenu de leur domaine d'activité propre.

Si on aborde l'aspect pratique du problème, on se rend d'emblée compte où sont les divergences. Certains milieux, dont une minorité au Conseil des Etats, suggèrent de réaliser la réglementation voulue en introduisant une taxe de compensation qui serait perçue à titre de supplément sur les carburants. Les conditions de concurrence des chemins de fer à l'égard du trafic automobile sont inégales, ceux-là connaissant des charges imposées telles que l'obligation d'exploiter, l'obligation de transporter, le système de tarifs *ad valorem* indispensable. Le retour au régime de la liberté du trafic automobile, la suppression du statut des transports automobiles auraient pour effet immédiat une régression du trafic ferroviaire au profit du trafic routier. Les chemins de fer accuseraient des déficits d'exploitation encore plus élevés, déficits que d'aucuns voudraient couvrir par la perception de cette taxe de compensation perçue sur les carburants. L'augmentation des droits de douane, nécessaire pour cette opération, devrait rapporter 50 millions de francs par an ce qui, sur la base de la consommation de 1949, exigerait une augmentation portant la taxe douanière à 36 cts par litre de benzine. Cette charge serait insupportable et serait plus lourde encore si la consommation de benzine diminuait dans le pays. On peut se demander si l'article 29 de la constitution fédérale autoriserait une telle augmentation et nous ne pensons pas que le moment serait bien choisi pour demander une modification constitutionnelle dans ce domaine. Du reste, une telle politique entraînerait infailliblement un recul du nombre des véhicules automobiles, ce qui aurait de graves conséquences sociales pour l'industrie des garages et pour ceux qui en vivent. Plus, la défense nationale pourrait subir un grave préjudice du fait que le nombre des véhicules réquisitionnables diminuerait aussi, d'où diminution du potentiel de transport. La suppression d'une réglementation entraînerait un gaspillage économique qui, tôt ou tard, serait insupportable, notamment dans le domaine de la concurrence internationale. Aujourd'hui déjà, les frais d'entretien d'un véhicule automobile sont excessivement lourds en Suisse par rapport à d'autres pays. La taxe de compensation doit donc être rejetée.

Le statut des transports automobiles en vigueur qui, comme nous l'avons déjà dit, a permis de recueillir des expériences pendant une dizaine d'années, se fonde sur les principes suivants: liberté des transports privés et des transports occasionnels de personnes contre rémunération, obligation de la concession pour le transport professionnel, conditionnée par la clause du besoin, interdiction du trafic mixte, possibilité d'arrêter des conditions de transport et de déclarer des tarifs d'application générale, ainsi que possibilité de conclure un contrat collectif de travail pour l'industrie des transports

automobiles. Tous ces principes n'ont pas trouvé leur application, mais cela n'en diminue pas leur importance. Ils ne se conçoivent pas l'un sans l'autre. L'Office fédéral des transports est l'autorité centrale chargée de l'application.

Le Conseil des Etats a décidé de supprimer l'interdiction du trafic mixte prévue par l'article 5 du projet d'arrêté du Conseil fédéral. Suivre à cette décision serait permettre le retour rapide aux luttes tarifaires, qui auraient pour conséquence de rendre la concurrence plus âpre entre transporteurs routiers, tout en rendant plus aiguë la rivalité rail-route. Ce serait le retour à l'anarchie, comme il y a une quinzaine d'années, anarchie qui pourrait avoir de graves répercussions pour notre économie nationale.

La notion de la clause du besoin doit être conservée car, sans elle, impossibilité pratique de maintenir l'équilibre atteint grâce au statut des transports automobiles. Il ne suffit pas d'avoir un certificat de capacité pour exploiter une entreprise de transport, encore faut-il que le besoin en soit réel. C'est une garantie pour éviter de retomber dans une situation préjudiciable à l'économie des transports et à l'économie générale.

La conclusion seule d'un contrat collectif de travail déclaré d'application générale obligatoire ou de prescriptions imposant l'emploi pour les transports professionnels de véhicules conformes aux exigences de la défense nationale ne suffit pas pour sauvegarder un minimum d'ordre dans les transports automobiles. On oublie peut-être que ces prescriptions risquent de rester lettre morte si on n'assure pas, d'un autre côté, à ces détenteurs de véhicules à moteur une situation économique permettant d'exiger d'eux ces prestations. Il suffit de savoir combien souvent, par exemple, la réglementation de 1933 sur la durée du travail des chauffeurs professionnels a été sciemment violée par des employeurs se livrant à une lutte sans merci contre leurs rivaux. Peu importaient la santé du personnel, la sécurité de la circulation, pourvu qu'on puisse arracher du travail à un concurrent. Fort heureusement, par la conjugaison de toutes les mesures prises, une amélioration a été enregistrée dans ce domaine et il faut tout mettre en œuvre pour éviter le retour à la situation d'antan. En passant, nous saluons tout particulièrement la constitution de la Chambre professionnelle de l'industrie des transports automobiles, dont la première réunion se tint le 22 février dernier, à Berne, en présence de M. Celio, conseiller fédéral, et d'un certain nombre d'invités, tous intéressés au plus haut point par le problème qui nous préoccupe en ce moment. Cette organisation, qui représente les éléments les plus directement mêlés aux questions de transports par véhicules automobiles, a pris nettement position en faveur du projet d'arrêté et cet avis nous semble être de poids et de nature à inciter ceux de nos collègues qui seraient enclins à rejeter l'arrêté ou à se rallier aux décisions prises par le Conseil des Etats à revoir leur opinion avant d'émettre leur vote.

A elle seule aussi, l'application de tarifs obligatoires ne suffit pas non plus pour atteindre le but recherché par l'arrêté proposé. C'est bien un ensemble de mesures convergentes qui doit contribuer à

ce minimum de sécurité indispensable à l'économie des transports de personnes et de choses.

Jusqu'à maintenant, seul l'office fédéral des transports accordait les concessions et appliquait les dispositions légales en la matière. Cette façon de procéder, malgré quelques inconvénients, est certainement la meilleure si on veut avoir une unité d'application. Une seule autorité devrait, à notre sens, être investie des pouvoirs nécessaires, que ce soit l'autorité administrative actuelle ou une commission centrale dans laquelle seraient représentés les milieux intéressés. Les commissions régionales ne sont pas les organes les plus idoines pour accomplir une telle tâche, car le critère qu'elles adopteront risque fort d'être différent d'une commission à l'autre. C'est, nous semble-t-il, la solution la moins rationnelle, celle qui, à l'expérience, donnera le moins de satisfaction et contribuera le moins au but que veut atteindre l'arrêté. Si le Conseil national n'accepte pas la proposition initiale du Conseil fédéral, qu'il donne au moins sa préférence à la proposition de sa commission, laquelle laisse la compétence à l'autorité fédérale pour les concessions permettant d'effectuer des transports sur tout le territoire suisse, alors que l'octroi des concessions touchant aux transports régionaux et mixtes serait laissé à la compétence des commissions régionales.

Une modification importante intervient dans la procédure de la concession qui, jusqu'ici, était purement écrite. Par la modification que vous propose votre commission les délibérations qui précéderont la décision de l'autorité concédante seront orales et publiques. Ainsi donc, les requérants et les opposants pourront, en règle générale, prendre connaissance des documents qui les concernent. Cette modification permettra d'éliminer l'égoïsme et les malentendus lors d'une procédure orale et contrôlée par le public.

Une autre modification importante touche au droit de recours. Dans le régime encore en vigueur, certains recours peuvent être déférés à une autorité supérieure par voie administrative, d'autres à la commission fédérale des transports. Ceux qui tendent à assujettir au statut des transports automobiles un genre de transport déterminé peuvent être déférés au Tribunal fédéral. Cette dernière possibilité n'est pas modifiée mais, par contre, tous les autres recours seront adressés à un seul organe, savoir la commission de recours. Celle-ci ne devrait plus être composée, comme jusqu'à maintenant, des seuls représentants de l'industrie des transports automobiles, mais devrait comprendre deux juges de carrière et trois représentants de la commission des transports. Cette modification est importante car tous les recours concernant l'octroi, le refus, le retrait, le transfert de concessions de transports ou d'autorisations de transports mixtes ne dépendraient que d'une seule et même autorité de recours, quelle que soit l'autorité qui a pris la décision en première instance.

La répression pénale n'incombera plus à l'office fédéral des transports mais bien aux cantons. On ne peut encore préjuger du résultat découlant de ce transfert de compétence, mais nous espérons que l'attitude de certaines autorités cantonales, constatée aujourd'hui dans l'application du statut des transports automobiles, se modifiera dans le sens

d'une meilleure compréhension du but poursuivi par l'arrêté que nous discutons.

Nous concluons à une décision favorable à l'entrée en matière sur cet objet, tout en remerciant bien vivement M. Celio, conseiller fédéral, ses proches collaborateurs, MM. Kunz et Moser, de l'office fédéral des transports, et tous ceux qui ont aidé votre commission dans l'étude du problème qui lui était soumis.

Allgemeine Beratung. — *Dissussion générale.*

Präsident: Zur Orientierung diene Ihnen folgendes: Es liegt ein Antrag Werner Schmid auf Nicht-eintreten vor, ferner ein Antrag Müller-Amriswil auf Rückweisung der Vorlage. Dazu sind fünf Redner eingeschrieben. Wir werden nun so vorgehen, dass zuerst Herr Werner Schmid seinen Nicht-eintretensantrag und dann Herr Müller-Amriswil seinen Rückweisungsantrag begründet. Hierauf werden wir die allgemeine Eintretensdebatte durchführen und erst dann die Abstimmung vornehmen.

Zustimmung. — *Adhésion.*

Schmid Werner: Dieser Bundesbeschluss stellt ohne Zweifel einen schweren Angriff dar auf die Handels- und Gewerbefreiheit. Darauf hat auch der Kommissionspräsident hingewiesen, indem er feststellte, dass der Bundesbeschluss wesentlich weitergeht als die Wirtschaftsartikel es erlauben würden. Es sind zwei Gründe, die die Fraktion der Unabhängigen, in deren Namen ich hier spreche, bewegen, den Antrag auf Nicht-eintreten zu stellen. Zunächst muss festgestellt werden, dass die verfassungsmässigen Grundlagen, auf denen dieser Beschluss ruhen soll, ausserordentlich zweifelhaft sind. Der Art. 36 regelt das Postregal und es ist nicht zu ergründen, was diese Vorlage mit dem Postregal zu tun hat. Ebensovienig ist es zu erklären, was die Gesamtarbeitsverträge mit dieser Vorlage zu tun haben, respektive wie weit der Artikel 34ter hier als verfassungsmässige Grundlage für einen Vorschlag in Frage kommt, der derart tief ins Wirtschaftsleben eingreift. Dasselbe ist zu sagen über den Art. 41 bis. Es ist darauf hinzuweisen, dass auch dem Bundesrat selbst die verfassungsmässige Grundlage, die er hier anruft, ausserordentlich zweifelhaft erschienen sein muss. So heisst es beispielsweise auf S. 17 der Botschaft: „Aus den Erwägungen, wie sie in der Botschaft zur geltenden Autotransportordnung niedergelegt sind, lässt sich die Auffassung vertreten, dass die angerufenen Verfassungsbestimmungen eine hinreichende Grundlage für den vorliegenden Entwurf bilden, jedenfalls zum Sammeln von Erfahrungen während einer beschränkten Gültigkeitsdauer.“ Entweder sind die Grundlagen gut, dann brauchen sie nicht nur zu dienen zum Sammeln von Erfahrungen, sondern können auch auf weitere Sicht Gültigkeit haben, oder sie sind schlecht. Weiter heisst es: „Die Vorarbeiten für einen neuen Verfassungsartikel sind bereits an die Hand genommen worden. Es liegt nahe, die Gelegenheit wahrzunehmen, in den zu schaffender neuen Bestimmungen eine unanfechtbare Grundlage für den vorliegenden Entwurf zu schaffen.“ Der Bundesrat betrachtet also selbst die gegenwärtige Grundlage als an-

fechtbar und er will jetzt eine unanfechtbare Verfassungsgrundlage schaffen. Das bedeutet praktisch, dass wir ein Haus bauen und das Fundament dazu noch gar nicht haben; das Fundament wird dann erst nachher konstruiert, wenn das Haus schon aufgebaut wird. Und schliesslich heisst es auf S. 18: „Bis Ende 1953 wird nicht nur das Verfassungsproblem geklärt sein, sondern man wird auch an Hand der gesammelten Erfahrungen klarer als heute die Grundsätze erkennen können, die einem Bundesgesetz mit unbefristeter Geltungsdauer zugrunde gelegt werden können.“ Also wiederum der Hinweis darauf, dass die gegenwärtige Verfassungsgrundlage keineswegs genügend und sicher ist.

Das Entscheidende an der ganzen Geschichte besteht also darin, dass der Art. 31, der die Handels- und Gewerbefreiheit noch immer gewährleistet, durch diesen Bundesbeschluss aufgehoben wird. Wir schaffen einen Bundesbeschluss, der keine genügende verfassungsmässige Grundlage hat und heben damit einen Artikel der Bundesverfassung, der von entscheidender Bedeutung ist, aus den Angeln. Das scheint mir ein Vorgehen zu sein, dem unter gar keinen Umständen zugestimmt werden kann. Wir müssen mit den Rechtssätzen unserer Demokratie sorgfältiger umgehen, als es hier geschieht, und haben die verfassungsmässigen Rechte zu gewährleisten und zu achten.

Das ist der eine Grund der Ablehnung, und der andere Grund besteht darin, dass uns die ganze Vorlage als solche auch materiell als unannehmbar erscheint. Das Volk hat eine ähnliche Ordnung schon einmal abgelehnt, und wir sind überzeugt, dass auch diese Ordnung in einer kommenden Volksabstimmung nicht durchgehen wird. Davon können Sie überzeugt sein, dass gegen diese Vorlage das Referendum ergriffen wird. Es ist ein Versuch, die Schweizerischen Bundesbahnen vor der Konkurrenz des Autos mehr oder weniger zu sichern. Dieser Versuch ist verständlich, aber wir sollten uns doch darüber klar sein, dass die Schwierigkeiten der Bundesbahnen nicht vom Auto herrühren, von der Konkurrenz des Autos, sondern sie haben ganz andere Ursachen. Die Schwierigkeiten der Bundesbahnen sind in der Verschuldung einerseits zu suchen, in der hohen Zinslast, die sie herauszuwirtschaften haben, und andererseits sind die Schwierigkeiten der Bundesbahnen aufgetaucht in der Zeit der grossen Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre. Nun hat aber diese Krise nicht nur die Bundesbahnen in Schwierigkeiten gebracht, sondern selbstverständlich auch das Automobil, es hat die Konkurrenz zwischen beiden verschärft. Wenn der Kuchen kleiner wird, dann streiten sich eben die Leute mehr um diesen Kuchen. In der Botschaft wird ausdrücklich gesagt, Bahn und Auto werden gleichermaßen betroffen, wenn das Verkehrsvolumen im ganzen sich zurückbilde, wie dies gegenwärtig der Fall ist. Wenn wir also zu einer neuen wirtschaftlichen Schrumpfung kommen, werden Bahn und Auto gleicherweise darunter leiden, und es fragt sich, ob man nun die Konkurrenz des Autos mehr oder weniger ausschalten soll, um der Bahn einen grösseren Teil des Kuchens zuzuhalten. Was soll dann mit dem Auto geschehen, was soll mit denjenigen geschehen, die aus dem Autogewerbe leben? Ich glaube, hier liegt ein Irrtum vor, den wir ein-

mal korrigieren sollten. Die Schweizerischen Bundesbahnen sind ein nationales Unternehmen, und diesem nationalen Unternehmen sind ganz besondere Pflichten auferlegt, Pflichten, die wir andern Unternehmen nicht auferlegen, und diese Pflichten machen es der Bundesbahn zum Teil unmöglich, in vollem Umfange wettbewerbsfähig zu sein. Die Konsequenz daraus heisst: Wir sollen die Bundesbahnen so kaufmännisch, so vorteilhaft als möglich führen, und wenn trotzdem ein Defizit erwächst, muss der Staat es tragen. Aber entscheidend ist in diesem Zusammenhang die Forderung: Wir müssen dafür sorgen, dass die Vollbeschäftigung in unserer Wirtschaft erhalten wird. Wenn der Produktionsapparat auf vollen Touren läuft, jedermann arbeiten kann, jedermann Verdienst hat, wird auch dieses Verkehrsproblem mit Leichtigkeit zu lösen sein.

Eine weitere Gefahr, die diese Ordnung bringt, besteht darin, dass die Verbandswirtschaft hier einen übermässig breiten Raum einzunehmen beginnt. Es entwickelt sich ein Staat im Staate, wo mit unmoralischen Mitteln operiert wird. Wie wird die freie Wirtschaft hier tangiert, wenn Tarifbestimmungen allgemeinverbindlich erklärt werden! Wie wird die freie Wirtschaft tangiert, wenn Bedürfnisklauseln eingeführt werden, wenn Verbände und Kommissionen das Bedürfnis festlegen und die Frage abklären sollen, ob ein neues Autounternehmen eröffnet werden darf oder nicht! Wie soll das Bedürfnis hier festgelegt werden? Es wird nie möglich sein, die verschiedenen Ansichten der Konkurrenten unter einen Hut zu bringen. Das sollen sie unter sich ausmachen. Das soll im freien Spiel der Kräfte erledigt werden. Dass mit solchen Ordnungen in starkem Ausmass eine Verbands- und Staatsbürokratie überhand nehmen wird, das wissen wir zur Genüge. Herr Ständerat Iten hat in den Beratungen des Ständerates auf diese Gefahr hingewiesen, als er sagte: „Eine weitere schlechte Erfahrung, die man mit der bisherigen ATO gemacht hat, ist der grosse Papierkrieg, der bei der Anwendung dieser Regelung jeweilen stattfindet. Wegen der kleinsten Fälle sammeln sich die dicksten Dossiers an, und wenn man eine Beschwerde macht, bekommt man keine Einsicht in die Akten usw.“ Damit soll es zwar besser werden, aber die Dossiers werden nicht verschwinden. Davon können Ihnen die Anwälte Bände erzählen. Es sammeln sich bei den Anwälten um diese ATO herum Akten-dossiers, dass man wirklich sagen kann, die ganze Sache ist Juristenfutter allererster Qualität.

Wie es unter der bisherigen Ordnung zugeht, dafür noch ein Beispiel, das ebenfalls Herr Iten zitiert hat. Eine Firma stellte folgendes fest: „Jedes Jahr haben wir erneut das Gesuch um eine Bewilligung für den gemischten Verkehr stellen und begründen müssen. Letztes Jahr haben wir uns erlaubt, das Gesuch für das Jahr 1949 zu stellen und auf die stets wiederholte Begründung unserer früheren Gesuche seit 1943 hingewiesen und sie als bestehenden Teil unseres neuen Gesuches erklärt. Das abgekürzte Verfahren ist aber prompt abgelehnt worden, und wir haben ein mehr als dreiseitiges Gesuch eingereicht, indem wir zum sechstenmal wiederholt haben, was wir alle Jahre seit 1943 der Behörde vorgetragen hatten.“ So wird gearbeitet, so sieht die Praxis dieser Ordnung aus, eine Ver-

bürokratisierung unserer Wirtschaft, wie man sie sich schöner nicht denken kann.

Zu was für Spitzfindigkeiten man bei der ganzen Geschichte gelangt, hat Herr Ständerat Clausen, der Kommissionspräsident, im Ständerat an einem Beispiel dargelegt. Es erhebt sich nämlich die Frage, wer ein Klavier transportieren darf. Wenn ich ein Klavier kaufe, darf der Lieferant dieses Klavier mir ins Haus bringen. Das ist Werkverkehr, das ist in Ordnung. Wenn ich die Wohnung wechsele, darf ich diesen Klavierlieferanten bitten, mir das Klavier aus der alten Wohnung in die neue zu transportieren. Wenn ich aber das Klavier einem Dritten verkaufe, darf der Klavierlieferant das Klavier nicht von meiner Wohnung in die Wohnung des neuen Besitzers transportieren. Das nennt man Ordnung im Autotransportgewerbe! Dazu kommt: Wer eine neue Bewilligung will oder die bisherige Konzession erweitern möchte, muss zuerst zur Konkurrenz, um dort die Bewilligung dafür zu erhalten. Ich habe die Akten eines Falles hier, wo ein Bewerber zuerst bei der Konkurrenz anfragen musste und dem Amt die Bewilligung zu dieser Konkurrenz, die er natürlich nicht bekam, hätte vorlegen müssen, um selber einen Betrieb zu erweitern. Auf diese Weise kommen wir nicht vorwärts. Das ist keine Lösung des Wirtschaftsproblems, das ist lediglich eine Erschwerung der Wirtschaft, eine Verbürokratisierung der Wirtschaft und schafft praktisch Monopole, eine Vorherrschaft der bereits Herrschenden, zu der wir nicht ja sagen können, sondern, die wir ablehnen müssen. Aus diesen Gründen stellen wir Ihnen den Antrag, auf die Vorlage nicht einzutreten.

Müller-Amriswil: Ich kann zum vornherein sagen, dass ich ausnahmsweise einmal weitgehend mit meinem Vorredner einverstanden bin. Es wird bei dieser Gelegenheit in erster Linie zu untersuchen sein, ob die Vorlage, die uns der Bundesrat unterbreitet, der Verfassung entspricht, sich auf die Verfassung basieren kann. Man wird das nach dem Volksentscheid vom September letzten Jahres in verstärktem Mass tun müssen. Man hat jenen Entscheid immer so interpretiert, dass man eine Rückkehr zur Verfassung wünsche und dass das Parlament näher und gründlicher prüfe, ob die ihm unterbreiteten Vorlagen wirklich die verfassungsmässige Grundlage besitzen. Ich habe zwar gehört, dass der Herr Departementschef mit einigem Unwillen sich darüber ausgesprochen habe, dass man bei der Frage der Errichtung einer Autotransportordnung immer wieder die Verfassungsfrage aufwerfe, nachdem sie schon im Parlament wiederholt bejaht worden sei. Nun habe ich vielleicht eine spezielle Legitimation, diese Verfassungsgrundlage zu bezweifeln. Ich habe 1934 jenes Verkehrsteilungsgesetz „Schiene/Strasse“ bekämpft, und zwar vor allem aus verfassungsrechtlichen Gründen. Jene Vorlage ist abgelehnt worden und daher kann man nicht sagen, dass je einmal unser Souverän sich positiv dahin ausgesprochen habe, es genügten die vorhandenen verfassungsrechtlichen Bestimmungen zur Vornahme eines Eingriffes in die Handels- und Gewerbefreiheit, wie ihn diese Autotransportordnung bedeutet. In den Jahren 1938 und 1945 hat man mit Recht die Verfassungsfrage wieder aufgeworfen. Das Volk hatte nie Gelegenheit, zu diesen Vorlagen Stellung zu nehmen,

und daher erscheint es, wenn eine referendums-pflichtige Vorlage hier vorgelegt wird, absolut als gegeben, zu untersuchen, ob sie auf eine Bestimmung der Bundesverfassung basiert werden kann. Heute haben Sie gehört, dass wenigstens der deutsche Referent Zweifel hat, ob die verfassungsmässigen Grundlagen vorliegen. Herr Schmid hat darauf hingewiesen, dass auch der Bundesrat selber gewisse Zweifel damit dokumentiere, dass er einen Verfassungsartikel, der den Verkehr regelt, in Aussicht stellt. Das wäre sicher nicht notwendig, wenn diese Autotransportordnung heute schon liquidermassen die verfassungsmässigen Unterlagen besässe.

Welches ist nach der Auffassung des Bundesrates die Verfassungsgrundlage? Er erblickt sie im Art. 36 der Bundesverfassung, der das Postregal enthält. Voraussetzung dafür, dass diese ATO unter den Art. 36 gestellt werden kann, wäre eine Interpretation dieses Artikels in der Richtung, dass der gesamte Warenverkehr des Landes, Waren, welche zum Transporte gelangen, vom Regal erfasst werden. Dagegen wende ich mich mit aller Entschiedenheit. Der Bundesrat hat ein neues Kriterium dafür aufgestellt, in seiner Botschaft und, wie ich gehört habe, auch in der Kommission, ob der Warenverkehr dem Regal unterliege. Er will dieses Kriterium darin erblicken, ob jemand seine eigenen Waren oder ob er fremde Waren transportiere. Das war nicht die Ausgangslage für die Einführung des Postregals, sondern die Ausgangslage war die, dass der gewerbsmässige Personentransport, der gewerbsmässige Transport von Briefen und Paketen als regalpflichtig erklärt wurden.

Heute handelt es sich nur darum, zu entscheiden, ob der Bund prinzipiell berechtigt sei, den gesamten Warenverkehr als regalpflichtig zu erklären? Man beruft sich darauf, dass ein Gutachten vorliege. Ich kenne dieses Gutachten nicht. Aber ich stelle folgendes fest: Die Gutachten haben fast alle eine gewisse Neigung, den Wünschen des Bestellers zu entsprechen. Da darf ich demgegenüber sagen, dass einer unserer hervorragendsten Staatsrechtslehrer, Walter Burckhardt, mit aller Bestimmtheit in seinem Kommentar folgendes erklärt: „Was den Warenverkehr betrifft, so soll er unzweifelhaft nicht im ganzen Umfange der Post zustehen.“ Also, Burckhardt sagt hier nichts von Zweifelhaftigkeit, sondern er sagt mit aller Bestimmtheit, was nicht in Frage komme.

Nun geht es meines Erachtens auch nicht an, dass Art. 36 der Bundesverfassung irgendwie extensiv interpretiert wird. Eine extensive Interpretation dieses Artikels ist ein Einbruch — das ist allgemein anerkannt — in die Handels- und Gewerbefreiheit. Aber der Geist unserer Bundesverfassung, auch der neue Art. 31 bis der Bundesverfassung, geht in der Richtung der Handels- und Gewerbefreiheit. Eine Einschränkung darf nur dort stattfinden, wo die Verfassung sie ausdrücklich vorsieht und vorschreibt. Das ist die Auffassung, das ist der Geist unserer Bundesverfassung.

Nun hat merkwürdigerweise der Bundesrat, wie ich gehört habe, auch den Standpunkt vertreten, die Entwicklung der Technik bringe es mit sich, dass man auch das Postregal etwas anders interpretieren müsse. Gegen eine derartige Auffassung wende ich mich mit aller Entschiedenheit. Wenn

die Technik Fortschritte macht, so haben sich Verfassung und Gesetzgebung dieser Entwicklung anzupassen. Aber es geht nicht an, den bequemen Weg zu beschreiten, dass man erklärt, die Entwicklung der Technik verlange eine andere und besser konvenierende Interpretation der Verfassungsartikel. Auch dagegen muss ich mich mit aller Entschiedenheit wenden.

Wenn Sie nun aber mit Burckhardt auf dem Standpunkt stehen, es könne keine Rede davon sein, dass alle Waren dem Postregal unterliegen, dann fehlt dieser Vorlage auch die verfassungsmässige Grundlage; denn die Vorlage will ja gerade die Möglichkeit schaffen, dass man den Transport aller und jeglicher Waren, von welcher Beschaffenheit und von welcher Art sie sein mögen, regalpflichtig erklärt und nur noch demjenigen gestattet, der eine Konzession erhält.

Damit glaube ich, Ihnen dargetan zu haben, dass dieser Vorlage die verfassungsmässige Grundlage fehlt. Wie weit man käme, wenn man die Verfassungsmässigkeit annähme, ersehen Sie daraus, dass dann gleichzeitig in dieser ATO auch die Tarife festgelegt werden könnten.

Ich habe eine andere Meinung als Herr Schmid. Wo der Bund das Regal hat, kann er alle Vorschriften über die Transporte der betreffenden Waren erlassen, inklusive die Aufstellung der Tarife.

Nun möchte ich nicht so weit gehen wie Herr Schmid und nicht sofort Nichteintreten beantragen. Mein Antrag ist einmal zurückzuführen auf die Höflichkeit gegenüber der Landesregierung und gegenüber dem verehrten Herrn Chef des Departementes. Er ist aber auch bedingt durch die Tatsache, dass ich glaube, es sollte dem Bundesrat noch die Möglichkeit geboten werden, uns eine Vorlage zu unterbreiten, damit nicht am 31. Dezember dieses Jahres diese ganze Ordnung, wie sie heute besteht, zusammenbricht. Das würde ich für etwas gefährlich erachten. Der Bundesrat hätte dann die Möglichkeit, uns noch eine Vorlage zu unterbreiten, wiederum auf Grund des Art. 89 bis, der die gegenwärtige Ordnung als nicht verfassungskonform noch für ein Jahr, allerhöchstens für zwei Jahre, verlängert. Ich glaube, der Bundesrat sollte die Gelegenheit erfassen, dies zu tun. Er hat dann die Möglichkeit, uns einen grundsätzlichen Verfassungsartikel in der Zwischenzeit vorzulegen, der die Ordnung der Verkehrsprobleme einmal prinzipiell ins Auge fasst, von einer höheren Warte, von einem höheren Standpunkt aus, und dann, wie Herr Schmid richtig sagt, zuerst das Fundament zu schaffen, auf dem die neue Transportordnung aufgebaut werden muss. Wie gesagt, er hat dann auch eine gewisse Übergangszeit, um diese gegenwärtige Ordnung in aller Ruhe zu liquidieren, ohne dass allzu störende Eingriffe in der Wirtschaft in Erscheinung treten. Ich glaube, das ist vorzuziehen; denn Sie haben gehört, dass ganz sicher gegen diese Vorlage das Referendum ergriffen wird. Wenn die Vorlage dann in der Abstimmung scheitert, ist am 31. Dezember dieses Jahres wirklich alles erledigt, und die Vorlage hat alle Aussicht, in der Volksabstimmung zu scheitern; dafür hat die heutige Praxis des Amtes für Verkehr sehr wirksam gesorgt. Sie hat es verstanden, die Unzufriedenheiten in allen Kreisen unserer Bevölkerung zu schaffen. Gestützt wird diese Praxis eigent-

lich nur noch von den Nutzniessern der heutigen Ordnung, den glücklichen Besitzern einer Konzession, aber alle diejenigen, welche eine Konzession erwerben müssen, oder ein Geschäft zu teuer bezahlen müssen, um eine Konzession zu erhalten, die werden nicht für die Aufrechterhaltung dieser Ordnung stimmen. Ich glaube daher, es wäre kluge Politik, wenn der Bundesrat über diese Vorlage noch einmal zu Rate sässe, dann zuerst die grossen Linien uns unterbreite und uns gleichzeitig sagte, wie lange im Maximum die gegenwärtige Ordnung noch gehen darf. Dann wollen wir wieder zusammenkommen zur Beratung einer Vorlage, die von höheren Gesichtspunkten die Probleme behandelt. Ich bitte daher, meinem Antrag zuzustimmen; die Mehrheit der radikal-demokratischen Fraktion empfiehlt ebenfalls Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat.

Jaquet: Die liberal-demokratische Fraktion legt Wert darauf, ihre grundsätzliche Stellungnahme zu der uns beschäftigenden Vorlage zum Ausdruck zu bringen. Sie hat sich für Eintreten auf die Vorlage ausgesprochen. Sollten allerdings die von den beiden Herren Vorrednern, insbesondere von Herrn Müller ins Feld geführten Bedenken hinsichtlich der Verfassungsmässigkeit nicht widerlegt werden können, behalten wir uns vor, uns dem Rückweisungsantrag anzuschliessen.

Die sogenannte Autotransportordnung ist ein Abschnitt aus einem Problem unserer Verkehrspolitik, das sich seit Jahren stellt, und nicht gelöst ist. In der Botschaft des Bundesrates zum Budget für das Jahr 1950 wird das Defizit der Bundesbahnen mit 39 Millionen Franken angegeben. Entgegen der Auffassung des Herrn Schmid hebt der Bundesrat ausdrücklich hervor, dass es in erster Linie auf die Konkurrenz des Lastwagens zurückzuführen ist. Damit ist zum erstenmal in der Nachkriegszeit das Problem Schiene/Landstrasse vom Gesichtspunkt der finanziellen Belastung unserer Bahnen zur Diskussion gestellt worden. Wenn in unserer Vorlage zu dieser Frage keine grundsätzliche Stellung genommen worden ist, dann lässt sich dies wohl dadurch erklären, dass diese Botschaft im letzten Sommer ausgearbeitet worden ist, in einem Zeitpunkt, als die bedenkliche finanzielle Lage der Bundesbahnen sich noch nicht wie heute abgezeichnet hat. Inzwischen ist es ein offenes Geheimnis geworden, dass die rund 40 Millionen Franken Budgetdefizit der Bundesbahnen für das laufende Jahr weit überschritten werden, und wir werden uns wohl damit abfinden müssen, in den nächsten Jahren Rechnungsdefizite der Bundesbahnen von rund 70 Millionen Franken als Abschlüsse entgegennehmen zu müssen. Der starke Rückgang der Bundesbahneinnahmen — und dies scheint wichtig festzustellen — ist bestimmt nicht konjunkturbedingt, allerorts ist der Güterverkehr strukturell zurückgegangen. Dieser Rückgang ist weitgehend darauf zurückzuführen, dass Massentransporte, die in früheren Jahrzehnten zur Durchführung gelangten, infolge technischer Umschichtungen heute den Bahnweg überhaupt nicht mehr benützen können. Die Abwertungsbewegungen im Auslande haben zudem die Bundesbahnen schwer betroffen und jedermann weiss, wie es heute um unseren Transitverkehr und um die

Frachtverhältnisse, die damit zusammenhängen, bestellt ist.

Nach den Bestimmungen des Bundesbahnsanierungsgesetzes haben die eidgenössischen Räte jährlich darüber zu beschliessen, was mit dem Defizit der Bundesbahnen, das von der Staatsrechnung übernommen werden soll, geschehen muss, und wir müssen uns damit vertraut machen, dass ein Betrag von rund 70 Millionen Franken, der in die Grössenordnung gehört, worüber heute im Zusammenhang mit dem Finanzprogramm bezüglich der kantonalen Kontingente gesprochen wird, von der Bundeskasse übernommen werden muss. Während wir hier eine Autotransportordnung beraten, weiss jedermann, dass die Bundesbahnen an der Arbeit sind, um neue Kampfmassnahmen gegen das Lastauto vorzukehren. Die Bahn verfolgt den privatwirtschaftlich gesunden Grundsatz, einen Konkurrenten vorerst zu erledigen, um sich dann weiter mit ihm verständigen zu können. Heute wird ein Tarifkampf geführt, dessen Resultat die Bundeskasse Jahr für Jahr übernehmen muss.

Dieser Zustand ist für unsere Volkswirtschaft auf die Dauer unerträglich. Die oft gehörte Feststellung, das Problem Schiene und Strasse sei auch im Ausland nicht gelöst worden, darf nicht als Entschuldigung dienen; wir sind sonst sehr stolz darauf, dass wir in der Schweiz Probleme zu meistern wissen, die die anderen nie lösen können. Überdies sind die Verhältnisse für eine Verkehrsordination in der Schweiz wesentlich einfacher gelagert, als dies irgendwo in einem europäischen Staate der Fall ist.

Die vorliegende Autotransportordnung ist ein ausgesprochenes Stückwerk, das nicht dazu geeignet ist, den Gegensatz zwischen Schiene und Landstrasse in irgendeiner Weise zu mildern. Wir kommen in der grundsätzlichen Lösung des Problems bei der gegenwärtigen Vorlage um keinen Schritt weiter, vielleicht auch um keinen zurück, wenn wir nicht die Durchlöcherung des sogenannten gemischten Verkehrs als einen Rückschritt im Hinblick auf die Koordination betrachten wollen. Es wäre falsch, die verfassungsmässige, endgültige Lösung der Koordination des Inlandtransportes aus Furcht vor dem Schlagwort der privatrechtlichen Freiheiten nicht mit aller Energie erneut in Angriff nehmen zu wollen. Wir haben auf der einen Seite eine Staatsbahn mit grossen Defiziten und auf der anderen Seite ein Autotransportgewerbe, das dringend nach Schutz ruft, und am Schluss zahlt die Bundeskasse die Differenz dieses Kampfes. Dies hat mit privatwirtschaftlichen Gedankengängen überhaupt nichts zu tun. Gerade weil wir auf dem Boden stehen, dass ein Verkehrsmittel sich wenn möglich selbst erhalten soll, kann von privatwirtschaftlichen Überlegungen bei einem solchen Kampfe nicht die Rede sein. Jeder Versuch einer Autotransportordnung und einer Regelung der Verhältnisse findet unsere volle Unterstützung. Sie ist in jedem Falle zum Schutze des Lastwagengewerbes unerlässlich. Unsere Zustimmung ist jedoch an die Erwartung gebunden, dass wir nicht beim Stückwerk stehen bleiben. Diese Gefahr kann nur beseitigt werden, wenn alle Kreise der Wirtschaft mit viel gutem Willen nach einer Lösung suchen, die auf lange Sicht hinaus Fehlleitungen von Kapital verhindert und den Staat nicht unnötig belastet.

Es wäre in diesem Zusammenhang wichtig, die Ansichten des Bundesrates über zwei Punkte erfahren zu können. Zunächst wäre es wertvoll zu wissen, ob eine Milderung des Kampfes zwischen den Bahnen und dem Lastwagengewerbe von dieser jetzigen Vorlage erwartet wird und ob dies bei der Ertragslage unserer Bahnen in irgendeiner Weise berücksichtigt werden kann. Im weiteren scheint es notwendig, dass wir vernehmen, welche Absichten bestehen für die Zeit nach Ablauf der zur Diskussion stehenden, für die kurze Frist von drei Jahren berechneten Autotransportordnung. Bei den Verhandlungen über die Sanierung der SBB hat man immer wieder auf die Sünden der Väter im Hinblick auf das Finanzgebaren bei den Bundesbahnen hingewiesen. Es scheint fast, dass unsere Generation sich anschickt, neue Sünden anzuhäufen, wenn wir keine Lösung finden, die der Bahn und dem Lastwagen einen gerechten Anteil am Transportgut vermittelt.

Bratschi: Wir haben nach den beiden Herren Kommissionsreferenten nun drei Herren Kollegen angehört, die von dieser Autotransportordnung wenig Gutes zu berichten wussten. Der eine Herr beantragte überhaupt Nichtzutreten. Herr Müller-Amriswil beantragt Zurückweisung an den Bundesrat und Herr Jaquet sagt uns, dass er im Grunde genommen etwas Ganzes oder nichts wolle. In diesem Falle hätten wir wahrscheinlich vorläufig nichts. Ich muss sagen, dass ich mit dieser Auffassung nicht einverstanden bin.

Was die Verfassungsmässigkeit anbetrifft, will ich mich nicht im einzelnen äussern. Ich bin nicht Jurist. Ich will das gerne den Juristen überlassen. Ich denke, der Chef des Post- und Eisenbahndepartementes werde dazu Ausführungen machen. Ich muss aber doch sagen, gerade für uns Nichtjuristen macht es einen etwas merkwürdigen Eindruck, dass jedesmal, wenn diese Frage diskutiert wird, die Verfassungsfrage neu zur Diskussion gestellt wird. Das war der Fall im Jahre 1934. Das Parlament hat die Verfassungsmässigkeit bejaht, gestützt auf die genau gleichen Bestimmungen, die heute bestehen. Das Volk hat allerdings das Verkehrsteilungsgesetz abgelehnt. Welche Gründe entscheidend gewesen sind, wissen wir nicht. Möglicherweise auch der Einwand, dass die Verfassungsmässigkeit unsicher und ungenügend sei. Dann kam 1938 der dringliche Bundesbeschluss. Dort wäre insbesondere der Moment gewesen, wo die Verfassungsmässigkeit hätte abgelehnt werden müssen. Herr Kollege Müller hat auch damals den ablehnenden Standpunkt eingenommen. Er ist also in erster Linie am Platze, auch jetzt wieder das gleiche zu tun. Aber die Mehrheit des Parlamentes — wenn ich mich recht erinnere, war es damals eine grosse Mehrheit — hat die Verfassungsmässigkeit bejaht und sich auf den Boden gestellt, dass das Postregal genüge, wahrscheinlich auch nicht zuletzt aus der Überlegung heraus, dass es sich noch um keine dauernde Ordnung handelte. Dann kam der Krieg. Erfahrungen konnten nicht gesammelt werden. Der Bundesrat hat mit Vollmachten die Verlängerung der Gültigkeit um fünf Jahre ausgesprochen. Inzwischen hat man versucht, eine einwandfreie verfassungsmässige Grundlage zu schaffen. Das war der Art. 23ter. Wenn dieser Artikel angenommen worden wäre,

wäre die Verfassungsgrundlage heute völlig unbestritten. Aber das Volk hat diesen Verfassungsartikel verworfen, so dass wir also heute vor der genau gleichen Situation stehen wie im Jahre 1938, genau vor der genau gleichen Situation insofern, als es heute keine definitive Ordnung ist. Wir sind ja nicht in der Lage, heute definitiv vorzuschlagen, was geschehen soll. Der Bundesrat empfiehlt uns die Ordnung, wie sie jetzt in Kraft ist, mit einigen Änderungen im Sinne der Abschwächung, also in der Richtung der Auffassung von Herrn Kollege Müller. Die neue Ordnung geht ja weniger weit als die bisherige. Das ist das, was wir der neuen Ordnung zum Vorwurf machen, dass sie die Lage gegenüber dem heutigen Zustand verschlimmert. Aber vom Standpunkt des Einwandes des Fehlens der Verfassungsmässigkeit aus scheint mir, könnte man bei der vorgeschlagenen Neuordnung die Verfassungsmässigkeit eher anerkennen als bei der bisherigen. Aber ich fürchte eines: Wenn wir nichts machen, wenn also vom 1. Januar 1951 hinweg nichts geschieht, wird die Zeit bald da sein, wo die Verfassungsmässigkeit nicht mehr bestritten ist. Die Lage im Transportgewerbe wird so katastrophal werden, dass die Anrufung der neuen Wirtschaftsartikel eine Selbstverständlichkeit ist. Niemand wird dann mehr behaupten können, die Notlage sei nicht vorhanden, wenn die Konkurse zu Hunderten oder Tausenden da sind und die Defizite in Dutzende von Millionen Franken weiterschreiten. Dann wird man sagen: Jetzt ist die Verfassungsmässigkeit gegeben; jetzt wenden wir die Wirtschaftsartikel an, die ja zu diesem Zwecke geschaffen worden sind. Es stellt sich wirklich die Frage: Soll man warten, bis das Haus verbrannt ist und nachher die Feuerspritze holen, oder sollen nicht jetzt Massnahmen ergriffen werden, um nach Möglichkeit zu vermeiden, dass die Notlage so gross wird, dass die Verfassungsfrage sich von selbst löst?

Nun hat Herr Kollege Müller am Schlusse seines Votums gefragt, ob nicht die Frist abgekürzt werden könnte, ob es nicht möglich wäre, in zwei Jahren einen neuen Verfassungsartikel zu schaffen. Dann wäre die Sache in Ordnung. Aber wir wissen, wie rasch die Zeit vergeht und wie schwer es ist, bis wir mit einem solchen Verfassungsartikel durch die Kommissionen, durch das Parlament und die Volksabstimmung hindurch sind. Ob das in zwei Jahren möglich ist, ist für mich eine grosse Frage. Ich bin der Meinung, drei Jahre seien die kürzeste Frist, um dieses neue Verfassungswerk zu schaffen. Deshalb habe ich die Auffassung, man sollte den Beschluss mit diesen drei Jahren fassen, wie er jetzt vorgeschlagen wird.

Herr Kollege Werner Schmid-Zürich beantragt, auf die Vorlage aus anderen Überlegungen überhaupt nicht einzutreten. Er sagt, die Vorlage sei der schwerste Angriff auf die Handels- und Gewerbe-freiheit. Vielleicht ist sein Antrag ein ebenso schwerer Angriff auf die soziale Stellung der Menschen, die in diesem Gewerbe arbeiten. Ich befürchte, dass es diesen Menschen, Arbeitgebern und Arbeitnehmern im Autotransportgewerbe sehr schlecht gehen wird, dass sie sehr böse Zeiten vor sich haben werden, wenn wir das ganze Verkehrswesen ab 1. Januar 1951 sich selbst überlassen würden. Das, glaube ich, sollten wir zu vermeiden suchen.

Nun ist nicht zu übersehen, sowohl vom Standpunkt der Verfassungsmässigkeit als vom grundsätzlichen Standpunkt aus, der von Herrn Schmid vertreten wird, dass es sich um die Fortsetzung eines Versuches handelt. Wir sind immer noch im Versuchsstadium. Mit dem vorgeschlagenen Beschluss soll der Versuch fortgesetzt werden, um Zeit zu gewinnen, einerseits um die verfassungsmässige Grundlage zu schaffen und andererseits, gestützt auf eine etwas längere Nachkriegsperiode, die Lage besser überblicken und leichter entscheiden zu können, ob wir auf dem rechten Wege sind oder nicht.

Es ist von Herrn Jaquet gesagt worden, es handle sich hauptsächlich um den Schutz der Bundesbahnen. Wenn wir in diesem Zusammenhang von den Bahnen sprechen, geht es nicht nur um die Bundesbahnen; wir haben ja 2800 km Privatbahnen in unserem Lande, die in Verkehrsfragen mindestens so interessiert sind wie die Bundesbahnen. Denn die Privatbahnen haben keinen Schutz im Bundesbahngesetz in Form der Übernahme der Defizite, sondern das müssen andere tun, die Kantone und Gemeinden, die beteiligt sind, in Einzelfällen auch Private, aber in der Hauptsache sind es Kantone und Gemeinden. Bis jetzt hat man noch nicht gehört, dass der Bund ohne weiteres bereit sei, der Verstaatlichungspropaganda, die seit einiger Zeit mit grossem Aufwand betrieben wird, bei den Privatbahnen Folge zu geben. Die Schwierigkeit ist bei den Privatbahnen mindestens so gross wie bei den Bundesbahnen.

Wie ich schon sagte, geht es aber um den Versuch, zunächst das private Autotransportgewerbe vor schweren Schäden zu bewahren. Auch solche, die neue Geschäfte eröffnen möchten, trotzdem man zum voraus feststellen kann, dass sie sich nach kurzer Zeit nicht mehr halten könnten. Die Vergrösserung der Zahl der Betriebe wird die Lage nur verschlechtern.

Die Auffassung, dass man den Verkehr nicht sich selbst überlassen kann, ist keine neue Erkenntnis. Das ist ein alter Standpunkt. Solange es Strassen und insbesondere solange es Eisenbahnen gibt, haben sich der Staat und die Öffentlichkeit mit dem Verkehr befasst, weil der Verkehr an sich und seiner Natur nach eine öffentliche Angelegenheit ist.

Als im Jahre 1850 der Eisenbahnbau in der Schweiz begann, hat man sich im Parlament darüber gestritten, ob der Bund bauen solle oder ob man das den Privaten überlassen solle. Der Streit ging nicht nach ideologischen Gesichtspunkten, Freisinnige stritten sich gegen Freisinnige, Katholisch-konservative gegen Katholisch-konservative. Es ging um ganz praktische Fragen. Man hat sich damals für den privaten Eisenbahnbau entschieden. Man hat 50 Jahre später, als das System der Privatbahnen buchstäblich totgelaufen war, zur Verstaatlichung gegriffen, und wieder waren es nicht ideologische Gesichtspunkte, sondern es waren wieder rein praktische Überlegungen, die den Entscheid herbeiführten. Und wieder ging der Streit mitten hindurch durch die damals massgebenden Parteien. Es war ein freisinniger Bundesrat, der damals demissionierte, als seine Rückkaufsvorlage vom Volke nicht angenommen worden war. Glücklicherweise demissionieren nicht alle Mitglieder des Bun-

desrates, wenn eine Vorlage nicht angenommen wird; sonst müssten sehr häufig Neuwahlen vorkommen, insbesondere in neuester Zeit. Aber Herr Bundesrat Welti hat im Jahre 1891 diese Konsequenz gezogen. An der Spitze der Verstaatlichungsaktion aber war schliesslich der erste katholisch-konservative Bundesrat Zemp. Er trat für die Aktion ein, weil sie wirtschaftlich und politisch notwendig war.

Wenn man sich 1850 noch darüber gestritten hat, ob der Staat die Hauptbahnen bauen soll oder die Privaten, so hat man sich nie darüber gestritten, dass man das Eisenbahnwesen nicht sich selber überlassen kann. Man war immer darüber im klaren, dass der Staat das Eisenbahnwesen überwachen müsse und man hat deshalb von Anfang an die Konzessionspflicht eingeführt. Wer eine Eisenbahn bauen wollte, musste eine Konzession besitzen. Mit dieser Konzession hat man den Bahnen, auch wenn es kleine Bahnen waren, Pflichten auferlegt in bezug auf die Art des Baues, in bezug auf den Betrieb, die Transportpflicht, den Fahrplan, die Tarife usw. So war das bei den Eisenbahnen von Anfang an.

Nun stellt sich die Frage, ob wir heute den andern Sektor des Verkehrs, den Strassenverkehr, der nun wieder von sehr grosser Bedeutung ist, einfach sich selbst überlassen können, oder ob sich nicht ähnliche Fragen stellen, wie sie sich bei den Eisenbahnen immer gestellt haben. Die Frage der Koordination des Verkehrs hat sich unmittelbar nach dem ersten Weltkrieg gestellt. Ich mache darauf aufmerksam, dass die Frage aufgeworfen worden ist, und zwar von verschiedensten Seiten, von der „Neuen Zürcher Zeitung“ bis zum Eisenbahner-Verband. Es wurden Stimmen laut und man stellte die Forderung, es sollte irgendwie eine Koordination herbeigeführt werden. Man hat es versucht, auch hier im Ratssaale. Ich habe selber im Jahre 1928 eine Motion gestellt, die eine Koordination verlangte und die übrigens in beiden Sälen einstimmig angenommen worden ist. Herr Bundesrat Häberlin hat erklärt, er nehme diese Motion entgegen, nicht, um sie in der Schublade liegen zu lassen, sondern um sie zu verwirklichen. Leider ist sie in der Schublade liegen gelassen worden, die Motion ist nicht verwirklicht worden. Es kamen dann Versuche, von denen ich auch nicht überzeugt war, ob sie richtig waren, wie zum Beispiel das Verkehrsteilungsgesetz. Ich habe ihm auch nicht zustimmen können, weil ich überzeugt war, dass es keine Lösung gebracht hätte, da man sich vollständig auf Abwegen befand. Wir haben das Chaos in den dreissiger Jahren gesehen, die Defizite bei den Bahnen, die Konkurse bei privaten Unternehmungen, die Gestaltung der Arbeitsbedingungen im Transportgewerbe, die ja zum Traurigsten gehören, was wir in bezug auf die Arbeitsbedingungen in unserem Lande je erlebt haben. Darüber wird Ihnen vielleicht Herr Leuenberger noch etwas zu erzählen haben. Dann kam der Notschrei des Autotransportgewerbes und die ATO als dringlicher Bundesbeschluss.

Was soll nun geschehen? Es wird eine provisorische Verlängerung vorgeschlagen. Es sind Widerstände vorhanden, Widerstände verfassungsmässiger und materieller Natur. Der Bundesrat hat diesen Widerständen zum Teil schon Rechnung getragen. Die Transportkommission, die sich zuerst mit

der Sache befasst hatte, hatte eine fünfjährige Gültigkeitsdauer für den jetzigen Beschluss vorgesehen. Der Bundesrat ist auf drei Jahre zurückgegangen, um Einwendungen, die offenbar von sehr einflussreicher Seite gekommen sind, Rechnung zu tragen.

Nun die Frage: Ist die ATO falsch, befinden wir uns vollständig auf falschem Wege? Ich glaube das nicht. Ich bin natürlich mit Herrn Jaquet der Meinung, dass die ATO noch keine umfassende Ordnung schafft. Es gibt übrigens wenige Staaten, die das schon besitzen, was für uns allerdings kein Grund sein sollte, nicht zu tun, was notwendig ist, wenn wir die Kraft und die Möglichkeit dazu besitzen. Bis jetzt hat sich aber gezeigt, dass diese Voraussetzungen gefehlt haben. Aber wer objektiv ist, muss doch zugeben, dass die ATO gegenüber dem Zustand, wie er vorher war und wie er sicher heute ohne sie vorhanden wäre, einen Fortschritt darstellt, dass die chaotischen Verhältnisse in den letzten Jahren nicht in dem Masse vorhanden waren, wie sie in den dreissiger Jahren gewesen sind. Es ist keine Patentlösung, es ist keine endgültige Lösung, es ist ein Versuch. Es ist ein Anfang, zugegeben, ein kleiner Anfang, aber lieber ein kleiner Anfang als überhaupt nichts.

Es ist ein Versuch, das Werkzeug der Aufgabe einigermaßen anzupassen, wie das jeder vernünftige Mensch in seinem Privatbetrieb ohne weiteres macht. Ein kleiner Handwerker kauft nicht einen 5-Tonnenwagen, um seine kleinen Transporte auszuführen; er macht das mit seinem Handwagen. Aber sobald wir die gesamte Wirtschaft betrachten, gilt diese Vernunft nicht mehr. Dann soll das Werkzeug nicht mehr der Aufgabe, die zu lösen ist, angepasst werden.

Es mag sein, dass bei der Durchführung Fehler vorgekommen sind. Vor allem werden alle diejenigen unzufrieden und unglücklich sein, die keine Konzession erhalten haben. Vielleicht wären sie noch viel unglücklicher, wenn sie sie erhalten und inzwischen Konkurs gemacht hätten, was für viele sicher zutreffen würde. Über die Praxis im einzelnen kann ich mich nicht aussprechen, weil ich sie zu wenig überblicken und infolgedessen auch nicht beurteilen kann.

Herr Schmid verlangt die Freiheit. Diese werde durch die Autotransportordnung eingeschränkt, also müsse diese Ordnung verschwinden. Ich bin auch für die Freiheit, bin immer für die Freiheit eingetreten, überall, wo sie irgendwie am Platze ist, aber wer kann in diesen Dingen eine vollständig schrankenlose und hemmungslose Freiheit empfehlen, die nichts anderes als der Kampf aller gegen alle ist? Nach meiner Meinung ist eine so gestaltete Freiheit die grösste Gefahr für die wirkliche Freiheit, die wir alle erhalten und retten möchten, weil sie unsere Wirtschaft in Zustände hineinmanövriert, die es dann wirklich nicht mehr erlauben, die Freiheit auf dem geistigen und allen andern Gebieten aufrechtzuerhalten. Haben wir denn vergessen, was in den dreissiger Jahren passiert ist, muss es wieder so weit kommen wie damals? Es braucht keine Krise zu kommen wie in den dreissiger Jahren, bis wir im Verkehrswesen wieder gleiche oder schlimmere Zustände haben wie damals, denn der Transportapparat ist heute viel grösser als damals, die Eisenbahnen haben ihren Apparat vervollständigt,

sie fahren schneller; haben besseres Wagenmaterial, bessere Lokomotiven usw. Auf der Strasse sind 220 000 Motorfahrzeuge, 100 000 mehr als vor dem Krieg; wir haben 40 000 Lastwagen, ungefähr doppelt so viel wie 1938. Also wenn es in der Wirtschaft nur einen relativ kleinen Rückschlag gibt, so wird er sich sofort in Form einer Transportkrise auswirken, wenn wir den Dingen einfach den Lauf lassen. Es gibt heute schon Klagen genug aus dem Autotransportgewerbe, auch von solchen, die Konzessionen haben, dass sie Wagen stilllegen müssen und nicht mehr fahren lassen können. Sollen neben denen, die heute Konzessionen haben, noch tausend oder zweitausend und mehr kommen, die auch noch Konzessionen erhalten und das Ganze zugrunde richten, helfen?

Ich glaube, es entspringe einem falschen Freiheitsbegriff, wenn hier verlangt wird, dass die vollständige Freiheit eingeräumt werden müsse, einem falschen Freiheitsbegriff auch insofern, als er nicht für alle gilt. Der Verfrachter will die Freiheit haben, entweder mit seinem eigenen Wagen, wenn er einen besitzt, Transporte ausführen zu können, oder diese Transporte, wenn sie für ihn nicht interessant sind, einem Autotransporteur übergeben zu können, oder der Eisenbahn. Diese Freiheit ist schön für den Verfrachter und sie spielt auch noch beim Autotransporteur. Wenn der Verfrachter mit seinem Klavier, von dem Herr Schmid gesprochen hat, kommt, kann der Transporteur erklären, er könne das nicht transportieren, das interessiere ihn nicht, er sei dafür nicht eingerichtet, der Transport rentiere nicht, also führe er ihn nicht aus. Dann geht der Verfrachter zur Eisenbahn: diese kann das nicht mehr sagen, weder die Bundesbahnen noch die Privatbahnen; jede konzessionierte Eisenbahn muss diesen Transport ausführen, und zwar innert einer bestimmten Frist. Wenn sie das nicht tut, dann wird sie entschädigungspflichtig, weil die Lieferfrist nicht eingehalten worden ist. Sie muss diesen Transport zu einem ganz bestimmten Tarif ausführen; sie muss zu diesem Tarif ihren schärfsten Konkurrenten, der jetzt einmal kommt, weil es ein Transport ist, der für ihn nicht interessant ist, genau gleich bedienen wie ihren besten Kunden. Da hört die Freiheit auf. Wenn aber auch die Eisenbahn völlig frei wäre, wer soll dann diese Transporte ausführen, die nicht interessant sind?

Sie sehen, man kann das Transportwesen nicht organisieren, ohne dass der Staat sich damit befasst und bestimmte Pflichten aufstellt für diejenigen, die dabei tätig sein wollen. Aber das, was wir heute haben, ist eine hinkende Freiheit, eine Freiheit auf einem Bein; sie gilt für den einen, aber nicht für den andern. Dieser Zustand kann meines Erachtens auf die Dauer nicht aufrechterhalten werden.

Ich trete also grundsätzlich für die Autotransportordnung ein, trotzdem ich der Ansicht bin, dass sie keine Lösung bringt, wie wir sie einmal haben müssen. Aber ich bin der Meinung, wir dürfen den Rückschritt der Beseitigung der Autotransportordnung ohne Ersatz nicht wagen. Wir dürfen diesen Schritt nicht tun, auch im Interesse der Arbeiter nicht, die in diesem Transportgewerbe tätig sind. Ich betrachte die Autotransportordnung, wie sie heute vorgeschlagen ist, allerdings als äusserstes Minimum dessen, was von uns noch verteidigt wer-

den kann. Wenn man zurückgeht auf die Linie des Ständerates, dann stellt sich die Frage, ob das noch verteidigt werden kann und wer bereit wäre, für eine solche Vorlage einzutreten. Wenn der ganze gemischte Verkehr praktisch freigegeben wird, dann ist die Frage erlaubt, ob das Ganze noch einen Sinn hat. Was heute vorgeschlagen ist, betrachte ich als das Minimum dessen, was noch vertreten werden kann.

Wir treten ein, weil wir hoffen, dass die Einsicht kommen wird, etwas Besseres zu schaffen und weil wir erwarten, dass inzwischen die verfassungsmässige Grundlage, die Herr Dr. Müller mit Recht wünscht, eindeutig geschaffen werden kann. Es besteht ja jetzt die sogenannte Koordinationskommission, deren Hauptaufgabe in der Schaffung einer Verfassungsgrundlage besteht. Sie hat ihre Arbeit aufgenommen; einige Zeit sollten Sie ihr lassen. Ich trete für die Vorlage ein, weil ich überzeugt bin, dass ohne Ordnung der gemeinwirtschaftliche Tarif bei den Eisenbahnen in kurzer Zeit unmöglich wird, der Tarif, der für alle gilt, für den guten Kunden und für den Konkurrenten. Wenn der nicht mehr besteht, dann fällt die Grundlage, die mit der Transportpflicht und dem Fahrplan das ausmacht, was wir unter öffentlichem Verkehr verstehen. Ich trete insbesondere für die Vorlage ein, weil ohne die Fortsetzung der Gesamtarbeitsvertrag, der heute besteht, ernsthaft gefährdet würde. Aus allen diesen Gründen trete ich für die Vorlage ein und bitte Sie, den Anträgen der Kommission zuzustimmen.

Burgdorfer: Nach dem, was Sie soeben gehört haben, kann ich meine Ausführungen wesentlich kürzer halten, als ursprünglich geplant.

Es war damit zu rechnen, dass in diesem Saal anlässlich der Beratung der jetzigen Vorlage ein lebhafter Widerstand geltend gemacht würde. Wir haben ja bereits einen Vorgeschmack durch die Kritik der Presse erhalten. Ich möchte mich nicht mit der Verfassungsmässigkeit auseinandersetzen; man kann tatsächlich in guten Treuen zweierlei Meinung sein in bezug auf die hinlängliche oder ungenügende Grundlage des Postregals, das heisst des Art. 36 BV. Der Widerstand aber ist sicher am meisten geschürt worden durch die bisherige Einführungs- und Vollzugspraxis, die an sich auf der grossen Linie durchaus eine korrekte war, das sei festgehalten, aber die naturnotwendigerweise gewisse Härten in sich schliessen musste in Fällen der Abweisung von Gesuchen. Es mag sein, dass vereinzelte Fehlentscheide vorgekommen sind, aber diese bestätigen schliesslich nur die Regel.

Im weitem hat sich ein Widerstand aus ideologischen, zum Teil aber auch aus höchst materiellen Gründen abgezeichnet. Die einen bezeichnen diese Vorlage als reines Gewerbeschutzgesetz, und heute kommt Herr Schmid und erklärt, dass es sich bei dieser Vorlage nur darum handle, den Bahnen eine Plattform zu schaffen, um die missliebige Konkurrenz des Automobils zu beseitigen. Ich glaube, dass weder das eine noch das andere richtig ist. Entschieden falsch jedenfalls sind die Vorwürfe, die Herr Schmid hier ausgesprochen hat. Es handelt sich hier nicht um Verbandsbureaukratie oder um Verbandswirtschaft, sondern es handelt sich ganz einfach darum, den Versuch zu unternehmen, in das

Chaos unserer Verkehrswirtschaft eine bessere Ordnung zu bringen, die alle Teile leben lässt. Jedenfalls haben die Kritiker das eine vergessen, das nämlich, dass die neue ATO wesentlich freiheitlicher gestaltet ist als die alte, und dass die gemeinsamen Gesichtszüge nurmehr verwischt zu erkennen sind. Mit andern Worten: Man hat aus der Anlaufzeit sicher etwas gelernt und will das Gelernte in Zukunft nützlich verwerten. Es ist bereits erwähnt worden, dass der Werkverkehr praktisch frei sei, dass sogar auf das Register verzichtet werde. Auch in bezug auf den gemischten Verkehr ist eine freiheitlichere Lösung gefunden worden, indem nicht mehr schlechtweg von einem Verbot gesprochen wird, sondern die gelegentliche Aushilfe in einzelnen Landgegenden zum vorneherein gewährt ist. Die Kantone haben das Mitspracherecht. Dort, wo wirtschaftliche Betriebe eng miteinander verbunden sind, dürfen sie auch gemeinsam transportieren. Das gleiche gilt für die Transporte an gemeinsame Werkplätze. Es ist schon aus dieser kleinen Aufzählung ersichtlich, dass die neue Regelung eigentlich nurmehr ein Minimum an ordnender Regelung und ein Maximum an freiheitlichen Zugeständnissen darstellt.

Daneben darf doch sicher unterstrichen werden, dass auch in bezug auf den Vollzug Besserungen gefunden werden wollen. Einmal haben wir an Stelle der bisherigen einzigen Bewilligungsbehörde deren mehrere. Wir haben auch in bezug auf die Bewilligungspraxis einen verstärkten Einfluss der Kantone, indem diese vorübergehend Ermächtigungen im räumlichen Bereiche in eigener Kompetenz erteilen können. Wir haben sodann die Vereinfachung, beziehungsweise die bessere Ausgestaltung des Einspracheverfahrens. Es wird also in Zukunft nicht mehr eine „geheime“ Aburteilung und Aktenkreierung möglich sein, sondern man wird bei den Verhandlungen assistieren können. Wir haben ferner die Bildung der Rekurskammern und den Beizug von Berufsrichtern. Das allein schon widerlegt, dass es sich hier um verbandsdiktatorische Absichten handelt. Im übrigen ist zu sagen, dass der Wert der ATO als Koordinationsmittel tatsächlich nicht unterschätzt werden darf. Ich möchte mich nach den Ausführungen von Herrn Bratschi diesbezüglich sehr kurz halten, aber ich muss Ihnen doch das Bild der dreissiger Jahre in Erinnerung rufen. Der Notschrei kam damals nicht nur von einer Seite, Herr Kollege Bratschi, sondern von beiden, das heisst von der Bahnseite und von der Seite der Strassentransporteur. Die damaligen Zustände dürfen sich nicht wiederholen. Es würde dies einen unabsehbaren Schaden bringen. Nicht nur die direkt Beteiligten würden schwer betroffen, sondern jeder Steuerzahler, denn bekanntlich werden die Defizite der Bundesbahnen durch die Bundeskasse getragen.

Es liegt mir daran, rein der Vollständigkeit halber auch darauf hinzuweisen, dass die erste ATO, so mangelhaft sie in einzelnen Teilen gewesen sein mag, doch eines fertiggebracht hat, das ganz besonders unterstrichen werden darf. Es ist dies der Arbeitsfriede im Transportgewerbe. Der Gesamtarbeitsvertrag des Transportgewerbes hat nur deshalb entstehen können, weil im Rahmen der ATO einige Grundregeln verbindlich aufgestellt werden konnten. Es ist nur zu wünschen, dass auch heute

eine festere Grundlage für die Zukunft geschaffen wird, statt zu demolieren, was sich bewährt hat.

Was nun, wenn Zurückweisung oder gar Nichteintreten beschlossen würde? Dann entsteht ein Chaos, dann kehrt die alte Preisanarchie wieder, dann folgt eine untragbare Übersetzung des Strassen-transportgewerbes, die den Bahnen das Leben noch viel saurer machen wird, als dies bis anhin zum Teil der Fall war. Dann besteht auch keine Möglichkeit mehr, innerhalb des privaten Strassen-transportgewerbes eine angemessene Existenz zu finden. Es fällt ferner die Möglichkeit dahin, den GABATO aufrecht zu erhalten. Streiks und Unfrieden werden die Folge sein. Das haben wir sicher nicht notwendig. Ich möchte Ihnen deshalb beantragen, sowohl den Antrag auf Nichteintreten wie auch den Antrag auf Rückweisung der Vorlage abzulehnen und im Sinne des Antrages der Kommission auf die Vorlage einzutreten.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
Ici, le débat est interrompu.

Vormittagssitzung vom 15. März 1950.

Séance du 15 mars 1950, matin.

5651. Autotransportordnung. Bundesbeschluss.

Statut des transports automobiles. Arrêté fédéral.

Vorsitz — Présidence: Hr. Schmid-Solothurn.

Fortsetzung. — Suite.

Siehe Seite 1 hiervoor. — Voir page 1 ci-devant.

Allgemeine Beratung. — Discussion générale.

Fortsetzung. — Suite.

Winker: Zuerst möchte ich mich zur Frage der Verfassungsmässigkeit äussern, die von Kollege Dr. Müller aufgeworfen wurde. Es ist nötig, diese sorgfältig zu prüfen. Gewisse Ausführungen in der bundesrätlichen Botschaft selbst verleiten dazu, Zweifel über die Verfassungsmässigkeit der Autotransportordnung zu hegen. Es fragt sich, wie sich Art. 36 der Bundesverfassung über das Postregal mit dem Grundsatz der Handels- und Gewerbe-freiheit vereinbaren lasse. Prof. Giacometti führt in seinem „Bundesstaatsrecht“ darüber folgendes aus: „Allerdings hat der Bundesverfassungsgesetzgeber von 1874 die Wirtschaftsfreiheit nicht schrankenlos garantiert. So war deren Anwendungsgebiet bereits damals durch die Bundes- und Kantonsmonopole im Sinne des Post- und Telegraphenregals, Pulverregals, Salzmonopols, der Eisenbahnkonzessions-hoheit des Bundes beschränkt.“ Es ist nun eine Interpretationsfrage, wie weit auf Grund von Art. 36 der Bundesverfassung durch gesetzgeberische Erlasse die Handels- und Gewerbe-freiheit be-

schränkt werden kann. Hier gehen die Meinungen der Rechtsgelehrten auseinander. Kollege Müller zitierte für seine Auffassung Prof. Burckhardt. Anderer Auffassung sind Fleiner und Blumenstein, welche finden, dass es eine verfassungsmässige Grenze des Postregals überhaupt nicht gebe und dass es im Belieben des Gesetzgebers liege, das Transportmonopol eng oder weit zu umgrenzen. Dieser letztere Standpunkt führt dazu, dass mit der Anrufung von Art. 36 weitgehend auf eine rationelle Ausgestaltung des Verkehrswesens Rücksicht genommen werden kann, dass für den Gesetzgeber eine Anpassung an die sich ändernden Verkehrsbedürfnisse und die Umgestaltung des Transportwesens möglich ist. Ich möchte immerhin dahingestellt sein lassen, ob die in Konsequenz dieser These gestellte Forderung, das Postregal einem allgemeinen Transportmonopol gleichzustellen, richtig sei oder nicht. Vermutlich ist sie nicht richtig, sonst brauchten wir nicht einen neuen Verkehrsartikel zu schaffen. Aber auf alle Fälle kann festgehalten werden, dass die bisherige, auf Art. 36 beruhende Gesetzgebung sich stark den veränderten Verkehrsbedürfnissen und technischen Errungenschaften angepasst hat. So hat das Postregal in larger Auslegung dazu gedient, die verfassungsmässige Grundlage zu bilden für Konzessionen in Telegraph, Rundspruch, Schifffahrt, Aufzügen, Schwebebahnen usw. Herr Bundesrat Celio ist in der Lage, diese Beispiele noch zu vermehren. Durch die Praxis des Gesetzgebers wurde bekräftigt, dass Art. 36 eine elastische Auslegung erträgt und dass man nicht nur auf die Situation abstellen kann, wie sie 1848 bestand, als der Bund das Postregal von den Kantonen übernommen hat, sondern dass auf neu auftretende Verkehrsmittel und Verkehrsmöglichkeiten Rücksicht genommen werden muss.

Im Ständerat hat Herr Kommissionspräsident Clausen festgestellt, dass man sich bei allen gesetzgeberischen Erlassen auf dem Gebiete des Autotransportwesens von Seite des Bundesrates wie der Bundesversammlung immer auf Art. 36 berufen hat; so bei der Beratung der ATO vom 30. September 1938. Damals hatten beide Referenten, im Ständerat wie im Nationalrat, die Frage der Verfassungsmässigkeit eingehend diskutiert und unbedenklich bejaht. Beide Räte haben sich diskussionslos der Auffassung des Bundesrates und der Referenten angeschlossen. In der Botschaft des Bundesrates vom 24. April 1945 betreffend die Verlängerung der ATO wurde auf Art. 36 und das Gutachten Blumenstein hingewiesen. Es steht demnach fest, dass die oberste gesetzgebende Behörde zu drei Malen die Verfassungsmässigkeit der gesetzlichen Konzessionspflicht des gewerblichen Autotransportwesens bejaht hat. Diese Feststellungen des ständerätlichen Kommissionspräsidenten zeigen, dass Präjudizien zugunsten der Verfassungsmässigkeit bestehen und dass, wenn wir sie auch heute bejahen, wir nur der bisherigen Linie treu bleiben. Das dürfte um so eher angehen, als es sich um einen Beschluss mit sehr beschränkter zeitlicher Geltungsdauer handelt. Er bringt nur provisorisches Recht, will die Grundlage schaffen, um weitere Erfahrungen zu sammeln. So glaube ich, dass wir in guten Treuen bezüglich Verfassungsmässigkeit der ATO beruhigt sein dürfen.

Autotransportordnung. Bundesbeschluss.

Statut des transports automobiles. Arrêté fédéral.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1950
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	5651
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.03.1950
Date	
Data	
Seite	1-17
Page	
Pagina	
Ref. No	20 034 706

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

eine festere Grundlage für die Zukunft geschaffen wird, statt zu demolieren, was sich bewährt hat.

Was nun, wenn Zurückweisung oder gar Nichteintreten beschlossen würde? Dann entsteht ein Chaos, dann kehrt die alte Preisanarchie wieder, dann folgt eine untragbare Übersetzung des Strassen-transportgewerbes, die den Bahnen das Leben noch viel saurer machen wird, als dies bis anhin zum Teil der Fall war. Dann besteht auch keine Möglichkeit mehr, innerhalb des privaten Strassen-transportgewerbes eine angemessene Existenz zu finden. Es fällt ferner die Möglichkeit dahin, den GABATO aufrecht zu erhalten. Streiks und Unfrieden werden die Folge sein. Das haben wir sicher nicht notwendig. Ich möchte Ihnen deshalb beantragen, sowohl den Antrag auf Nichteintreten wie auch den Antrag auf Rückweisung der Vorlage abzulehnen und im Sinne des Antrages der Kommission auf die Vorlage einzutreten.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
Ici, le débat est interrompu.

Vormittagssitzung vom 15. März 1950.

Séance du 15 mars 1950, matin.

5651. Autotransportordnung. Bundesbeschluss.

Statut des transports automobiles. Arrêté fédéral.

Vorsitz — Présidence: Hr. Schmid-Solothurn.

Fortsetzung. — Suite.

Siehe Seite 1 hiervor. — Voir page 1 ci-devant.

Allgemeine Beratung. — Discussion générale.

Fortsetzung. — Suite.

Winker: Zuerst möchte ich mich zur Frage der Verfassungsmässigkeit äussern, die von Kollege Dr. Müller aufgeworfen wurde. Es ist nötig, diese sorgfältig zu prüfen. Gewisse Ausführungen in der bundesrätlichen Botschaft selbst verleiten dazu, Zweifel über die Verfassungsmässigkeit der Autotransportordnung zu hegen. Es fragt sich, wie sich Art. 36 der Bundesverfassung über das Postregal mit dem Grundsatz der Handels- und Gewerbe-freiheit vereinbaren lasse. Prof. Giacometti führt in seinem „Bundesstaatsrecht“ darüber folgendes aus: „Allerdings hat der Bundesverfassungsgesetzgeber von 1874 die Wirtschaftsfreiheit nicht schrankenlos garantiert. So war deren Anwendungsgebiet bereits damals durch die Bundes- und Kantonsmonopole im Sinne des Post- und Telegraphenregals, Pulverregals, Salzmonopols, der Eisenbahnkonzessions-hoheit des Bundes beschränkt.“ Es ist nun eine Interpretationsfrage, wie weit auf Grund von Art. 36 der Bundesverfassung durch gesetzgeberische Erlasse die Handels- und Gewerbe-freiheit be-

schränkt werden kann. Hier gehen die Meinungen der Rechtsgelehrten auseinander. Kollege Müller zitierte für seine Auffassung Prof. Burckhardt. Anderer Auffassung sind Fleiner und Blumenstein, welche finden, dass es eine verfassungsmässige Grenze des Postregals überhaupt nicht gebe und dass es im Belieben des Gesetzgebers liege, das Transportmonopol eng oder weit zu umgrenzen. Dieser letztere Standpunkt führt dazu, dass mit der Anrufung von Art. 36 weitgehend auf eine rationelle Ausgestaltung des Verkehrswesens Rücksicht genommen werden kann, dass für den Gesetzgeber eine Anpassung an die sich ändernden Verkehrsbedürfnisse und die Umgestaltung des Transportwesens möglich ist. Ich möchte immerhin dahingestellt sein lassen, ob die in Konsequenz dieser These gestellte Forderung, das Postregal einem allgemeinen Transportmonopol gleichzustellen, richtig sei oder nicht. Vermutlich ist sie nicht richtig, sonst brauchten wir nicht einen neuen Verkehrsartikel zu schaffen. Aber auf alle Fälle kann festgehalten werden, dass die bisherige, auf Art. 36 beruhende Gesetzgebung sich stark den veränderten Verkehrsbedürfnissen und technischen Errungenschaften angepasst hat. So hat das Postregal in larger Auslegung dazu gedient, die verfassungsmässige Grundlage zu bilden für Konzessionen in Telegraph, Rundspruch, Schifffahrt, Aufzügen, Schwebebahnen usw. Herr Bundesrat Celio ist in der Lage, diese Beispiele noch zu vermehren. Durch die Praxis des Gesetzgebers wurde bekräftigt, dass Art. 36 eine elastische Auslegung erträgt und dass man nicht nur auf die Situation abstellen kann, wie sie 1848 bestand, als der Bund das Postregal von den Kantonen übernommen hat, sondern dass auf neu auftretende Verkehrsmittel und Verkehrsmöglichkeiten Rücksicht genommen werden muss.

Im Ständerat hat Herr Kommissionspräsident Clausen festgestellt, dass man sich bei allen gesetzgeberischen Erlassen auf dem Gebiete des Autotransportwesens von Seite des Bundesrates wie der Bundesversammlung immer auf Art. 36 berufen hat; so bei der Beratung der ATO vom 30. September 1938. Damals hatten beide Referenten, im Ständerat wie im Nationalrat, die Frage der Verfassungsmässigkeit eingehend diskutiert und unbedenklich bejaht. Beide Räte haben sich diskussionslos der Auffassung des Bundesrates und der Referenten angeschlossen. In der Botschaft des Bundesrates vom 24. April 1945 betreffend die Verlängerung der ATO wurde auf Art. 36 und das Gutachten Blumenstein hingewiesen. Es steht demnach fest, dass die oberste gesetzgebende Behörde zu drei Malen die Verfassungsmässigkeit der gesetzlichen Konzessionspflicht des gewerblichen Autotransportwesens bejaht hat. Diese Feststellungen des ständerätlichen Kommissionspräsidenten zeigen, dass Präjudizien zugunsten der Verfassungsmässigkeit bestehen und dass, wenn wir sie auch heute bejahen, wir nur der bisherigen Linie treu bleiben. Das dürfte um so eher angehen, als es sich um einen Beschluss mit sehr beschränkter zeitlicher Geltungsdauer handelt. Er bringt nur provisorisches Recht, will die Grundlage schaffen, um weitere Erfahrungen zu sammeln. So glaube ich, dass wir in guten Treuen bezüglich Verfassungsmässigkeit der ATO beruhigt sein dürfen.

Kollege Müller hat dann noch die Frage aufgeworfen, ob es nicht richtig wäre, wenn die Vorlage zurückgezogen würde und der Bundesrat eine Vorlage einbrächte, die sich auf den neuen Art. 89bis der Bundesverfassung stützt. Aber ich glaube, hierfür wäre doch ein gewisser Notstand Voraussetzung. Zu dessen Begründung müsste auf die schlechte Situation im Autotransportgewerbe hingewiesen werden. Wenn nun der Tatbestand des Notstandes, mit der Gefährdung dieses Wirtschaftszweiges, gegeben wäre, so würde es sich eher rechtfertigen, auf Art. 31 der Bundesverfassung hinzuweisen (Wirtschaftsartikel). Diese Frage ist im Ständerat eingehend diskutiert worden. Der Antrag Klöti, sich auf Art. 31 zu berufen, wurde dort mit 8:18 Stimmen abgelehnt. Aber es steht nichts im Wege, dass auch in unserem Rate versucht wird, im Ingress diesen Artikel zu zitieren.

Was den Inhalt der Vorlage anbelangt, möchte ich darauf hinweisen, dass der Genesis nach die Vorlage die Verwirklichung des Gewerbeschutzes für das Autotransportgewerbe darstellt. Das Autogewerbe hat sich zusammengeschlossen, um auf seinem Gebiete Ordnung zu schaffen. Aber immer mehr und mehr hat sich die Tatsache herausgeschält, dass es sich nicht nur um eine Gewerbeschuttsache handelt, sondern um eine wichtige verkehrswirtschaftliche und verkehrspolitische Angelegenheit. Es wird anerkannt, welche Bedeutung die Ordnung des Transportes von Personen und Sachen auf öffentlichen Strassen für den gesamten Verkehr, insbesondere auch für die öffentlichen Transportanstalten (SBB und Privatbahnen) hat. Die Defizitperiode, in die die SBB und die Privatbahnen eintreten, unterstreichen die verkehrspolitische Bedeutung dieser Vorlage. Die Vorlage kann also nicht etwa abgetan werden mit der Brandmarkung, es handle sich bloss um ein Werk des Gewerbeschutzes. Nein, es stehen wesentliche Interessen des Verkehrs auf dem Spiele! Herr Kollega Werner Schmid hat uns das Gespenst der Verbandsdiktatur und des Bürokratismus an die Wand gemalt. Er vergisst aber, wirksame Mittel gegen das drohende Verkehrschaos und die ungesunden und ruinösen Wettbewerbsverhältnisse anzugeben. Ohne ordnende Eingriffe geht es nicht. Sollen wir noch weiter abwarten, bis das Autotransportgewerbe und die öffentlichen Transportanstalten sich in noch misslicherer Lage befinden? Ist vorbeugen nicht besser als heilen? Die Vorlage versucht, im Gegensatz zur bisherigen ATO, im Rahmen des Möglichen eine freiheitliche Gestaltung der Materie herbeizuführen. Der private Personenwagenverkehr bleibt frei und ungeschoren. Auch gelegentliche Fahrten gegen Entgelt dürfen ausgeführt werden. Nur der gewerbsmässige Gebrauch ist konzessionspflichtig. Auch der echte Werkverkehr ist absolut frei. Das Begehren um Erstellung eines Werkverkehrsregisters ist fallen gelassen worden. Auch die Freifahrten der Post, ihr Extrafahrten-geschäft, ist nicht verboten worden, obwohl in weiten Kreisen diese Tätigkeit der Post stark kritisiert wird. Wir haben in der Kommission des Nationalrates die Meinung vertreten und sind darüber einig geworden, dass zwischen der Post einerseits und den Zentralorganen des Autotransportgewerbes andererseits eine Vereinbarung

getroffen werden sollte, und es wurde der Wunsch geäußert, dass bis zu den Verhandlungen in unserem Rate hier greifbare, positive Resultate bekanntgegeben werden möchten. Es ist festzustellen, dass die bisherige ATO durch ihre Handhabung leider zu berechtigter Kritik Anlass gegeben hat. Die heutige Vorlage weist im Vergleich zur bisherigen wesentliche Verbesserungen und Fortschritte auf. Es ist eine glückliche Metamorphose festzustellen, vor allem auch auf dem Gebiete der Behandlung des gemischten Verkehrs. Der gemischte Verkehr war bisher in der ATO grundsätzlich verboten. Allerdings sind in der Praxis Ausnahmen gemacht worden. Auch der Bundesrat steht in seiner Vorlage noch auf dem Standpunkte des grundsätzlichen Verbotes des gemischten Verkehrs. Heute ist nach der nationalrätlichen Kommissionsvorlage festzustellen, dass eine Freiliste aufgestellt ist für Fahrten des gemischten Verkehrs und dass die Möglichkeit besteht, dass der Bundesrat im Einvernehmen mit den Verbänden und Kantonen diese Freiliste noch erweitert. Im übrigen besteht die Ermächtigungspflicht. Auch hinsichtlich der Bewilligungsbehörde ist eine wesentliche Veränderung festzustellen. Die Allmacht und die alleinige Kompetenz des eidgenössischen Amtes für Verkehr ist gebrochen, und es sind regionale Kommissionen geschaffen worden, allerdings, im Gegensatz zum Ständerat, der eine völlige Zentralisation der Kompetenzen einführt, hat die Kommission des Nationalrates hier eine andere Lösung getroffen, die den wirklichen Bedürfnissen besser entspricht und die richtige Mitte trifft.

Das Verfahren selbst ist ebenfalls demokratischer gestaltet worden. Es ist aus der bisherigen Geheimsphäre herausgerückt und öffentlich erklärt worden. Wir verdanken dieses Resultat einem Vorstoss volksverbundener Rechtsanwälte aus dem Kanton Solothurn. Auch die Strafverfolgung wird der ominösen Administrativjustiz entzogen, und der ordentliche kantonale Richter kommt wieder zu seinem Recht. Die Autotransportordnung ist gewiss kein umfassendes Werk. Aber es darf doch festgestellt werden, dass es einen bescheidenen Damm gegen das drohende Verkehrschaos bilden wird. Es ist nun allerdings bereits die Drohung mit dem Referendum ausgesprochen worden, und es wird leicht sein, an den Freiheitswillen unseres Volkes zu appellieren. Unsere Sache wird es sein, an den Sinn des Volkes für Ordnung im Verkehrswesen zu appellieren.

Ich beantrage Ihnen daher Eintreten auf die Vorlage und Ablehnung des Antrages Dr. Müller auf Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat.

Leuenberger: Die Herren Müller-Amriswil und Werner Schmid haben gestern der Autotransportordnung bereits Grabreden gehalten. Abgesehen davon, dass das noch etwas verfrüht ist, waren es auch keine sehr schöne Abdankungsreden. Sie liessen jede Pietät vermissen; ist es doch auch bei uns sonst üblich, dass man selbst einem grossen Sünder in der Grabrede Gerechtigkeit widerfahren lässt. Und so schlecht ist die Autotransportordnung nicht, dass man ihr nicht auch etwas Gutes nachsagen könnte. Denn nur Übles und Schlechtes hat sie weder gewollt noch gezeitigt. Ich bin der letzte,

der behaupten möchte, dass zum Beispiel der Vollzug der Autotransportordnung jeder berechtigten Kritik standhalten könnte, und, vorausgesetzt, dass man kein grundsätzlicher Gegner einer Ordnung in der Verkehrswirtschaft ist, bietet ja die Detailberatung der zur Diskussion stehenden Vorlage genügend Gelegenheit, über den einen oder anderen Schönheitsfehler der Autotransportordnung zu sprechen. Ich selbst behalte mir vor, das zu tun. Aber die bisher gehörten grundsätzlichen und kritisch ablehnenden Stimmen veranlassten mich, eingehender, als es zuerst meine Absicht war, schon in der Eintretensdebatte auch dasjenige hervorzuheben, was für die Autotransportordnung spricht, was man namentlich vom Standpunkt der Arbeitnehmer für sie geltend machen kann. In verdienstlicher Weise hat sowohl Herr Dr. Anderegg in seinem Eintretensreferat als auch Herr Kollege Bratschi neben der verkehrs- und gewerbepolitischen Seite auch die sozialen Aspekte der Autotransportordnung hervorgehoben. Ich bin ihnen dafür besonders dankbar; denn es ist geradezu erstaunlich, wie wenig bei den bisherigen Diskussionen um die Autotransportordnung die soziale Bedeutung derselben beachtet worden ist. Nicht nur erstaunlich, sondern bezeichnend ist es aber, dass dem Sprecher der Fraktion des Landesringes, die sonst zu den aufgeschlossenen Kreisen gehören will, wenn es um soziale Fragen geht, die Heiligkeit und Unantastbarkeit der Handels- und Gewerbefreiheit mehr am Herzen liegt als das Schicksal vieler tausend Arbeitnehmer, für die er nicht ein einziges Wort gefunden hat.

Schon in der Botschaft des Bundesrates zum ersten Entwurf eines Bundesbeschlusses über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen wurden die sozialen Aspekte einer gesetzlichen Ordnung im Transportsektor kaum erwähnt. Zwar wurde in jener Botschaft auf 97 Seiten das mit grossem Fleiss zusammengetragene Material über das Transportproblem an sich und den Wettbewerb der Transportmittel im In- und Ausland gesichtet und kommentiert. Es wurden unter anderem alle Vorteile des motorisierten Strassentransportes gegenüber dem schienengebundenen Verkehr aufgezählt; aber einer der wichtigsten Faktoren, der der Automobilkonkurrenz gegenüber dem schienengebundenen Verkehr grosse Vorteile gebracht hatte, wurde kaum erwähnt: die schlechten Lohn- und Arbeitsbedingungen im Strassenverkehr. Jener erste bundesrätliche Entwurf für eine Autotransportordnung vom 18. Juni 1937 enthielt auch noch keine Vorschrift über den Schutz der Arbeitnehmer, denn der Art. 17 der bisher gültigen Autotransportordnung wurde erst während der parlamentarischen Beratung aufgenommen. Einzig auf den Seiten 80 und 81 der Botschaft aus dem Jahre 1937 führte der Bundesrat, als er sich mit den Aufgaben des Verbandes der Strassentransportunternehmer beschäftigte, an, dass dieser Verband seine Aufmerksamkeit auch andern Fragen schenken müsse, unter anderem der Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Das war alles, was der Bundesrat 1937 in seiner Botschaft zu sagen hatte. Es war herzlich wenig. Die Simplifizierung der sozialen Probleme löste schon damals bei allen Kennern der Materie grosse Enttäuschung

aus, denn es ging allen jenen, die schon vor 1937 für eine gesetzliche Ordnung im Autotransportgewerbe eintraten, sicherlich nicht allein darum, die Arbeitnehmer zu schützen, die unter den chaotischen Verhältnissen im Transportgewerbe ausserordentlich schwer zu leiden hatten, sondern es ging ihnen auch um den Ausgleich der Wettbewerbsbedingungen unter den verschiedenen Transportmitteln. Tatsache ist jedenfalls, dass der Wettbewerb zwischen Automobil und Eisenbahn, aber auch der Konkurrenzkampf innerhalb des Autotransportgewerbes zum grossen Teil auf dem Rücken des Arbeitnehmers ausgetragen worden ist. Das war hinlänglich bekannt und das war im Grunde genommen auch unbestritten. Um so überraschter musste man sein, dass dies anscheinend damals dem Bundesrat und den Verfassern der Botschaft im Post- und Eisenbahndepartement entgangen war, obwohl die einsichtigen Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Transportgewerbe gemeinsam schon in den dreissiger Jahren eine gesetzliche Ordnung verlangten und gemeinsam für eine solche in eindrucksvoller Art und Weise eintraten. In jener Zeit schon, und das bitte ich Sie zu beachten, erkannten die Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Transportgewerbe, dass zwischen ihnen eine Schicksalsverbundenheit bestehe. Das war in jenen Jahren noch seltener und noch kein Modeartikel, ja, es war mit Ausnahme des Friedensabkommens in der Metallindustrie überhaupt noch nicht zu finden. Im Bundeshaus negierte man aber die soziale Bedeutung des Problems. Erst während der parlamentarischen Beratungen wurde sie richtig gewürdigt und anerkannt, dass es im Rahmen einer gesetzlichen Ordnung unerlässlich sei, die Lohn- und Arbeitsbedingungen zu regeln und zu sichern. Es geschah dies durch Aufnahme eines neuen Artikels, der den Bundesrat verpflichtete, den Abschluss von Gesamtarbeitsverträgen im Transportgewerbe zu fördern. Und was in der Folge durch die Autotransportordnung entstanden ist, werde ich in anderem Zusammenhang noch zeigen können. Zweifellos übersehen auch heute die Gegner der Autotransportordnung wiederum, was mit einer Zerschlagung dieses Ordnungswerkes im Strassenverkehrssektor auch auf sozialem Gebiet vernichtet wird. Weil sie die Verantwortung tragen für das, was nach einer Verwerfung der Autotransportordnung kommen muss, sei an das erinnert, was der baselstädtische Regierungsrat Wenk im Ständerat anlässlich der Eintretensdebatte im Jahre 1938 ausführte. Die Vorlage wäre für die im Transportgewerbe beschäftigten Arbeitnehmer und für die Eisenbahner unannehmbar, wenn sie nicht die Allgemeinverbindlicherklärung der Gesamtarbeitsverträge enthielte. Sie, die Vorlage, würde trotz den Tarifvorschriften die Schmutzkonkurrenz zwischen Transportunternehmern unter sich und gegenüber den Bahnen nicht verhindern, wenn sie nicht durch die Sicherung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer im Transportgewerbe eine gerechte Konkurrenzbasis schafft. Die Allgemeinverbindlicherklärung ist deshalb eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg der Vorlage, und nicht nur aus denselben Gründen wünschbar wie in andern Berufszweigen. Sie beruht auch auf andern Voraussetzungen, weil hier durch die Festsetzung der Tarife dem Unternehmer die

Existenz mehr oder weniger gesichert wird, während dies in andern Berufszweigen nicht der Fall ist.

Nun gestatten Sie mir, dass ich Ihnen zu erklären versuche, weshalb die im gewerbsmässigen Automobiltransport beschäftigten Arbeitnehmer, vor allem die gewerkschaftlich organisierten Chauffeure, noch heute überzeugte Anhänger der Autotransportordnung sind und ebenso überzeugte Befürworter ihrer Überführung in die ordentliche Gesetzgebung. Ich schicke dabei absichtlich voraus, dass dies keineswegs einzig und allein aus der Sorge um die Erhaltung des durch die Autotransportordnung zustande gekommenen vorbildlichen Gesamtarbeitsvertrages geschieht, denn in gleicher überzeugter Weise sind die im Transportgewerbe beschäftigten Arbeitnehmer seit der Verwerfung des Verkehrsteilungsgesetzes für alle Versuche zur Herbeiführung einer vernünftigen Koordinierung der Transportmittel eingestanden. Jene Herren unseres Rates und insbesondere Herr Nationalrat Schmid, die sich in der Rolle der öffentlichen Ankläger gegen Verbände gefallen, beweisen jedenfalls nur das eine, dass sie das Wesen und die Tätigkeit der Verbände der Arbeitnehmer, der Gewerkschaften, sehr schlecht kennen. Die Arbeitnehmerorganisationen unseres Landes sind nämlich nicht so primitiv, dass sie nicht in der Lage wären, auch die grossen wirtschaftlichen Zusammenhänge zu beurteilen, und sie sind auch nicht so primitiv, um nicht in der Lage zu sein, ihre Standespolitik auf die ökonomischen Gegebenheiten auszurichten. Besser gebildete und viel besser geschulte Leute hätten in dieser Richtung noch einiges hinzuzulernen. Ich war jedenfalls schon oft erstaunt, mit welcher Selbstverständlichkeit, mit welcher Arroganz und Rücksichtslosigkeit hier in diesem Saale Sonderinteressen vertreten wurden, Sonderinteressen sogar den Landesinteressen übergeordnet worden sind. Und es waren nicht immer Verbandsvertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer, die das getan haben. In der sturen Vertretung von wirtschaftlichen Sonderinteressen haben sich in diesem Saale auch schon sehr liberal eingestellte Anwälte und nicht zuletzt auch schon die Herren vom Landesring der Unabhängigen hervorgetan und sich hier im Rat entsprechend produziert. Ganz anders die Arbeitnehmer und ihre Verbände. In bezug auf die Verkehrsprobleme unseres Landes haben sie jedenfalls auch dann, wenn es nicht um ihre eigenen Interessen gegangen ist, den Standpunkt eingenommen, dass die vorhandenen Verkehrsmittel nicht einzig und allein dem Erwerbsstreben der Verkehrstreibenden auszuliefern seien. In jedem der zur Diskussion gestandenen Fälle haben wir den Standpunkt vertreten, dass eine den öffentlichen Interessen genügend Rechnung tragende Zusammenarbeit der verschiedenen Transportmittel erreicht werden müsse. Dass in unserem Lande die Voraussetzungen vorhanden seien, um eine solche Lösung auf freiwilliger, ungesetzlicher Basis zu finden, werden doch nicht einmal die Promotoren der absoluten Handels- und Gewerbefreiheit behaupten wollen. Nicht einmal unser ehemaliger Ratskollege Duttweiler behauptet das. Sogar er hat sich im Ständerat gegenüber Herrn Bundesrat Celio gegen den Vorwurf verwahrt, dass er für eine uneingeschränkte Freiheit im Verkehrswesen eingetreten sei. Er hat das auch nicht getan, denn er

trat im Ständerat nicht nur für einen weitgehenden Schutz der Bahnen ein, sondern selbst für das engere Transportgewerbe hielt er eine Bewilligungspflicht für denkbar, die zum Beispiel den Abschluss eines Gesamtarbeitsvertrages zur Bedingung für die Ausübung von gewerbsmässigen Transporten macht. Herr Werner Schmid hat Ständerat Iten zitiert. Ich zitiere Ständerat Duttweiler, der am 26. Oktober vorigen Jahres im Ständerat bei der Eintretensdebatte über die ATO laut stenographischem Bulletin folgendes ausführte: „Mit einer gewissen Ordnung auf dem Transportgebiet muss man sich abfinden. Ich bin nicht so, dass ich die manchesterliche Freiheit predige. Das ist auch im Sinne des Volkes — denn schliesslich sind die Bundesbahnen auch das Unternehmen des Volkes. Eine gewisse Bewilligungspflicht, wenn sie wirklich verfassungsrechtlich gerechtfertigt werden kann, könnte zum Beispiel die Gesamtvoraussetzungen vorschreiben, wie allgemein verbindlicher Gesamtarbeitsvertrag. Man kann sich bei dieser Gelegenheit fragen, ob wir mehr verpflichtet seien an den Arbeitnehmer zu denken oder an den Arbeitgeber. Selbstverständlich sind die Arbeitnehmer zahlreicher (sic!), sind wahrscheinlich heute auch die wirtschaftlich Schwächeren und verdienen daher unser Interesse. Wenn wir einen allgemein verbindlichen Gesamtarbeitsvertrag als Voraussetzung für die Bewilligung eines solchen gewerbsmässigen Autotransportes festlegen, so ist der Arbeitnehmer geschützt.“

Aber Herr Duttweiler irrt sich. Mit ihm irren sich alle, die bereit sind, sein Konzept zu übernehmen, denn, wenn ein Beispiel gelehrt hat, dass geregelte und anständige Arbeitsbedingungen ohne gegenseitige, von einem gesunden Wettbewerb getragene Rentabilitätsverhältnisse unmöglich gewährt werden können, dann haben uns dies die Erfahrungen im Autotransportgewerbe gezeigt. Glauben Sie, dass die Arbeitnehmer in diesem Gewerbe ohne Grund nach einer staatlichen Intervention gerufen haben? Was nützten die Gesamtarbeitsverträge vor 1938, wenn sie nicht eingehalten werden konnten? Der Konkurrenzkampf Schiene-Strasse war ja nur der Anfang. Mit jedem Fahrzeug, das zusätzlich auf die Strasse kam, vergrösserte sich das Missverhältnis zwischen vorhandenem Transportvolumen und der Kapazität der vorhandenen Transportmittel. Wie ich noch darzulegen in der Lage bin, wurden die Verfrachterpreise im Transportgewerbe sehr bald nicht mehr von den Bahntarifen diktiert, sondern vom Konkurrenzkampf der Transportfirmen unter sich. Trotz Schrumpfung der vorhandenen Transportmenge nahm der Motorfahrzeugbestand und derjenige der Transporteure ständig zu, und der Wettlauf führte zu unbeschreiblichen Geschäftspraktiken. Herr Bratschi hat gestern bereits auf diesen Umstand aufmerksam gemacht. Jede Transportfirma suchte ihren Wagenpark so gut wie möglich auszunützen, und musste es, wenn sie nicht an die Wand gedrückt werden wollte. Zu jedem Schundpreis wurden Transporte ausgeführt, selbst wenn dabei nicht einmal die Selbstkosten herausgewirtschaftet werden konnten. Preisunterbietungen wurden zum höchsten kaufmännischen Prinzip. Es war eine herrliche Freiheit, die Handels- und Gewerbefreiheit, die Herr Kollege Werner Schmid gestern so besungen hat. Was kümmerten

sich die Verfrachter um die entstandenen Schäden? Wer kümmerte sich um die Lohn- und Arbeitsbedingungen, die durch diese Zustände entstanden sind? Was nützten die wenigen lokalen Gesamtarbeitsverträge, wenn die Chauffeure durch Einlagen und Kauttionen mithelfen mussten, die Betriebe, in denen sie beschäftigt waren, über Wasser zu halten? Es war die Zeit, in der die Arbeitnehmer in voller Freiheit jedes Gesetz im Interesse ihrer Arbeitgeber verletzen mussten. Keine Vorschriften wurden mehr eingehalten, auch keine Verkehrsvorschriften, die der Sicherheit der Strassenbenützer dienen sollten. Die Arbeitszeit der Männer, die die schweren Motorlastwagen und Anhängerzüge durch unser Land steuerten, kannte keine Grenzen. Die Lastwagenführer hatten die „Freiheit“, in der Nacht im Freien zu schlafen, weil die Spesenvergütungen zu klein waren, um ein anständiges Nachtquartier bezahlen zu können. Die Autos wurden überladen, man fuhr so schnell wie möglich. Für den der Verkehrssicherheit dienenden Unterhalt der Fahrzeuge wurde nichts mehr oder nur sehr wenig ausgegeben, und all dies nur aus dem Grund, weil ein grenzenloser, unsinniger Konkurrenzkampf jede solide Geschäftsbasis zerstört hatte. Die Leidtragenden waren in erster Linie die Arbeitnehmer, vor allem die Chauffeure. Die Vorschriften zu Art. 17 des MFG, diejenigen über die Arbeits- und Ruhezeit, für die der Staat hätte garantieren müssen, wurden zu einer Farce. Das Kontrollheft über die Arbeits- und Ruhezeit wurde entweder gar nicht mehr geführt oder gefälscht. Es trat ein, was die Wortführer der Arbeitnehmer im Transportgewerbe immer wieder befürchtet hatten: eine beispiellose Missachtung der Gesetze, und was noch schlimmer ist, eine sehr gefährliche Achtungs- und Respektlosigkeit den Behörden und staatlichen Organen gegenüber. Sie lachen zu früh, ich werde Sie dann auch einmal daran erinnern, dass Sie hier gelacht haben, als ich Sie darauf aufmerksam machte, wohin diese Zustände geführt haben. Für die Richtigkeit meiner Ausführungen rufe ich den Verband der Motorlastwagen-Besitzer, die ASPA, eine sehr repräsentative Arbeitnehmerorganisation, als Zeugen an. Die ASPA, die im März 1936 in einer Denkschrift an Hand einiger Tarifvergleiche ein Bild von der Lage entworfen hatte, aus der es für das Transportgewerbe ohne gesetzliche Massnahmen kein Entrinnen mehr gab, konnte nachweisen, dass für Fahren von Basel nach Bern ein Wagenladungstarif von 90 Rp. je 100 kg zur Verrechnung gelangte, derweil noch einige Monate früher bei einem SBB-Tarif von Fr. 1.50 für die gleiche Transportleistung doch wenigstens noch Fr. 1.50 erzielt wurden. Die Denkschrift der ASPA gab Fälle bekannt, in denen man sich für Wagenladungsfahren von Basel nach Thun mit 70 Rp. je 100 km begnügte, in einem Moment, wo die SBB nach dem billigsten Spezialtarif Fr. 1.90 verlangen musste. Nicht minder katastrophal haben sich die Verhältnisse im Geschäftswagengewerbe entwickelt. Bei einem Drittklassbahntarif von Fr. 12.70 von Basel nach Zürich retour oder Fr. 14.85 von Basel nach Bern und zurück, standen den Reisenden für die gleiche Strecke Pullmancars zum Fahrpreise von 3 und 5 Fr. zur Verfügung. Die zwangsläufigen Konsequenzen dieser Preiszusammenbrüche bestanden, wie bereits er-

wähnt, auch im Absinken der Löhne und der Arbeitsbedingungen auf einen Tiefstand, der eine Familie anständig durchzubringen unmöglich gemacht hatte. Der VHTL, der grosse Gewerkschaftsverband der Arbeitnehmer im Strassenverkehr, hat durch eine im Herbst 1935 durchgeführte Erhebung ermittelt, dass in einer der teuersten Städte unseres Landes erfahrene Lastwagenchauffeure bei oft 80- bis 90stündiger Arbeitszeit pro Woche auf der Basis von monatlich 280 bis 300 Fr. entlohnt wurden, also für ihre sehr verantwortungsvolle Arbeit 70 bis 75 Rp. in der Stunde verdienten. Noch geringere Einkommen waren keine Seltenheit. Und untersuchte man die Löhne auf dem Lande, dann wurde vollends unerklärlich, wie ein Arbeitnehmer sich über Wasser halten konnte, ohne zum Diebstahle Zuflucht nehmen zu müssen. Was ich über die Löhne ausführte, gilt erst recht für die übrigen Arbeitsbedingungen. „Nur eines“ — so stellte der Sprecher der Arbeitnehmer in der kürzlich stattgefundenen ersten Sitzung der Berufskammer des Autotransportgewerbes fest — „wurde vom Zusammenbruch nicht berührt: die Bussenpraxis der Polizei, für welche die mörderische Krise, die das Transportgewerbe heimsuchte, kein genügender Grund war, um die gesetzlichen Vorschriften über die Ausrüstung der Fahrzeuge, die maximale Nutzlast und Geschwindigkeit zu ignorieren, die aber umgekehrt die nichtabreissenden Verletzungen der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der Motorfahrzeugführer nicht zur Kenntnis nahm.“

Ich weiss, dass Sie das langweilt, aber ich muss doch noch einige Fragen an Sie richten. Wer musste die gesetzlichen Vorschriften verletzen, die Arbeitgeber oder die Arbeitnehmer? — Die Arbeitnehmer mussten sie verletzen! Wer hat die Polizeibussen bezahlt, und wer wurde für die Verletzung der Vorschriften bestraft? — Die Chauffeure! Wer musste die Folgen und die Eintragung ins Strafregister tragen? — Wiederum die Chauffeure!

Die ATO hat diesem grausamen Spiel ein Ende bereitet, und eines der umfassendsten Vertragswerke der zur Zeit in unserem Lande geltenden Kollektivverträge ist durch die Autotransportordnung zustande gekommen. Der Gesamtarbeitsvertrag im Autotransportgewerbe hat die wichtige Funktion übernommen, nicht nur in den rund 3000 gewerbsmässigen Transportfirmen den Arbeitsfrieden zu gewährleisten, sondern er wurde zu einem wichtigen Träger der geschaffenen Ordnung. Durch einheitliche, nur hinsichtlich der Löhne nach Landesgegenden unterschiedlich abgestufte Arbeitsbedingungen ist dem Konzessionär, das heisst dem Arbeitgeber im Transportgewerbe eine Auflage gemacht worden, die dem sozialen Dumping den Boden entzogen hat. „Wir stehen nicht an“, sagte der bereits zitierte Redner der Arbeitnehmer in der Berufskammer des Autotransportgewerbes, „zu anerkennen, dass der Vertrag der Transportarbeiterschaft zum Teil gewaltige Verbesserungen gebracht hatte.“

Ich weiss sehr wohl, dass Herr Duttweiler allen Gegnern der Autotransportordnung aus dem Herzen gesprochen hat, als er im Ständerat einen Vergleich mit den dreissiger Jahren ablehnte und behauptete: „Heute liegen die Dinge anders. Wir haben eine immer noch einigermassen vollbeschäftigte Wirt-

schaft. Es kommt keinem Menschen in den Sinn, gewissenlose Unterbietungen zu machen, da er dazu keine Ursache hat. Herr Bundesrat Celio kann sicher sein“, sagte Herr Ständerat Duttweiler, „dass man Unterbietungen nicht aus Vergnügen macht, sondern nur aus Not. Aber diese Not ist jetzt nicht mehr vorhanden.“ Ich will nicht behaupten, es fehle Herrn Duttweiler an Kenntnissen. Und dennoch scheint ihm und seinen Fraktionskollegen in unserem Rate entgangen zu sein, dass im Transportgewerbe bereits wieder eine Entwicklung eingesetzt hat, die das Schlimmste erwarten lässt, wenn die Autotransportordnung fallen sollte. Ein unbestrittener Kenner der Materie, Herr Dr. Maurer, Direktor des Treuhandverbandes des Autotransportgewerbes, kennzeichnete erst kürzlich die Lage folgendermassen:

„Der im Sommer 1949 und seither erfolgte Preisdruck hat die Preistarife schon so stark gesenkt, dass im Zeichen sinkender Beschäftigung und demzufolge anderer Verteilung der fixen Unkosten schon heute die Qualität der Transportleistungen auf dem Spiele steht.“ Es ist bekannt, dass heute schon wieder ein 10-Tonnen-Zug für 53 Rp. pro Kilometer von Martigny nach Brig transportiert wird. Es sind Fälle bekannt, wo 10 Tonnen von Bern nach Basel für 100 Fr. transportiert werden. Der tiefste Preisstand vor Inkrafttreten der Autotransportordnung war 90 Fr. Ich kann Ihnen einen Fall sagen, wo 10 Tonnen Sand von Horw bei Luzern nach Basel für 100 Fr. transportiert wurden. Die Chauffeure und Transportarbeiter wissen ebenfalls bereits wieder von Akquisitionsmethoden zu berichten, die man im Autotransportgewerbe für überholt hielt. Ebenso zeigen sich wieder Schwierigkeiten mit dem Vollzug des GAVATO, mit andern Worten, wir befinden uns bereits auf bestem Wege in die Verhältnisse der dreissiger Jahre. „Es müssten nur noch diejenigen Fahrzeuge vorhanden sein, für die dank der ATO in den letzten Jahren die Bewilligung verweigert werden konnte, und wir würden sehen“, sagte der Sprecher der Arbeitnehmer in der Berufskammer, „wie bescheiden sich der Vorwurf, die Autotransportordnung habe einigen Jungen einen fragwürdigen Aufstieg und die Selbständigmachung verunmöglicht, neben dem Scherbenhaufen ausnehmen würde, vor dem sich das Transportgewerbe bereits wieder befindet.“

Darf ich im Anschluss meiner Ausführungen ver raten, dass die Chauffeure und Transportarbeiter über den bisherigen Gang und das Resultat der ständerätlichen Beratung sehr enttäuscht sind? Treffend hat ihr Sprecher an der Sitzung der Berufskammer des Autotransportgewerbes folgendes ausgerufen:

„Bei allem Respekt vor den Bestrebungen unserer Herren Volksvertreter, streng darüber zu wachen, dass nach Recht und Verfassung regiert wird, keine Monopole geschaffen und Grundsätze durchbrochen werden, will dem kleinen Mann mit dem besten Willen nicht in den Konf, warum plötzlich die ATO genügender verfassungsmässiger Grundlagen entbehren soll, nachdem diese bis dato unter mehreren Malen vom gleichen Parlament bejaht wurde. Müssen denn noch einmal riesige volkswirtschaftliche Werte aufs Spiel gesetzt, der Arbeitsfriede zerstört werden, nur weil scheinbar

weder Postregal noch Wirtschaftsartikel ausreichen, um die Überführung einer vorläufig auf drei Jahre befristeten Ordnung zu gestatten, die sich im grossen und ganzen doch bewährt hat? Muss der heute schon wieder überhitzte Heustock wirklich erst in Flammen aufgehen, bevor die Feuerwehr einschreiten darf?“

Ich habe versucht, auf die Arbeitnehmerinteressen hinzuweisen, die mit dem Schicksal der Autotransportordnung auf dem Spiele stehen; es sind vertretbare, es sind achtenswerte Interessen. Damit sind auch die sozialen Aspekte der Autotransportordnung bezeichnet. Wem es um die Lösung der sozialen Fragen in unserem Lande noch heute ernst ist, kann und darf nicht leichtfertig mit der ATO umspringen. Daher bitte ich Sie im Namen der Arbeitnehmer, für Eintreten zu stimmen und den Anträgen der Kommission unseres Rates die Zustimmung zu geben.

M. Jeanneret: Lors de la discussion, ici même, de la répartition des droits d'entrée sur les carburants, le groupe du parti suisse du travail s'est prononcé en faveur du versement de la moitié du produit net de ces droits aux cantons pour l'amélioration du réseau routier suisse. Son attitude a été déterminante puisqu'elle a permis de faire balancer la majorité en faveur de son point de vue.

En défendant alors notre thèse, nous avons précisé que si nous voulons de gros sacrifices financiers pour rendre nos routes meilleures, nous nous opposerions à ce que celles-ci soient rendues dangereuses par la circulation de ces odieux trains de camions qui empoisonnent les automobilistes et qui font une concurrence déloyale à nos chemins de fer fédéraux et privés.

Nous demandons avec instance une coordination de la circulation rail-route. Le statut des transports automobiles, proposé par le Conseil fédéral, n'est qu'une solution très partielle et imparfaite du problème, mais nous sommes certains que si ce statut était rejeté il en résulterait une situation déplorable pour notre pays. C'est pourquoi notre groupe votera pour l'entrée en matière.

Nous nous souvenons fort bien de la gabegie économique qui sévit chez nous en cette matière avant que l'intervention des pouvoirs publics y ait mis un peu d'ordre.

Chaque entrepreneur propriétaire de camion, dès que sa machine était libre, cherchait à faire concurrence à son voisin qui faisait professionnellement du transport. Et comme ses frais étaient couverts par le travail habituel, il pouvait fournir son véhicule à des prix très bas. Le dimanche, on mettait des bancs sur le camion et on promenait des sociétés à vil prix. Les chauffeurs fatigués par leur travail normal devaient encore consacrer leurs jours de repos à ces randonnées; ils étaient surmenés. La concurrence effrénée qu'on se livrait pour le transport des personnes ou des choses ruinait les entreprises. Celles-ci payaient mal leur personnel. Aucun statut ne protégeait celui-ci efficacement. Il n'était pas rare de voir des chauffeurs passer une journée et la moitié de la nuit suivante au volant, et les accidents n'étaient pas rares non plus.

L'établissement d'un statut des transports automobiles a été certainement un progrès dans notre

pays. Ce progrès a sauvé bien des entreprises d'une crise économique, il a surtout permis d'établir de saines conventions de travail, bienfaites pour les nombreux ouvriers employés dans ces entreprises. Ce statut interdit le transport contre paiement de personnes et de choses aux propriétaires de véhicules automobiles qui ne sont pas au bénéfice de concession de transport. Les tarifs établis par convention entre les entrepreneurs de transport peuvent être rendus obligatoires. C'est une condition nécessaire à l'obtention de salaires normaux pour les employés. Nous avons connu une période où des entreprises de transport en difficulté financière obligeaient leurs chauffeurs à verser de leur poche des cautions pour avoir le droit de continuer à tenir le volant.

Le système des concessions a évidemment ses mauvais côtés. L'autorité concédante, soit l'office fédéral des transports, les cantons, les communes, les organes créés par convention avec les associations professionnelles ont tendance à favoriser les grosses entreprises au détriment des petits camionneurs, des débutants qui attendent souvent trop longtemps leur droit. Mais cet inconvénient peut être corrigé par le contrôle démocratique de nos autorités. Souhaitons qu'il le soit plus souvent et qu'on évite en particulier dans ce domaine l'établissement de monopoles.

Dans certains cas, il est normal que des transports puissent exceptionnellement être effectués par des propriétaires de véhicules non concessionnaires, ce que le présent projet appelle à l'article 5 le trafic mixte, mais nous croyons qu'étendre ces exceptions aussi loin que le voudrait le Conseil des Etats serait une erreur. Ce serait plus qu'une erreur, ce serait réduire le présent statut à près de zéro.

C'est avec raison enfin que le présent statut subordonne l'accord de concession à la notion de besoin. Il est normal qu'une entreprise libre ne puisse pas faire une concurrence déloyale, désordonnée, aux entreprises publiques de transport comme les Chemins de fer fédéraux et privés auxquelles la concession impose l'obligation de transporter même à perte.

Pour terminer, le groupe du parti du travail acceptera les propositions de la commission du Conseil national, il approuve le projet de statut des transports automobiles qui, malgré ses imperfections et son caractère nécessairement provisoire, est utile aux travailleurs suisses.

Il votera l'entrée en matière.

M. Celio, conseiller fédéral: Je m'étais bercé de l'illusion que l'objection d'ordre constitutionnel concernant le statut des transports automobiles, ayant franchi le cap des tempêtes au Conseil des Etats, ne serait plus soulevée devant le Conseil national. Mais puisque tel n'est pas le cas, je ne veux pas me dérober à y répondre, d'autant que rien ne saurait frapper moins sympathiquement le Conseil fédéral que l'accusation de violer la constitution.

Le dispositif constitutionnel sur lequel repose le projet qui vous est soumis est, on l'a répété maintes fois, l'article 36 de la constitution fédérale. Les opposants, notamment M. Müller, déclarent que cet article 36 ne saurait fournir une base constitutionnelle suffisante pour régler les transports profession-

nels de choses, étant donné que ceux-ci sont exploités non par une régie de l'Etat, mais par des entreprises concessionnaires, par des personnes ou des entreprises privées, que ces transporteurs sont au bénéfice de la liberté du commerce et de l'industrie, garantie par l'article 31 de notre constitution; il prétend arriver ainsi à la conclusion qu'un nouvel article constitutionnel est nécessaire.

A cette objection très massive et très tranchante, je répondrai premièrement qu'elle est tardive, du moins qu'elle n'est plus de mise maintenant, deuxièmement qu'elle n'est pas fondée, troisièmement que, même si elle pouvait être mise au bénéfice du doute — et j'admets parfaitement que d'autres personnes puissent avoir une opinion différente de celle du Conseil fédéral — même dans ce cas, elle doit être écartée.

L'objection, ai-je dit, tout d'abord tardive. Je sais qu'en affirmant cela je soulève un problème qui intéresse de près le parlement: en effet d'après l'article 85 de notre constitution, c'est à l'Assemblée fédérale qu'est conférée la compétence de veiller sur la constitutionnalité de nos lois. C'est en premier lieu au Conseil fédéral que ce mandat est confié, mais ensuite aux Chambres et en dernière analyse au peuple.

Vous savez certainement quelle grande différence existe entre, par exemple, la constitution américaine et la nôtre. Aux Etats-Unis, la constitution confère le pouvoir de veiller sur la constitutionnalité des lois à une chambre de droit constitutionnel; chez nous, en revanche, ce sont les Chambres qui doivent veiller à la constitutionnalité des lois. Si la question vous intéresse, je vous conseille de lire à cet égard une étude très intéressante de votre ancien collègue, M. Rappard.

Mais le problème n'est pas là. Le problème qui découle de ce principe général est le suivant: lorsque les Chambres fédérales ont déjà examiné à plusieurs reprises le fondement constitutionnel d'un acte législatif, ces mêmes Chambres ont-elles le droit de soulever encore des objections d'ordre constitutionnel lorsqu'elles se trouvent en présence du même acte législatif, modifié non pas quant au fond mais simplement dans sa forme et dont la base constitutionnelle est toujours la même? Voilà le problème que je pose car il est bon de connaître une fois l'opinion de ce conseil.

Le statut des transports automobiles a été discuté à trois reprises déjà devant les Chambres: en 1934, à l'occasion de la présentation du projet de loi sur le partage du trafic — et vous avez entendu hier M. Müller soulever l'objection constitutionnelle et déclarer qu'il s'était, à cette époque déjà, opposé au projet. Mais votre Conseil avait été d'un autre avis puisqu'il avait reconnu que la base constitutionnelle existait bel et bien. Ce problème a été examiné ensuite en 1938 lors de la discussion du premier projet de statut des transports automobiles. Là encore, la question de la base constitutionnelle fut soulevée et vous avez reconnu que cette base était suffisante; enfin, en 1945, à l'occasion de la prorogation de ce statut des automobiles, on a fait quelques allusions à la question constitutionnelle et là encore les Chambres ont donné leur approbation quant à la constitutionnalité du statut en question. Or, le parlement d'aujourd'hui désavouerait celui

de 1934, de 1938 et de 1945 s'il admettait que l'article 36 de la constitution fédérale n'offre pas de base suffisante pour régler le problème des transports automobiles. C'est pourquoi j'affirme que l'objection d'inconstitutionnalité soulevée par M. Müller est aujourd'hui, selon moi, sans valeur ou en tout cas tardive. Je le répète, admettre cette objection signifierait mettre la stabilité constitutionnelle des actes législatifs, qu'il s'agisse de lois ou d'arrêtés, à la merci des parlements qui périodiquement se renouvellent. Nous aboutirions à une grande incertitude, pour ne pas dire à l'absurdité. C'est là le premier argument que je soulève contre la critique formulée hier par M. Müller.

Mais, indépendamment de cela, l'objection d'inconstitutionnalité n'est pas, d'après le Conseil fédéral, fondée en droit; en toute bonne conscience politique et juridique, nous sommes à même de soutenir aujourd'hui encore que la base constitutionnelle (article 36) est suffisante pour régler la matière des transports automobiles.

Il est vrai que l'article 36 de la constitution ne parle que de la régle postale, mais il est exact aussi qu'une disposition constitutionnelle ne peut pas être interprétée seulement *ad litteram*; elle doit être interprétée dans son esprit, dans sa genèse, dans son évolution historique, dans sa cause finale ou, comme l'affirment les juristes du droit constitutionnel, du point de vue «tautologique». En un mot comme en cent, un article constitutionnel, comme tout autre disposition légale, ne doit pas être interprété selon la lettre mais dans son esprit.

Or, le texte originaire de l'article 36 de la constitution est une disposition qui peut embrasser toute la matière des transports, qu'il s'agisse de transports matériels ou qu'il s'agisse même de transports invisibles.

Hier, M. Müller a cité Burckhardt. Oh! vous savez bien — vous l'avez dit hier, M. Müller — que lorsqu'on parle d'experts, on peut avoir des doutes et chacun trouve ce qui lui plaît. Vous avez trouvé hier ce qui vous intéressait et je trouve moi en Burckhardt ce qui m'intéresse pour combattre votre thèse (*Rires*). Je vous invite à relire la constitution fédérale de Burckhardt, tout particulièrement son commentaire des pages 326 et 327 où il interprète lui-même la portée originaire et de fait de l'article 36. M. Burckhardt nous dit que «lorsque la Diète transféra à la Confédération la compétence en matière des postes, elle avait probablement en vue les institutions postales existantes dans les cantons à cette époque. En attribuant désormais cette compétence — c'est toujours M. Burckhardt qui parle — à la Confédération, on n'avait nullement songé à limiter le développement futur des postes. Ce n'est donc pas, dit M. Burckhardt, la notion des postes, telle que la connaissent les anciens droits cantonaux qui est déterminante, mais le principe même qui est à la base de l'institution postale et qui n'exclut nullement de nouveaux développements. Comme objets initiaux, dit Burckhardt, c'était le transport des personnes et des marchandises, la transmission de messages et l'exécution de paiements.»

Toujours selon Burckhardt, «l'activité des services postaux s'est développée au delà des limites

de la régle des postes, ce qui justifierait déjà en soi l'extension de cette régle».

Pour cette raison, on peut considérer comme admis par la coutume que les limites de la régle et celles des services postaux peuvent ne pas coïncider en pratique et que ces services ne doivent pas nécessairement être délimités quant à leur objet par rapport à ceux de l'industrie privée des transports. Voilà quel est le fond de la question. L'article 36 a permis historiquement un développement qui embrasse même l'industrie privée des transports.

Est-ce que cela le fut aussi en fait? Examinons la question. Bien que la régle fût plutôt délimitée et que l'on ne parlât que des postes, malgré cette délimitation, déjà en 1851, donc trois ans après l'entrée en vigueur de la constitution de 1848, la Confédération étendit sa souveraineté sur les télégraphes, qui ne sont pas un transport matériel de choses mais un transport invisible de paroles.

Ce n'est qu'en 1874, lors de la revision de la constitution, que l'on a fait mention du télégraphe.

Que dire du téléphone? Celui-ci fut soumis à l'obligation de la concession en 1878 et la loi sur les téléphones n'est que de 1889. Vous pouvez chercher en vain dans la constitution de 1848 et dans celle de 1874 la mention du téléphone. On parle toujours de régle des postes, de régle des télégraphes mais on ne parle pas des téléphones.

Et que dire encore de la radio? C'est seulement en 1922 que, par une simple loi, on a soumis tout ce qui concerne la transmission radio-électrique à la Confédération, aux P.T.T. On n'en parle nullement dans la constitution.

Mais ce qui est beaucoup plus concluant, puisque radio, télégraphe et téléphone ne sont en quelque sorte qu'une seule et même chose, ce sont les relations entre les chemins de fer et la régle des postes. Lorsqu'en 1872, avant donc la réforme constitutionnelle de 1874, on posa pour principe que pour construire et exploiter les chemins de fer, il fallait avoir une concession de l'Etat et que toutes les concessions précédemment accordées par les cantons étaient désormais du ressort de la Confédération, quelle était la base constitutionnelle permettant cette opération centralisatrice, ce transfert de pouvoirs à la Confédération? Quelle était la base constitutionnelle, si ce n'est l'article 33, devenu plus tard l'article 36 de la constitution fédérale sur la régle des postes? Il ne s'agit pourtant ni du téléphone, ni du télégraphe, ni de la radio. Il s'agit d'un moyen de transport matériel par chemin de fer.

Et la navigation fluviale? Qu'a-t-elle à faire avec la poste? et les automobiles qu'ont-ils à faire avec la poste? Quelle a été la base constitutionnelle qui a permis à la Confédération, avant les réformes de 1919 et de 1921, de soumettre à la Confédération toute la matière de la navigation fluviale et de régler la circulation des automobiles, si ce n'est l'article 36 sur la régle des postes?

Et les funiculaires? et les ascenseurs? Qu'ont-ils à faire avec la régle des postes? Eh bien, les funiculaires et les ascenseurs ont été soumis à la Confédération. Ils sont du ressort de la Confédération en vertu de cet article 36 de la constitution sur la régle des postes.

Tous ces faits, me semble-t-il, sont plus éloquentes que des paroles. Ils prouvent que, dès son origine, l'article 36 de la constitution fédérale (ancien art. 33) sur la régle des postes autorisait le Conseil fédéral à intervenir pour légiférer en matière de transports et lui permettre d'adapter ses interventions aux exigences du progrès technique et économique. En un mot, l'article 36, originairement 33, de la constitution, qu'on appelle l'article de la régle des postes, est en quelque sorte l'article de la régle des transports. S'il n'en était pas ainsi, si cette interprétation était erronée, on pourrait se demander quel sens aurait encore ce passage du message du Conseil fédéral du 13 mars 1849: «Le plus grand avantage de la centralisation des postes est, à nos yeux, dans la faculté de faciliter partout la circulation et même la circulation la plus étendue soit qu'elle concerne le transport des personnes ou celui des choses»? Ce texte, est repris, sans y rien changer, du message du Conseil fédéral de 1849, c'est-à-dire une année après la constitution fédérale. Cela montre pourquoi le Département de justice et police, le Conseil fédéral — dans tous ses messages concernant les transports professionnels en 1934, 1937, 1941 et 1945 — et les Chambres elles-mêmes se sont toujours ralliés à cette interprétation extensive, qui n'en est pas moins une interprétation authentique de l'article 36 de la constitution fédérale sur la régle des postes.

Mon prédécesseur au département, M. Häberlin, a pu affirmer au Conseil des Etats qu'il n'avait aucun doute quant à cette interprétation. Il a déclaré qu'il tenait le projet du statut des automobiles pour constitutionnel, «qu'il n'avait à cet égard aucune hésitation sérieuse parce que, lorsqu'on étudie la signification de l'article 36 et qu'on suit son évolution, on constate que c'est à tort qu'on appelle cet article celui de la régle des postes». Dès lors, M. Müller et vous tous qui avez des scrupules à cet égard, vous pouvez bien admettre que le Conseil fédéral comme moi-même, comme tous ceux qui pensent différemment de vous, sont en bonne compagnie. Il y a toute l'évolution passée aux Chambres pour nous donner apaisement. Le Département fédéral de justice et police lui-même a toujours admis ce point de vue et l'a confirmé à maintes reprises. Je me demande dès lors si l'on peut encore éprouver des appréhensions de cette nature et si une pareille objection peut encore être soulevée devant le parlement.

Mais à supposer même que la base constitutionnelle puisse prêter à quelque doute — et je ne vous cacherai pas que du point de vue strictement doctrinaire cela est fort possible — même dans cette hypothèse, il faut retenir qu'il s'agit là, je le répète, d'une solution provisoire dont la durée sera de trois ans; il faut tenir compte encore que cet arrêté est soumis à la clause référendaire. Donc quiconque n'est pas satisfait, aussi en se plaçant au point de vue constitutionnel, pourra toujours lancer le referendum; le peuple sera alors appelé à donner son opinion sur le fond et sur la question de droit. Autrement dit, même si l'on éprouve des doutes dans ce sens, vaut-il vraiment la peine, dans de pareilles conditions, de renvoyer une disposition qui a été étudiée à fond par les commissions et qui, aux dires de tous, représente manifestement un progrès dans

notre législation en matière de transports professionnels?

Vous me permettrez de souligner encore deux points fondamentaux du projet, et de rappeler en quoi ils représentent un progrès sur le statut en vigueur.

On se trouvait en présence de deux grandes difficultés, l'une de caractère, je dirai: politique, l'autre de caractère professionnel.

La première, c'est que les adversaires de la centralisation reprochaient au statut actuel d'être précisément trop centralisateur, notamment parce qu'il confiait l'étude et l'octroi des concessions à l'office fédéral des transports, organe forcément éloigné des conditions locales de certaines régions et qui devait donc, en maintes occasions — c'était la principale critique — prendre des décisions sans connaissance suffisante de la cause. C'est alors que l'on a dit: «Assez de cette centralisation, assez de l'office fédéral des transports; nous voulons qu'on donne aux cantons une compétence plus large en matière d'étude et d'octroi des concessions.»

La deuxième difficulté était d'ordre professionnel: les transporteurs professionnels, voyant dans les transporteurs mixtes des concurrents redoutables, auraient voulu que l'on se montrât plus réservé vis-à-vis de ceux-ci en maintenant la clause de l'actuel statut, relative à l'interdiction des transports mixtes. Il faut reconnaître que cette critique ne manquait pas de fondement, car les transporteurs mixtes sont certainement les concurrents quotidiens des transports professionnels. Eh bien, on a trouvé, pour remédier à ces inconvénients, la juste solution moyenne: dans le nouveau statut qui vous est soumis, on octroie aux cantons de plus larges compétences — c'est l'article 13. En même temps, on reconnaît *ex lege*, sans qu'il soit besoin d'une autorisation formelle, la liberté en faveur des transporteurs mixtes qui desservent les régions rurales, qui assurent d'indispensables services d'entraide occasionnelle entre voisins à la campagne et en montagne. C'est dire qu'on a fait aux transporteurs mixtes une large concession en tenant compte de la structure particulière de notre pays sur le plan géographique et sur le plan économique.

M. Werner Schmid propose purement et simplement de ne pas entrer en matière! Cela signifierait la disparition complète du statut des transports automobiles.

Je ne voudrais pas abuser de vos instants et je me bornerai à esquisser la situation à laquelle nous arriverions si la proposition de M. Schmid devait être acceptée. Je cède la parole au représentant des milieux intéressés:

«Durch den Wegfall der ATO wäre der Weg frei zu einer unheilvollen Entwicklung in diesem Gewerbebezweig. Die Rückkehr zur schrankenlosen Handels- und Gewerbefreiheit käme einem vollständigen Zusammenbruch des Transportgewerbes gleich, welches bereits heute mit ungleich schwierigeren Verhältnissen zu kämpfen hat, als das vor wenigen Jahren der Fall war.»

Et je cède maintenant la parole à l'orateur français de cette importante branche de notre économie nationale:

«La nécessité du statut des transports automobiles ne peut faire l'ombre d'un doute. Elle est la

base d'une première coordination et la seule garantie d'existence d'une très importante branche de l'économie nationale. Le statut des transports automobiles est indispensable pour assurer la paix sociale dans la profession des transporteurs.»

La suppression du statut des transports automobiles entraînerait infailliblement la fin du contrat collectif de travail, qui donne toute satisfaction aujourd'hui et qui assure l'existence de plusieurs milliers de travailleurs de la branche des transports.

Voilà à quelle conséquence aboutirait la proposition de M. Werner Schmid si elle était acceptée.

Nous avons aussi celle de M. Müller-Amriswil de renvoyer le projet au Conseil fédéral. Cette proposition ne me paraît ni concluante ni logique. Son auteur voudrait en effet que le Conseil fédéral proroge d'une année ou de deux années le statut actuel. Mais alors je demanderai à M. Müller: Si ce statut est inconstitutionnel, pourquoi voulez-vous le proroger de deux ans et non pas de trois ans, comme nous le proposons, nous, afin d'élaborer une réforme plus complète dans le domaine de la coordination?

Pourquoi proroger d'un ou de deux ans le statut actuel, qui est critiqué par tout le monde, par les milieux représentant les cantons, par les milieux des transporteurs professionnels, par les entrepreneurs de transports mixtes? Pourquoi ne pas voter pour trois ans le projet qui vous est soumis, qui tient compte de toutes ces critiques, qui a été accepté par tous les milieux intéressés, par le Conseil des Etats et qui représente un progrès dans le domaine des transports professionnels? Soyez sincères, veuillez aller jusqu'à une confession qui pourrait peut-être déplaire à quelques-uns de ceux qui vous ont suivi jusqu'ici, M. Müller, et reconnaissez que vous êtes disposé à proroger d'un ou de deux ans le statut actuel parce que vous savez que le peuple le trouve extrêmement antipathique et que l'on créera ainsi une atmosphère telle qu'il deviendra impossible d'entreprendre quoi que ce soit de nouveau dans le domaine des transports professionnels. C'est peut-être là le fond de votre pensée, car je sais que vous êtes hostile à toute réglementation dans ce domaine. vous êtes un partisan de la liberté illimitée.

Je voudrais vous dire, avant de terminer, que ce n'est pas de son seul bon gré que le Conseil fédéral vous présente ce projet de nouveau statut! Vous savez qu'en 1937 déjà une initiative populaire portant 400 000 signatures demandait au Conseil fédéral d'intervenir en matière de transports de marchandises. En 1936 l'A.S.P.A., qui est l'Association suisse des propriétaires d'auto-camions, adressait au Conseil fédéral et aux Chambres une requête dans le même sens, déclarant que le principe de la liberté absolue avait eu des effets néfastes dans le domaine des transports. En 1945, la T.A.G. adressait au parlement et au Conseil fédéral une requête dans laquelle elle disait: «Il n'est pas difficile de prévoir les conséquences que la non promulgation du statut des transports automobiles entraînerait pour la profession, les autres milieux intéressés et l'économie publique».

Je souligne enfin que le projet de nouveau statut qui vous est présenté a été soumis au préalable après un certain nombre de modifications à l'Union d'entreprises suisses de transports, à l'Union suisse

des paysans, à l'Union syndicale suisse, aux C.F.F., à l'Union suisse du commerce, à l'Union suisse des arts et métiers, qui tous se sont déclarés en principe d'accord.

Ce sont les raisons pour lesquelles nous vous proposons de nous accorder pour trois ans au moins la possibilité de régler cette matière si délicate et de faire de nouvelles expériences. Ce faisant, vous répondrez simplement aux desiderata qui ont été exprimés par tous les intéressés.

Anderegg, Berichterstatter: Die Herren Kollegen Müller und Schmid haben die Verfassungsmässigkeit der Vorlage angezweifelt. Nachdem Herr Bundesrat Celio einlässliche Feststellungen darüber gemacht hat, erübrigt es sich, weitere Bemerkungen anzuschliessen. Aber zusammenfassend glaube ich doch, dass man feststellen kann, dass es eine Übertreibung darstellt, um nicht zu sagen eine Unterschiebung, wenn behauptet wird, die heute vorliegende Auto-transportordnung finde in der Verfassung keine Grundlagen. Das ist eine Übertreibung. Selbst Herr Müller-Amriswil hat ja zugeben müssen, dass mindestens für den gesamten Personenverkehr die Verfassungsmässigkeit nicht bestritten ist, und dass für den Sachtransport, den Gütertransport, zum mindesten für die Hälfte, den Kleingüterverkehr, die Verfassungsmässigkeit ebenfalls nicht bestritten ist. So bleibt in Zweifel die Frage des Grosstückgüterverkehrs. Und in dieser Frage, in diesem kleinen Teil gehen die Meinungen auch der Kronjuristen, wie man sie bezeichnet hat, auseinander. Ich möchte mit diesen Feststellungen diese Frage abschliessen, aber doch feststellen, dass man auch in der Kommission nicht etwa leichthin über diese Verfassungsfrage hinweggegangen ist.

Nun hat Herr Schmid noch einige andere Bemerkungen zur Vorlage gemacht, auf die ich doch antworten möchte. Er hat ein Schlagwort in die Diskussion geworfen, das nach meinem Dafürhalten gerade bei dieser Frage, bei dieser Vorlage nicht angebracht ist, nämlich das Schlagwort von der Verbandswirtschaft. Ich könnte an Hand dieser Vorlage den Beweis antreten, dass diese Behauptung, der Verbandswirtschaft werde hier Vorschub geleistet, nicht richtig ist. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass in den Kommissionsberatungen, unterstützt durch die Beratungen des Ständerates, also bei der letzten Bearbeitung, noch weitere Einschränkungen dem zuständigen Zentralverband auferlegt worden sind. Ich denke daran, dass die Allgemeinverbindlicherklärung von Tarifen gestrichen wurde. Ich denke daran, dass der Zentralverband keine rechtsetzenden Kompetenzen besitzt. Ich denke daran, dass eine Erschwerung gegenüber dem Zentralverband in Art. 8 eingesetzt worden ist in bezug auf die Tarifgestaltung, eine weitere Einschränkung in Art. 6 gegenüber dem Beförderungsvertrag, eine weitere Erschwerung in Art. 10 hinsichtlich der Mitwirkung des Zentralverbandes, schliesslich auch eine Einschränkung in Art. 13 in bezug auf die Heranziehung des Zentralverbandes und der Beteiligten im Bewilligungsverfahren. Also, man kann mit Recht sagen, dass hier nicht eine Überbordung der Verbandswirtschaft sich abzeichnet, sondern im Gegenteil: dort, wo der Verband in den Vordergrund getreten ist, ist er durch den

Ständerat, unterstützt durch die nationalrätliche Kommission, zurückgebunden worden.

Dann weist Herr Schmid auf den bürokratischen Vollzug hin. Das ist ja im Rate im grossen und ganzen von niemandem bestritten worden. Die Klagen sind Ihnen und waren auch der Kommission bekannt. Sie richten sich im Grunde genommen nicht gegen die Vorlage, sondern gegen den ungeschickten Vollzug, und dann muss man eben dort Kritik anbringen und nicht in erster Linie bei der Vorlage. Herr Schmid hat sich auch zum Sprecher der Klavierhändler gemacht und hat das Beispiel hier angetönt. Wenn er die neue Vorlage richtig studiert hat, hätte er sehen können, dass die nationalrätliche Kommission im Art. 5 eine Formulierung gefunden hat, über die man dem Wunsche der Klavierhändler, die er vertreten hat, entsprechen könnte. Und nun hat Herr Schmid auch noch ganz allgemein gegen den Inhalt der Autotransportordnung Einwendungen erhoben. Ich habe in meinem Referat selber darauf hingewiesen, dass man sich selbstverständlich auch ein anderes Koordinationssystem vorstellen kann an Stelle desjenigen, das hier zur Einführung kommt über die Konzessionen und den Einbau einiger marktgestaltender Instrumente, wie Beförderungsvertrag, Gesamtarbeitsvertrag usw. Was hier vorliegt, ist eben aus der Vergangenheit herausgewachsen. Wie gesagt, könnte man sich auch ein anderes Koordinationssystem vorstellen. Und zu diesem Zwecke hat der Bundesrat eine neue Koordinationskommission eingesetzt, um einen neuen Weg zu suchen. Was aber Herr Schmid vorschlägt, ist überhaupt keine Lösung. Er schlägt vor, die Vorlage überhaupt abzulehnen, und damit tritt er gar nicht auf die unbestritten vorliegenden Probleme ein, sondern will sie einfach wegdiskutieren. Wenn man, wie Herr Schmid vorschlägt, nichts macht, also dieses ganze Verkehrsgebiet sich selber überlässt, so liegt darin die Voraussetzung, dass in der sogenannten freien Wirtschaft ordnende Kriterien vorhanden sind, die eine neue Ordnung sicherstellen können. Und da gibt es meiner Auffassung nach bloss zwei Kriterien. Eines wäre, dass sich in dieser Frage ein ethischer Impuls abzeichnen würde, aus dem sich die Ordnung aufbauen würde. Ich muss Ihnen gestehen, dass ich in den vielen Monaten, in denen ich mich mit der ATO beschäftigt habe, nach solchen ethischen Ausgangspunkten gesucht, aber nur ganz geringe Ansätze gefunden habe, von denen ich festgestellt habe, dass sie unmöglich als eine tragfähige Basis betrachtet werden könnten, um auch hier eine so schwerwiegende Koordinierung vorzunehmen. Das kann also nicht die Meinung des Herrn Schmid sein. Dann gibt es nur das andere, dass das Prinzip des Machtstrebens in der Wirtschaft den Ausschlag gibt und von ihm das ordnende Kriterium zu erwarten ist. Selbstverständlich kann man diese Meinung haben, dass in der Wirtschaft das Machtkriterium, das Kriterium des Stärkeren den Ausschlag geben soll. Ich kann dieses Prinzip verstehen, aber ich muss auf Grund des Einblickes, den ich jetzt gewonnen habe, doch sagen, dass es gerade auf diesem Gebiet nach meinem Dafürhalten die allerschwersten Auswirkungen haben wird, und zwar deshalb, weil die beteiligten Kreise nämlich nicht, wie sonst üblich, in der gleichen Weise in der Wirtschaft verhaftet sind. Das gilt beispielsweise von den Bundes-

bahnen. Die stehen nicht in der freien Wirtschaft; es sind ihnen Pflichten auferlegt, sie haben gebundene Hände, von der einen Seite gesehen. Und auf der anderen Seite haben Sie den Werkverkehr, der bei der freien Konkurrenz in den gemischten Verkehr übergehen wird. Im gemischten Verkehr haben Sie nicht Unternehmen, die nach ökonomischen Grundsätzen rechnen müssen. Also Sie haben, wenn Sie die Freiheit setzen, so viel divergierende Kräfte, die Sie niemals zu einer Ordnung führen können und bei denen, wenn Sie nur das Kriterium der Macht gelten lassen, das Chaos nach meinem Dafürhalten das Ende sein muss. Deshalb empfehle ich Ihnen, den Antrag des Herrn Schmid abzulehnen.

Mehr Bedenken hat mir — das muss ich sagen — der Antrag Müller gemacht, der beantragt, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen mit dem Auftrage, in der nächsten Session eine kurzfristige Übergangslösung für zwei Jahre vorzulegen, in der Meinung allerdings, dass während dieser zwei Jahre eine Volksabstimmung durchzuführen wäre und — was nach meinem Dafürhalten das Entscheidende ist — die alte Vorlage zu verlängern. Das ist auch nicht anders möglich. Wir können nicht jetzt im Frühjahr eine Übergangslösung und für diese Übergangslösung nachher eine neue Vorlage machen. Dazu hätten wir jetzt die Zeit nicht mehr. Wir können ja nur die alte bestehende Ordnung dann als Übergangslösung ins Auge fassen. Und da muss ich Ihnen nun folgendes sagen: Da kann ich leider meinem Kollegen Müller-Amriswil nicht folgen, denn was würde das bedeuten, wenn wir auf diese neue, vom Ständerat und von der Kommission bearbeitete Vorlage verzichten würden? Wir würden die alte beanstandete ATO noch einmal in Kraft setzen. Herr Müller will damit das Verbot des Gewerbe-Gemischten-Verkehrs wieder aufnehmen. Wir müssten den gemischten Verkehr während zwei Jahren nochmals verbieten. Den Werkverkehr, den wir vollständig freigegeben haben, müssten wir wiederum der Registerpflicht unterwerfen. Das Amt für Verkehr, die Bewilligungsbehörde, müssten wir wieder in die Funktion einsetzen. Wir müssten ganz bewusst das Schlechtere wieder in Kraft setzen und das gegebenenfalls auch einer Volksabstimmung unterwerfen. Dieser Meinung kann ich nicht sein. Ich muss Ihnen offen sagen, dass ich die alte ATO bekämpfen würde. Ich habe die Meinung, dass wir uns jetzt auf die neue Vorlage beschränken sollen. Wenn es ein Referendum gibt, wollen wir dem Volk nicht die schlechtere, sondern die bessere Vorlage unterbreiten. Auch das Volk trägt, wenn es eine Vorlage verwirft oder ihr zustimmt, eine gewisse Verantwortung.

Noch aus einem anderen Grunde muss ich den Antrag Müller ablehnen. Herr Müller kritisiert bis zu einem gewissen Grad die Verfassungsmässigkeit. Sie haben aus unseren Ausführungen gesehen, dass die neue Vorlage der Verfassung weitgehend entspricht. Wir haben viele Freiheiten eingebaut. Die alte Vorlage ist also viel weniger der Verfassung entsprechend. Nach dem Vorschlag Müller müssten wir also eine Vorlage dem Volk unterbreiten, die weniger der Verfassung entspricht als die neue Vorlage, die wir Ihnen jetzt unterbreiten, mit diesen vielen Einschränkungen, die wir ihr auferlegt haben. Deshalb kann ich den Ausführungen von Herrn

Müller nicht folgen und kann ihm gegenüber leider nicht die gleiche Höflichkeitsbezeugung anbringen wie er gegenüber dem Bundesrat. Ich muss Ihnen empfehlen, nicht nur den Antrag von Herrn Schmid, sondern auch den von Herrn Müller abzulehnen und auf die Vorlage einzutreten.

M. Bringolf-La Tour-de-Peilz, rapporteur: N'étant pas un juriste, mon propos ne tendra pas à me prononcer sur la constitutionnalité du projet. J'admets que les arguments qui ont été énoncés concernant la valeur de l'article 36 de la constitution fédérale sont valables ce d'autant plus qu'il ne paraît pas que ceux qui ont été donnés contre cette interprétation soient de nature à infirmer l'attitude admise précédemment par le Conseil national, lorsqu'il a légiféré dans ce domaine.

Cela étant, je voudrais simplement souligner toute la gravité que comporterait pour l'industrie des transports automobiles de personnes et de choses et pour l'économie générale, un abandon total des mesures actuellement en vigueur. Il suffit de se souvenir de la situation existant avant la réglementation. C'était l'anarchie la plus totale. C'était les faillites qui se succédaient. Les transports s'effectuaient à n'importe quel prix et le sort du personnel des entreprises de transport était on ne peut plus lamentable.

Cette situation causa non seulement un préjudice aux transports routiers mais eut également de graves répercussions pour les transports par chemin de fer. C'est pourquoi les autorités fédérales et les corps législatifs ont dû légiférer pour mettre fin à cette situation.

Maintenant qu'on est arrivé à assainir le domaine des transports, allons-nous abandonner les moyens qui ont permis ce résultat? Allons-nous contribuer à remettre en discussion le sort des entreprises et celui de leur personnel? Nous ne le pouvons pas. Nous devons décliner cette responsabilité. C'est pourquoi nous vous prions de rejeter la proposition de non entrée en matière faite par M. Werner Schmid, de rejeter aussi celle qui tend au renvoi du projet au Conseil fédéral et de suivre votre commission en décidant l'entrée en matière.

Président: Herr Müller hat das Wort zu einer persönlichen Bemerkung.

Müller-Amriswil: Herr Bundesrat Celio hat an mich einige Fragen gerichtet. Es ist nur in Ordnung, wenn ich sie (diese Interpellation, die nun einmal in umgekehrter Richtung geht) auch sofort beantworte. Er hat mich in erster Linie verdächtigt, ich sei überhaupt ein prinzipieller Gegner jeder Transportordnung. Das möchte ich mit aller Entschiedenheit zurückweisen. Ich möchte aber nicht eine Ordnung, die nur stückweise die Sache regelt, sondern ich hätte gern einen Verfassungsartikel, der einmal zeigt, wohin der Weg in der Zukunft gehen soll.

Warum wünsche ich eine Verlängerung des bisherigen Zustandes um ein bis zwei Jahre? Ich bin der Auffassung, dass diese Vorlage der Verfassung nicht entspreche. Eines ändern bin ich nicht belehrt worden. Es ist nicht zulässig, eine Gesetzesvorlage für die Dauer von drei Jahren hier durchzusetzen, wenn sie der Verfassung nicht entspricht und nicht ein reiner Notstand vorliegt. Zur Not können wir

uns auf Art. 89bis berufen, der die Möglichkeit schafft, auf ein Jahr, eventuell, wenn eine Volksabstimmung stattfindet, auf etwas längere Zeit eine Ordnung festzulegen. Das geht zur Not an, aber niemals geht es an, eine verfassungswidrige Vorlage auf drei Jahre in Kraft zu setzen, ohne dass Volk und Stände ihr zustimmen. Dafür fehlt jegliche Grundlage. Nun bin ich mit Herrn Bundesrat Celio einig, dass die gegenwärtige Ordnung keine gute ist. Ich war deshalb 1945 dafür, dass man innerhalb von drei Jahren eine neue Ordnung schaffe. Man sagte damals, das sei in drei Jahren nicht möglich, man müsse fünf Jahre zur Verfügung haben. Ich stelle fest, dass nach fünf Jahren die neue Ordnung noch nicht geschaffen worden ist, sondern ein weiteres Stückwerk für drei Jahre vorgeschlagen wird. Für diese Zeit würde wieder eine neue Organisation geschaffen, die nur einen andern bürokratischen Apparat bringt. Ich hatte die leise Hoffnung, dass auf Grund der Diskussion innert der nächsten ein bis zwei Jahre vielleicht auch beim Amt für Verkehr ein gewisses Verständnis, eine gewisse Einkehr eintrete, dass die heutige Ordnung erträglich gestaltet werden könnte. Aus diesem Grunde habe ich mich dafür eingesetzt, dass längstens für zwei Jahre, unter Vorbehalt der Volksabstimmung gemäss Art. 89bis BV, die gegenwärtige Ordnung verlängert werde und dass wir innerhalb dieser Zeit etwas Besseres, Umfassenderes bekommen, das wirklich als Grundlage angesehen werden kann für die künftige Gesetzgebung.

Abstimmung. — Vote.

Für den Antrag der Kommission (Eintreten)	124 Stimmen
Für den Antrag Werner Schmid (Nichteintreten)	10 Stimmen
Für den Rückweisungsantrag Müller- Amriswil	42 Stimmen
Dagegen	107 Stimmen

Artikelweise Beratung. — Discussion des articles.

Titel und Ingress.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats;

Angenommen. — *Adoptés.*

Erster Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Chapitre premier.

Dispositions générales.

Art. 1.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 2.**Antrag der Kommission.**

Marginale, Abs. 1, lit. *a* und *b*, Abs. 2. Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Abs. 1, lit. *c*. ... der Transport von Sachen vom Hause des Absenders zu einer öffentlichen Transportanstalt und von ihr zum Hause des Empfängers mit eigenen Motorfahrzeugen und eigenem Personal der Transportanstalt, insoweit nicht eine Bewilligung C im Sinne des Art. 11 erteilt werden kann.

(Die Änderung von lit. *a* betrifft nur den französischen Wortlaut.)

Proposition de la commission.

Note marginale, al. 1, litt. *b*, al. 2. Adhérer à la décision du Conseil des États.

Al. 1, lit. *a*. Les transports de personnes ou de choses que l'administration des postes, télégraphes et téléphones exécute ou fait exécuter ou pour lesquels elle accorde des concessions pour des courses régulières de lignes en vertu de la législation postale (ne concerne que le texte français).

Al. 1, lit. *c*. Les transports qui sont effectués du domicile de l'expéditeur à une entreprise publique de transport et de l'entreprise publique de transport, en tant qu'une concession C au sens de l'article 11 ne peut être accordée.

Anderegg, Berichterstatter: Zu Art. 2 habe ich nur folgende kurzen Bemerkungen zu machen.

Zu *2a* habe ich in bezug auf die Freiheit der PTT schon in meinem einführenden Referat darauf hingewiesen, dass noch das Extrafahrtengeschäft zur Diskussion stehe. Ich habe auch darauf hinweisen können, dass hier eine freiwillige Vereinbarung der interessierten Kreise in Vorbereitung war, von der wir hoffen, dass sie recht bald zum Abschluss gebracht werden kann.

In bezug auf Art. 2c wäre noch folgendes festzustellen, weil hier ein Ergänzungsantrag vorliegt: Nach Art. 2c untersteht der rein offizielle Camionnagedienst mit bahneigenen Mitteln keiner Bewilligungspflicht mehr. Die Bahn könnte also ihren Camionnagedienst selbst organisieren, und zwar mit betriebseigenen Motorfahrzeugen und mit ihrem Personal. Die nationalrätliche Kommission konnte dieser vollständigen Freigabe und Ausdehnung des staatlichen Regiebetriebes die Zustimmung jedoch nicht erteilen. Sie beantragt Ihnen deshalb einen Zusatz in dem Sinne, dass die Bahn nur dann für sich selber von der Freiheit Gebrauch machen kann, wenn keine Bewilligung *c* erteilt werden kann, das heisst mit andern Worten, wenn sich niemand aus dem privaten Transportgewerbe für die Übernahme des Camionnagedienstes interessiert.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen Zustimmung zum Antrage der nationalrätlichen Kommission.

M. Bringolf-La Tour-de-Peilz, rapporteur: Cet article *2a* donné lieu à une discussion approfondie au sein de la commission, notamment du fait que certaines entreprises officielles, en particulier les P.T.T., effectuent des courses spéciales, lesquelles entrent donc en concurrence avec celles des transporteurs privés au bénéfice d'une concession.

Des explications données par le chef du département, il ressort que le service automobile

des P.T.T. n'est rentable que si la possibilité d'effectuer ces courses spéciales lui est donnée: en effet, on ne saurait admettre que seules les courses régulières soient permises, car nombre d'entre elles sont déficitaires simplement à cause de l'obligation qu'ont les P.T.T. de respecter un horaire, quel que soit le nombre de voyageurs qu'ils doivent transporter. Cependant ces courses spéciales ne doivent pas constituer une concurrence inadmissible par la pratique de tarifs moins élevés que ceux des entreprises privées. Une entente peut et doit intervenir entre la direction générale des P.T.T. et les entreprises privées, une solution satisfaisante sera trouvée prochainement à ce problème. Par ailleurs, il faut également permettre aux entreprises publiques de transport de rendre service à leur clientèle s'il n'existe pas d'entreprises privées susceptibles d'effectuer des transports depuis ou jusqu'au domicile de cette clientèle. C'est pourquoi il convient de leur donner la possibilité de rendre ce service sans avoir à solliciter une concession.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous vous proposons un complément à la lettre *c*, de façon à offrir une garantie à ceux qui redoutent soit qu'on donne une trop grande liberté aux entreprises publiques, soit qu'on les empêche de rendre service à leur clientèle, lorsque des entreprises privées ne sont pas là pour le faire, ou font preuve d'une carence extrême.

Au surplus, le paragraphe *2a* ne comporte, pour le texte français du moins, qu'une modification sans importance, destinée uniquement à l'alléger, la lettre *c* donnant précisément la garantie que nous venons de souligner.

M. Celio, conseiller fédéral: En ce qui concerne cette question des courses spéciales effectuées par des véhicules des P.T.T., j'ai le plaisir de déclarer aux membres de la commission ainsi qu'au parlement qu'un arrangement est en voie d'être réalisé, en ce sens que les P.T.T. s'engagent à ne pas garder en réserve des véhicules destinés uniquement à des courses de ce genre, que le nombre des voitures de réserve demeurera le même qu'avant-guerre, que les déplacements de cars dans un rayon d'au delà de cinquante kilomètres pour effectuer des voyages de sociétés ne seront ordonnés que d'entente avec les entrepreneurs privés, enfin que des augmentations du parc ne seront décidées qu'après accord avec la T.A.G. Tels sont les principes qui feront l'objet de la nouvelle convention, de sorte que les vœux exprimés par la commission se trouvent exaucés par les P.T.T.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 3.**Antrag der Kommission.**

(Die Änderung betrifft nur den französischen Wortlaut.)

Proposition de la commission.

¹ Celui qui effectue à titre professionnel le transport de personnes ou de choses au moyen de véhicules automobiles et de remorques doit être au bénéfice d'une concession conformément aux dispositions ci-après.

Pour le reste: Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. -- *Adopté.*

Art. 4.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. -- *Adopté.*

Art. 5.

Antrag der Kommission.

Marginale. Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

¹ Gemischten Verkehr übt aus, wer neben seinem Werkverkehr entgeltliche Transporte für andere besorgt. Unter Vorbehalt der in diesem Artikel genannten Ausnahmen bedarf es dazu einer Ermächtigung, die erteilt wird, wenn das Verkehrsbedürfnis es rechtfertigt. Die Vorschriften über den gewerbmässigen Transport finden sinngemäss Anwendung.

² Gelegentliche Transporte zu nachbarlicher Aushilfe in ländlichen und in Gebirgsgegenden sind frei.

³ Der Bundesrat wird nach Anhörung der Kantone und der Beteiligten (Art. 6, Abs. 3) bestimmen, welche weiteren Transporte im gemischten Verkehr ohne Ermächtigung ausgeführt werden können, namentlich im Verkehr zwischen rechtlich oder wirtschaftlich eng verbundenen oder voneinander abhängigen Unternehmungen (Konzern-, Konsortiums- und Veredelungsverkehr) sowie Transporte von und nach gemeinsamen Werkplätzen und Baustellen.

Antrag von Roten.

Abs. 1—3. Nach Beschluss des Ständerates.

Abs. 4 (neu). Die Kantone können den gemischten Verkehr auf ihrem Gebiet frei erklären.

Proposition de la commission.

Note marginale. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

¹ Effectue des transports mixtes celui qui, outre ses transports privés, assure des transports à titre onéreux pour des tiers. Sous réserve des dérogations mentionnées au présent article, une autorisation est nécessaire à cet effet; elle est accordée lorsque les besoins du trafic le justifient. Les dispositions concernant les transports professionnels sont applicables par analogie.

² Les transports pour l'entraide occasionnelle entre voisins à la campagne et en montagne sont libres.

³ Après avoir entendu les cantons et les intéressés (art. 6, 3^e alinéa), le Conseil fédéral décidera quels sont les autres transports mixtes qui pourront être effectués sans autorisation, notamment entre des entreprises qui, juridiquement ou économiquement, sont étroitement liées entre elles ou dépendent l'une de l'autre (trafic de cartel, de consortium et de perfectionnement), ainsi que les transports à destination ou en provenance de chantiers communs.

Proposition von Roten.

Al. 1 à 3. Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

Al. 4 (nouveau). Les cantons peuvent déclarer libre le trafic mixte sur leur territoire.

Anderegg, Berichterstatter: Im Ständerat wurde dieser Art. 5, vielleicht mit etwas Übertreibung, als ein Schicksalsartikel bezeichnet. Die nationalrätliche Kommission hat sich im Prinzip der neuen ständerätlichen Fassung angeschlossen, das heisst, das Verbot des gemischten Verkehrs wird jetzt aufgehoben und ersetzt durch die Ermächtigung, welche erteilt wird, wenn das Verkehrsbedürfnis es rechtfertigt. Dabei sollen die Vorschriften über den gewerbmässigen Transport sinngemäss Anwendung finden. Nach der ständerätlichen Fassung bedürfen keiner Ermächtigung gelegentliche Transporte in ländlichen Gegenden, in Gebirgsgegenden und Grenzgebieten gemäss Abs. 3a und b. Die nationalrätliche Kommission hat diese beiden Al. a und b zusammengezogen zu Abs. 2 in der folgenden Fassung:

„Gelegentliche Transporte zu nachbarlicher Aushilfe in ländlichen und in Gebirgsgegenden sind frei.“

Über den Inhalt dieser Bestimmung lässt sich natürlich diskutieren. Das Problem wird durchsichtiger, wenn man das Hauptgewicht auf den Begriff „gelegentliche“ legt. Solche gelegentliche Transporte in ländlichen und in Gebirgsgegenden und zudem nur zu nachbarlicher Aushilfe sollen inskünftig frei sein. Bis hierher besteht zwischen Ständerat und nationalrätlicher Kommission im grossen und ganzen Übereinstimmung. Hinsichtlich der Transporte zwischen rechtlichen oder wirtschaftlich eng verbundenen oder voneinander abhängigen Unternehmungen und Transporten von und nach gemeinsamen Werkplätzen und Baustellen besteht zwischen Ständerat und nationalrätlicher Kommission noch eine kleine Differenz. Der Ständerat möchte diese beiden Transportarten ganz frei geben in der Meinung, dass der Bundesrat nachher die näheren Vorschriften erlassen solle. Die nationalrätliche Kommission überlässt es demgegenüber dem Bundesrate, zu bestimmen, welche weiteren Transporte im gemischten Verkehr ohne Ermächtigung ausgeführt werden dürfen. Praktisch ist die Differenz nicht mehr sehr bedeutsam. Nach beiden Vorschlägen besteht die Ansicht, Transporte nach gemeinsamen Werkplätzen und Baustellen und Transporte zwischen engverbundenen Unternehmungen freizugeben. Nach der Lösung des Ständerates kann der Bundesrat nur noch die Vollzugsvorschriften erlassen; nach dem Vorschlag der nationalrätlichen Kommission kann er bestimmen, welche Transporte im gemischten Verkehr ohne Ermächtigung ausgeführt werden können. Ich empfehle auch hier, der Lösung der nationalrätlichen Kommission zuzustimmen.

M. Bringolf-La Tour-de-Peilz, rapporteur: Cet article constitue, somme toute, le point le plus discuté du projet que nous étudions. La disposition actuelle exclut les transports mixtes alors que le Conseil fédéral, dans le texte du projet, les admet dans une faible mesure. Le Conseil des Etats, lui,

proposé un texte beaucoup plus extensif, qui, s'il était admis, provoquerait un quasi-renversement de la situation. Il aurait comme conséquence un développement énorme des transports mixtes susceptible de modifier profondément et défavorablement la situation actuelle des transports professionnels. Ce serait, à notre avis, une brèche ouverte dans l'ordre péniblement établi dans ce secteur. Autoriser les transports mixtes au delà d'une limite raisonnable, c'est mettre en péril les entreprises de chemins de fer et les entreprises de transports privées par véhicules automobiles. C'est retourner à la période où les conditions d'existence, non seulement des entreprises mais aussi celles de leurs employés, étaient au-dessous de tout ce que l'on peut imaginer. Quelques chiffres vous feront mieux comprendre les dangers directs qui résulteraient d'une trop grande extension de l'exonération de la concession.

En 1939, les transporteurs professionnels disposaient de quelque 4000 véhicules automobiles. Ce parc est à peu près le même aujourd'hui. En revanche, au début de la guerre, les transports privés utilisaient environ 17 000 camions et camionnettes. Vers la fin de 1949, ce chiffre avait passé à 32 500, soit près du double. A cela on peut ajouter environ 16 000 tracteurs agricoles, soit environ 5000 de plus qu'en 1939. Ce parc important de véhicules utilisé par le trafic privé a été manifestement adapté aux besoins les plus élevés de la période de haute conjoncture que notre pays a connue. Aujourd'hui déjà une partie de ces véhicules n'est plus complètement utilisée pour les seuls besoins de leurs propriétaires et comme il est relativement facile d'effectuer des transports pour des tiers, on se décidera rapidement à faire du transport mixte.

C'est la raison pour laquelle il n'est pas nécessaire d'avoir une très grande imagination pour se rendre compte du danger qu'offrirait cette situation non seulement dans le secteur des transports mais également pour l'économie générale.

Cependant, en vue d'atténuer dans une certaine mesure la rigidité des dispositions actuellement en vigueur, votre commission vous propose de repousser le texte admis par le Conseil des États et d'adopter celui auquel elle s'est ralliée et qui tient équitablement compte de certaines raisons incitant à plus de souplesse tout en sauvegardant l'ordre péniblement acquis dans le domaine des transports automobiles.

Präsident: Zu Art. 5 hat Herr von Roten einen Antrag gestellt. Dieser Antrag wird eben jetzt vervielfältigt. Ich kann Ihnen deshalb den Wortlaut noch nicht mitteilen. Aber Herr von Roten wird das selbst tun.

von Roten: Ich bedaure es, dass Sie den Text meines Al. 4, den ich vorgeschlagen habe, nicht vor Augen haben. Ich habe diesen Text erst jetzt zur Vervielfältigung gegeben, da ich nicht wusste, ob die hohe Versammlung Eintreten oder Rückweisung beschliessen würde.

Mein Al. 4 zu Art. 5 lautet folgendermassen:

„Die Kantone können auf ihrem Gebiete den gemischten Verkehr frei erklären.“

Ich möchte Ihnen nur kurz erklären, warum ich diesen Zusatzantrag gestellt habe. Er erklärt sich aus der speziellen Lage, in der sich besonders in unserem Kanton der gemischte Verkehr befindet, und aus dem Umstand, dass bei uns weitaus der meiste Verkehr mit Lastwagen gemischten Verkehr darstellt. Das bezieht sich sowohl auf den Sachverhalt als auf den Personentransport und ist dadurch bedingt, dass es in unserem Kanton keine grossen Agglomerationen gibt, sondern ein sehr ausgedehntes Gebiet, wo es sich sehr selten lohnen würde, einen berufsmässigen Transporteur von weiterher kommen zu lassen, da ja die Hin- und die Rückreise mehr kosten würde als der eigentliche Transport. Wir glauben daher, dass man es in der Kompetenz einer vernünftigen Kantonsregierung, wie die unsere eine ist und wie es die andern natürlich auch sind, lassen sollte, den gemischten Verkehr frei zu erklären. Ich glaube auch, dass diese Lösung befriedigender wäre als die Lösung, welche in der nationalrätlichen Vorlage steht, die lautet, dass gelegentliche Transporte zu nachbarlicher Aushilfe in ländlichen und Gebirgsgegenden frei sind. Sie werden selbst zugeben, dass jeder dieser Begriffe ein juristisches Monstrum ist. Man kann selten sagen, was gelegentlich und was nicht gelegentlich ist, was nachbarlich und was nicht nachbarlich ist, was eine ländliche Gegend ist und was eine Gebirgsgegend ist. Ich glaube daher, dass man mit meinem Vorschlag eine rechtlich sauberere Lösung hätte, indem einfach die Kantone die Kompetenz hätten, auf ihrem Gebiet den gemischten Verkehr frei zu erklären oder gebunden zu lassen.

Anderegg, Berichterstatter: Herr von Roten bezeichnet die heutige Fassung, die wir Ihnen in Art. 5, Al. 2, vorschlagen, dass gelegentliche Transporte zu nachbarlicher Aushilfe in ländlichen und Gebirgsgegenden frei sind, als monströs. Persönlich habe ich die Meinung, dass sein Vorschlag, den er uns hier unterbreitet, noch monströser ist. Denn wenn Sie sich nun vorstellen, dass wir den einzelnen Kantonen die Möglichkeit geben, den gemischten Verkehr von sich aus freizugeben, so bekommen wir erstens 25 Instanzen, die anfangen, Verkehrspolitik zu treiben. Denn der gemischte Verkehr als Ganzes ist in der ganzen Ordnung natürlich ein entscheidender Faktor, während hier in Art. 5 ja nur gewisse Positionen aus dem gemischten Verkehr herausgenommen werden sollen, während Herr von Roten die Möglichkeit der vollständigen Freigabe des gemischten Verkehrs durch den Kanton festlegen wollte. Im übrigen möchte ich noch darauf hinweisen — ich weiss nicht, ob Herr von Roten das übersehen hat —, dass bis zu einem gewissen Grade seinem Wunsch in Art. 13 entsprochen wird. Dort werden die Kantone zuständig erklärt, allerdings nur für vorübergehende Verkehrsbedürfnisse, kurzfristig räumlich begrenzte Ermächtigungen zum gemischten Verkehr zu erteilen. Sachlich ist das durchaus berechtigt. Aber ich muss es als Unmöglichkeit bezeichnen, wenn man versuchen sollte, die einzelnen Kantone zu ermächtigen, Hauptgebiete und damit den gemischten Verkehr überhaupt freizugeben. Ich empfehle Ihnen, den Antrag von Roten abzulehnen und dem Vorschlag der nationalrätlichen Kommission zuzustimmen.

M. Bringolf-La Tour-de-Peilz, rapporteur: La commission vous demande de ne pas donner suite à la proposition de M. von Roten en raison des dangers qu'elle peut offrir.

Je crois que dans le domaine des transports mixtes il est utile qu'un critère unique soit admis et nous verrions difficilement comment 25 cantons venant chacun avec une interprétation différente nous permettraient d'avoir une réglementation propre à satisfaire aux exigences du trafic et qui, par ailleurs, soit de nature à perpétuer en quelque sorte l'ordre économique qui a pu être instauré dans ce secteur.

C'est la raison pour laquelle nous vous prions de repousser la proposition de M. von Roten.

Präsident: Ich schlage Ihnen vor, dass wir einfach über Art. 5 insgesamt abstimmen nach dem Antrag der Kommission und demgegenüber dann Art. 5 mit der Abänderung von Roten zur Abstimmung bringen.

Abstimmung — Vote.

Für den Antrag der Kommission	82 Stimmen
Für den Antrag von Roten	3 Stimmen

Art. 6.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Anderegg, Berichterstatter: In Art. 6 sah der Bundesrat ursprünglich vor, dass er die von den Beteiligten gemeinsam aufgestellten Beförderungsbedingungen allgemeinverbindlich erklären könne. Nachdem man sich im Ständerat aber darüber einig geworden ist, die Institution der Allgemeinverbindlicherklärung auf die Gesamtarbeitsverträge zu beschränken, musste man in Art. 6 verfügen, dass der Bundesrat selber — allerdings nach Anhören der Beteiligten usw. — einheitliche Bestimmungen über den Beförderungsvertrag erlassen kann. Abs. 2 des Art. 6 musste deshalb gestrichen werden. Die nationalrätliche Kommission schloss sich der Lösung des Ständerates an, und ich empfehle Ihnen ebenfalls Zustimmung.

M. Bringolf-La Tour-de-Peilz, rapporteur: En ce qui concerne l'article 6, nous vous demandons d'admettre que l'alinéa 2 soit biffé puisque l'alinéa 1 prévoit que le Conseil fédéral pourra, après avoir pris l'avis des cantons et des intéressés, édicter des prescriptions par voie d'ordonnance.

En ce qui concerne les tarifs, la question est résolue par l'abandon de l'idée de légiférer immédiatement puisque le Conseil fédéral lui-même n'entend pas se prononcer sur ce sujet pour le moment.

Angenommen. — Adopté.

Art. 7.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — Adopté.

Art. 8.

Antrag der Kommission.

Marginale, Abs. 1, Ingress und lit. e, Abs. 2 und 3. Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Abs. 1, lit.

- keine öffentlichen Interessen entgegenstehen;
- die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise und Nebengebühren nötigen Angaben darin enthalten sind;
- Gewähr besteht, dass sie gegenüber jedermann, der ihre Bedingungen erfüllt, in gleicher Weise angewendet werden;
- die Tarife den Bedürfnissen der einzelnen Landesgegenden angepasst sind.

Proposition de la commission.

Note marginale, al. 1, préambule et lit. e, al. 2 et 3. Adhérer à la décision du Conseil des Etats. Ch. 1, lit.

- Lorsqu'ils ne sont pas contraires aux intérêts publics;
- Lorsqu'ils contiennent les conditions de transport et toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des taxes accessoires;
- Lorsqu'ils offrent la garantie qu'ils seront appliqués d'une manière égale à toute personne qui remplit leur conditions;
- Lorsqu'ils tiennent compte des besoins des différentes régions du pays.

Anderegg, Berichterstatter: Hier möchte ich nur feststellen, dass es sich im Prinzip um die genau gleiche Frage handelt wie bei Art. 6. Der Ständerat hat eine Allgemeinverbindlicherklärung von Tarifen gestrichen. Die nationalrätliche Kommission folgt diesem Vorschlag, und demnach müssen inskünftig solche Tarife durch den Bundesrat genehmigt werden.

M. Bringolf-La Tour-de-Peilz, rapporteur: Pour des raisons d'opportunité et compte tenu du fait que le présent arrêté n'a qu'un caractère provisoire, votre commission s'est ralliée à la décision du Conseil des Etats. Elle partage l'opinion selon laquelle le Conseil fédéral rencontrerait de grandes difficultés s'il établissait lui-même des tarifs en lieu et place des organisations professionnelles de la branche. L'expérience permettra de prendre éventuellement une autre position lorsque nous aurons à mettre debout le statut définitif des transports automobiles à l'échéance de l'arrêté actuellement en discussion.

Angenommen. — Adopté.

Art. 9.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — Adopté.

Art. 10.**Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Anderegg, Berichterstatter: Hier besteht nur eine kleine Differenz, das heisst keine Differenz mit dem Ständerat, weil sich die nationalrätliche Kommission ihm angeschlossen hat, aber der Bundesrat wollte den Zentralverband vor Erlass der Ausführungsbestimmungen anhören, während der Ständerat vorgeschlagen hat, dass hier eine weniger zwingende Form gefunden werden soll, und er empfiehlt, dass der Bund den Zentralverband herbeiziehen kann. Es ist also eine large Fassung des Verhältnisses vom Bund zum Zentralverband.

M. Bringolf-La Tour-de-Peilz, rapporteur: Nous vous demandons de vous rallier au texte admis par le Conseil des Etats et qui donne au Conseil fédéral non pas l'obligation, mais la faculté de faire appel à l'Association centrale des entreprises de transports automobiles ou à une fiduciaire créée par elle pour l'application des dispositions de l'arrêté. Pratiquement, nous croyons que le Conseil fédéral sollicitera cette collaboration, mais votre commission a préféré enlever au texte du Conseil fédéral le caractère impératif qu'il comportait.

Angenommen. — *Adopté.*

Zweiter Abschnitt.**Transportbewilligungen.****Art. 11.****Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Chapitre II.**Concessions de transport.****Art. 11:****Proposition de la commission.**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 12.**Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 13.**Antrag der Kommission.**

¹ Das Eidgenössische Amt für Verkehr ist Bewilligungsbehörde. Es entscheidet namentlich über die Bewilligung zur Eröffnung neuer gewerbmässiger Transportbetriebe und über die in Art. 19, Abs. 2, genannten Fälle, wenn die beabsichtigte Transporttätigkeit sich auf das Gebiet der ganzen Schweiz erstreckt.

Nationalrat. — *Conseil national. 1950.*

¹bis. Für die Behandlung der übrigen Gesuche sowie der Gesuche um Ermächtigung zu gemischtem Verkehr setzt der Bundesrat für bestimmte Landesgehenden Kommissionen ein.

¹ter. Der Bundesrat wählt zwei Mitglieder und bezeichnet den Präsidenten. Jeder Kanton, der der Region angehört, wählt ein Mitglied. Für jedes Mitglied bezeichnet die Wahlbehörde zwei Ersatzmänner.

¹quater. Die Kommissionen verhandeln in der Besetzung von drei Mitgliedern; dazu gehören die vom Bundesrat gewählten Mitglieder sowie das Mitglied des Kantons, in dessen Gebiet der Wohn- und Geschäftssitz des Gesuchstellers liegt.

² Die Kantone sind zuständig, für vorübergehende Verkehrsbedürfnisse kurzfristige, räumlich begrenzte Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr zu erteilen. Ihr Entscheid ist endgültig.

Für den Rest: Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Antrag von Roten.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

¹ L'office fédéral des transports est l'autorité concédante. Il statue notamment sur la concession relative à l'ouverture de nouvelles entreprises de transports professionnels et sur les cas mentionnés à l'article 19, 2^e alinéa, lorsque le requérant se propose d'effectuer des transports sur le territoire de toute la Suisse.

¹bis. Le Conseil fédéral institue des commissions pour des régions déterminées pour l'examen des autres demandes, ainsi que pour les demandes d'autorisations pour transports mixtes.

¹ter. Le Conseil fédéral nomme deux membres et désigne le président. Chaque canton, dont la région fait partie, nomme un membre. Pour chaque membre, l'autorité qui nomme désigne deux suppléants.

¹quater. Pour pouvoir délibérer, les commissions doivent être formées de trois membres; à savoir les membres nommés par le Conseil fédéral, ainsi que le membre du canton dans le territoire duquel le requérant a son siège d'affaires ou son domicile.

² Les cantons sont compétents pour délivrer, pour des besoins temporaires, des autorisations pour transports mixtes à court terme et limités dans l'espace. Leur décision est définitive.

Pour le reste, adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Proposition von Roten.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Anderegg, Berichterstatter: Art. 13 ordnet die Bewilligungsbehörden. Nach der bisherigen Praxis war die zentrale Bewilligungsbehörde das Amt für Verkehr. Der Ständerat hat nun neu das Prinzip der regionalen Bewilligungskommissionen eingesetzt. Unsere Kommission ist dieser Absicht gefolgt. Dagegen musste sie aus durchaus sachlichen und praktischen Gründen an der Zuständigkeit des Amtes für Verkehr festhalten, soweit sich die beabsichtigte Transporttätigkeit auf das Gebiet der ganzen Schweiz erstreckt. Würden auch alle diese Gesuche durch regionale Kommissionen beurteilt, so

würden nicht die Ordnung und die Koordination, sondern das Durcheinander die notwendige Folge sein. Es könnte die Frage noch diskutiert werden, ob nicht eventuell aus den regionalen Kommissionen heraus die zentrale Bewilligungsbehörde gebildet werden könnte. Man könnte diese Frage mit gutem Recht aufwerfen. Unsere Kommission vertrat indessen in ihrer Mehrheit die Auffassung, dass nun zunächst das Wirken der regionalen Kommissionen erprobt werden sollte, und dass man dann vielleicht später auf den guten Erfahrungen weiterbauen soll.

M. Bringolf-La Tour-de-Peilz, rapporteur: Ainsi que nous l'avons déjà soulevé dans notre rapport sur l'entrée en matière, il est indispensable d'avoir une unité d'application dans la politique poursuivie pour l'octroi de concessions, surtout s'il s'agit de transports s'étendant à toute la Suisse ou de l'ouverture de nouvelles entreprises professionnelles de transports. Le critère de la clause de besoin doit être uniforme si l'on veut concourir à l'ordre dans ce secteur. Pour les transports régionaux ou les transports mixtes, on peut plus facilement laisser une certaine compétence aux commissions régionales qui sauront mieux tenir compte des particularités régionales. Personnellement, nous aurions préféré que le mode actuel subsiste car selon nous, il permettait d'établir avec certitude les critères nécessaires à une politique saine dans les transports automobiles. Cependant, devant l'opinion qui se manifeste vis-à-vis de ce mode de faire et pour éviter si possible le retour à une liberté totale dans ce domaine, nous nous rallions à la proposition formulée par la commission, laquelle n'offre pas les dangers que comportent les dispositions votées par le Conseil des Etats.

Aussi vous prions-nous de voter l'article 13 dans la teneur proposée par la commission. Elle répond plus largement aux désirs de nombreux milieux intéressés des transports automobiles.

Präsident: Auch zu diesem Artikel hat Herr von Roten einen Antrag gestellt, den wir nicht schriftlich vor uns haben, da er noch in der Vervielfältigung ist. Herr von Roten wird seinen Antrag vorlesen.

von Roten: Sie haben den Vorschlag, den ich mache, vor sich, denn er deckt sich mit dem Vorschlag des Ständerates. Ich habe zu diesem Art. 13 vorgeschlagen, die Lösung des Ständerates beizubehalten, und zwar aus folgenden Gründen: Wir haben auf diesem Gebiete die Nachteile einer übermässigen Zentralisation, wie mir scheint, in den letzten Jahren erlebt, und es wäre den Versuch wert zu sehen, ob man nicht, wenn man schon ein Bewilligungsverfahren haben will, mit dezentralisierten Behörden, wie dies der Ständerat vorschlägt, zu einer besseren Lösung käme. Auch das Amt für Verkehr selbst hat diese Lösung begrüsst und hat ihr — wenigstens war es in der Kommission so — den Vorzug gegeben. Scheinbar ist nun die nationalrätliche Fassung dieser dezentralisierten Lösung entgegengekommen. Es handelt sich dabei aber nur um eine Scheinlösung. Denn wenn Sie Art. 18 des Beschlusses mit Art. 13 vergleichen, so werden Sie sehen, dass die Bewilligung in der Regel für das

Gebiet der ganzen Schweiz zu geben wäre. Praktisch wäre es also so, dass ohnehin das Amt für Verkehr in 95% der Fälle die Bewilligung erteilen würde und diese regionalen Behörden nur ein Schattendasein hätten. In dem Falle wäre es besser, auf deren Existenz zu verzichten und das Amt für Verkehr überhaupt für alle Fälle zuständig zu erklären. Meiner Ansicht nach sollte aber der Versuch mit den regionalen Kommissionen gemacht werden, wie dies die Lösung des Ständerates ist. Ich schlage Ihnen also vor, die Lösung des Ständerates hier anzunehmen, wie es übrigens auch in bezug auf Art. 5 gewesen ist, den ich Ihnen vorher abzuändern vorschlug.

Anderegg, Berichterstatter: Zum Antrag von Roten, der sich identifiziert mit dem Vorschlag des Ständerates, möchte ich folgendes sagen: Es bestand im Ständerat die Absicht, das zentralistische Bewilligungssystem des Amtes für Verkehr aus dem Sattel zu heben und ein regionales Bewilligungssystem aufzubauen. Dieser Gedanke hat etwas Bestechendes. Er entspricht etwas, das der Wirklichkeit durchaus gerecht wird. Aber wenn man jetzt auf der andern Seite alle Gesuche durch die regionalen Kommissionen beurteilen lassen will, macht man nach meinem Dafürhalten den umgekehrten Fehler. Das ist die natürliche Reaktion gegen die bisherige, rein zentrale Erledigung, bringt aber nicht die bessere Lösung. Stellen Sie sich vor, welches Bewilligungschaos wir bekämen, wenn sämtliche Gesuche durch die regionalen Kommissionen beurteilt würden. Eine Ausscheidung der Kompetenzen zwischen regionalen Kommissionen und der zentralen Kommission drängt sich auf. Die nationalrätliche Kommission hat die Abgrenzungen gefunden. Diese findet ihren Ausdruck in unsern Vorschlägen, in dem das Amt für Verkehr als zentrale Instanz die Gesuche, die die ganze Schweiz beschlagen, zu behandeln haben wird.

Nun weist Herr von Roten auf Art. 18 hin und möchte geltend machen, dass dann die regionalen Kommissionen nur zu einer Farce würden, weil sie keine Gesuche mehr zu behandeln hätten. Das entspricht nicht der Wirklichkeit. Ich habe mich um Klarheit zu erhalten, beim Amt für Verkehr erkundigt, wie die Dinge liegen. Man hat mir auf Grund der bisherigen Praxis gesagt, dass nach der Lösung, wie wir sie Ihnen vorschlagen, ungefähr die Hälfte der Gesuche durch das Amt für Verkehr und die andere Hälfte künftig durch die regionalen Behörden behandelt würde. Es ist nicht richtig, wenn Herr von Roten sagt, dass das Amt für Verkehr 95% und die regionalen Kommissionen nur 5% zu beurteilen hätten. Wegen einer solchen Lösung brauchte man die Umstellung nicht zu machen.

Aus diesen Überlegungen bitte ich Sie, den Vorschlägen unserer Kommission zuzustimmen.

Abstimmung — Vote.

Für den Antrag der Kommission	75 Stimmen
Für den Antrag von Roten	7 Stimmen

Art. 14.

Antrag der Kommission.

Marginale, Abs. 1 und 2. Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Abs. 3. Öffentliche Transportanstalten sind die Schweizerischen Bundesbahnen, die PTT-Verwaltung und die vom Bunde konzessionierten Transportanstalten, welchen in der Bundesgesetzgebung oder in der Konzession die Beförderungspflicht auferlegt ist.

Proposition de la commission.

Note marginale, al. 1 et 2. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Al. 3. Les entreprises publiques de transport sont les Chemins de fer fédéraux suisses, l'administration des postes, télégraphes et téléphones et les entreprises de transport au bénéfice d'une concession fédérale, auxquelles la législation fédérale ou la concession impose l'obligation de transporter.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 15 bis 20.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — *Adoptés.*

Art. 21.

Antrag der Kommission.

Marginale, Abs. 1 und 2. Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

³ Der Bundesrat erlässt die Vorschriften über das Verfahren und die Kosten. Die Verhandlung ist mündlich und öffentlich. Dem Gesuchsteller und dem Einsprecher ist vor der mündlichen Verhandlung in der Regel in die Akten, die sich auf ihn selbst beziehen, Einsicht zu gewähren.

Proposition de la commission.

Note marginale, al. 1 et 2. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

³ Le Conseil fédéral édictera les prescriptions nécessaires concernant la procédure et les frais. Les débats seront oraux et publics. Avant les débats, le requérant et l'opposant pourront, en règle générale, consulter le dossier qui les concerne.

Anderegg, Berichterstatter: Art. 21, Abs. 3, stellt das Verfahren insoweit auf eine neue Grundlage, als inskünftig die Verhandlungen in jedem Fall nicht nur mündlich, sondern öffentlich zu erfolgen haben. Eine Folge dieser Bestimmung ist der Zusatzantrag, dass dem Gesuchsteller und dem Einsprecher vor der mündlichen Verhandlung in der Regel Einsicht in die Akten zu geben ist, die sich auf dieselben beziehen. Mit dieser Lösung des Verfahrens hofft man eine befriedigende Praxis eröffnen zu können.

M. **Bringolf-La Tour-de-Peilz**, rapporteur: Si nous vous proposons d'adhérer au texte admis par le Conseil des Etats, nous vous invitons aussi d'accepter l'adjonction votée par votre commission selon laquelle «avant les débats, le requérant et l'opposant pourront, en règle générale, consulter le dossier qui les concerne.»

Dès qu'il y a débats oraux, ceux-ci n'ont de valeur que si les intéressés peuvent consulter préalablement le dossier. Par ailleurs, il n'est pas inutile que les débats soient publics. Cette pratique contribuera à faire tomber la part de mystère que d'aucuns voudraient voir dans ce domaine-là.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 22 und 23.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — *Adoptés.*

Art. 24.

Antrag der Kommission.

Marginale, Abs. 2—5. Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

¹ Unter Vorbehalt von Art. 1, Abs. 3, und Art. 13, Abs. 2, kann gegen die Entscheide der zuständigen Behörden innert 30 Tagen, von der Zustellung der Verfügung an gerechnet, bei der Rekurskommission Beschwerde erhoben werden.

⁶ Im übrigen finden sinngemäss auf das Verfahren die Art. 91, Abs. 2, 130, 131 und 158 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege Anwendung. Die Kommission kann in allen Fällen einen Vorschuss für die Verfahrenskosten verlangen.

Proposition de la commission.

Note marginale, al. 2 à 5. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

¹ Sous réserve des articles premier, 3^e alinéa, et 13, 2^e alinéa, recours peut être formé contre les décisions des autorités compétentes dans un délai de trente jours de la notification de la décision auprès de la commission de recours.

⁶ Sont applicables subsidiairement les articles 91, 2^e alinéa, 130, 131 et 158 de la loi fédérale d'organisation judiciaire. La commission peut demander, dans tous les cas, une avance pour couvrir les frais de procédure.

Anderegg, Berichterstatter: Bei Art. 24 wird insofern eine Änderung vorgenommen, als die Beschwerden nicht mehr bei der Transportkommission, sondern bei einer besondern Rekurskommission erhoben werden müssen. Diese Rekurskommission wird aber erst in Art. 28 näher umschrieben. Da die nationalrätliche Kommission beim Beschwerdeverfahren auf Verlangen einer Partei die mündlichen Verhandlungen vorsehen wollte, wurde in Abs. 6 dieses Artikels ausdrücklich auf Art. 91, Abs. 2, des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege verwiesen.

M. **Bringolf-La Tour-de-Peilz**, rapporteur: Le 6^e alinéa de l'article 24 a été complété pour permettre à la commission de recours d'ordonner des débats à la demande d'une des parties. C'est pourquoi à l'énumération des articles de la loi fédérale sur

l'organisation judiciaire, on ajoute l'article 91, ce qui a paru nécessaire selon l'avis des juristes de la commission.

Angenommen. — *Adopté.*

Dritter Abschnitt.

Kommissionen.

Art. 25.

Antrag der Kommission.

Marginale: Transport-Kommission. 1. Aufgabe und Zusammensetzung.

¹ Zur Begutachtung von Fragen aus dem Vollzug dieses Beschlusses bestellt der Bundesrat eine Kommission unter angemessener Berücksichtigung der Kantone, der wichtigsten Wirtschaftsverbände des Landes, der öffentlichen Transportanstalten und des Autotransportgewerbes.

Für den Rest: Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Chapitre III.

Commissions.

Art. 25.

Proposition de la commission.

Note marginale: Commission des transports.

1. Tâche et composition.

¹ Le Conseil fédéral nomme une commission chargée de donner son avis sur des questions ayant trait à l'exécution du présent arrêté. Il choisit les membres parmi les représentants des cantons, des principaux groupements économiques du pays, des entreprises publiques de transport et de l'industrie des transports automobiles.

Pour le reste, adhérer à la décision du Conseil des Etats.

M. Lachenal: Je voudrais brièvement demander à la commission de reprendre une formule qui se trouve déjà dans un des arrêtés actuellement en vigueur, à propos de la constitution de la commission. Si je ne me trompe, on a prévu que dans cette commission on tiendra compte des diverses régions et des diverses langues du pays. Or, je constate avec regret que la commission actuelle des transports, qui compte 19 ou 21 membres, comporte exactement deux membres de la Suisse romande: un Tessinois, un Vaudois plus le colonel Dubois, qui est comme représentant de l'état-major. Je considère qu'il y a là un état parfaitement regrettable. Il s'agit d'une commission qui exerce sa souveraineté sur l'ensemble du pays et il n'est pas admissible qu'elle soit composée pour 99% de représentants de la Suisse alémanique. Je demande donc à la commission de reprendre la même formule et de dire que la constitution de cette commission s'inspirera d'une répartition équitable entre les diverses régions du pays.

Anderegg, Berichterstatter: Es liegt kein schriftlicher Vorschlag vor, aber ich habe den Eindruck, dass nach dem Wortlaut, wie er hier in Art. 25 vorgesehen ist, den Regionen genügend Rechnung getragen wird. Wir stellen doch hier fest, dass der Bundesrat diese Kommissionen bestellen kann unter angemessener Berücksichtigung der Kantone, dass

also die Kantone jetzt neu eine Vertretung in dieser Kommission bekommen sollen, daneben die wichtigsten Wirtschaftsverbände des Landes und die öffentlichen Transportanstalten. Die Branchen, die massgeblichen Wirtschaftsverbände, sind also vertreten und neu jetzt auch die Kantone. Ich glaube, mehr kann man wohl nicht verlangen. Ich glaube deshalb, dass wir an diesem Wortlaut des Art. 25 festhalten sollten.

M. Bringolf-La Tour-de-Peilz, rapporteur: Nous vous proposons de laisser subsister l'article 25 tel qu'il est en insistant auprès du Conseil fédéral pour qu'au moment où il désignera la commission, il tienne compte du vœu présenté par notre collègue, M. Lachenal. Je pense que M. Lachenal peut être tranquillisé. Son observation sera retenue par le Conseil fédéral qui saura désigner équitablement les membres appartenant à cette commission.

M. Cello, conseiller fédéral: Le rapporteur vient de répondre au désir exprimé par M. Lachenal. Je n'ai pas vu dans l'ancien statut l'allusion que M. Lachenal a rappelée. Je constate un fait, c'est que M. Lachenal a porté à cette tribune des doléances concernant le nombre des représentants de la Suisse latine, ne disons pas de la Suisse romande seulement. Ce nombre est assez restreint. Sans modifier l'article, puisqu'il prévoit que des représentants de ces cantons seront désignés, je puis déclarer à M. Lachenal qu'en constituant la commission on tiendra compte de la suggestion qu'il vient de faire. Je pense qu'avec cette déclaration il pourra se déclarer satisfait.

M. Lachenal: Bien, je m'en rapporte.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 26.

Antrag der Kommission.

Marginale: 2. Begutachtung.

Für den Rest: Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Note marginale: 2. Avis.

Pour le reste, adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 27.

Antrag der Kommission.

Marginale: 3. Vorschläge.

Die Kommission kann dem Bundesrat und den übrigen Beteiligten geeignete Massnahmen zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen dem Autotransportgewerbe und den öffentlichen Transportanstalten vorschlagen.

Proposition de la commission.

Note marginale: 3. Propositions.

La commission peut proposer au Conseil fédéral et aux autres intéressés à l'application du statut

des transports automobiles des mesures en faveur de la collaboration entre l'industrie des transports automobiles et les entreprises publiques de transport.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 28.

Antrag der Kommission.

Marginale: Rekurskommission.

¹ Zur Entscheidung der in Art. 24 genannten Beschwerden und zur Festsetzung der in den Art. 22 und 33 vorgesehenen Entschädigungen ernannt der Bundesrat eine Rekurskommission, die aus drei Mitgliedern der Transportkommission und aus zwei Berufsrichtern und den erforderlichen Ersatzmännern besteht. Die Rekurskommission konstituiert sich selbst.

² Der Entscheid der Rekurskommission ist endgültig. Art. 162 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege findet Anwendung.

Proposition de la commission.

Note marginale: Commission de recours.

¹ Pour statuer sur les recours visés à l'article 24 et fixer le montant des indemnités prévues aux articles 22 et 33, le Conseil fédéral nomme une commission de recours. Elle est formée de trois membres de la commission des transports et de deux juges de carrière, ainsi que des suppléants nécessaires. La commission se constitue elle-même.

² Le prononcé de la commission de recours est définitif. Est applicable l'article 162 de la loi fédérale d'organisation judiciaire.

Angenommen. — *Adopté.*

Vierter Abschnitt.

Strassenhoheit.

Art. 29.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Chapitre IV.

Droit de souveraineté sur les routes.

Art. 29.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — *Adopté.*

Fünfter Abschnitt.

Einführungs- und Übergangsbestimmungen.

Art. 30.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Chapitre V.

Dispositions d'exécution et dispositions transitoires.

Art. 30.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 31—34.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — *Adoptés.*

Sechster Abschnitt.

Strafbestimmungen und Verfahren.

Art. 35.

Antrag der Kommission.

Marginale, Abs. 2 und 3: Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

¹ Wer vorsätzlich oder fahrlässig die Bestimmungen dieses Beschlusses oder seiner Ausführungsvorschriften übertritt oder bei deren Übertretung mitwirkt, namentlich

wer ohne eine Bewilligung oder Ermächtigung diesem Beschluss unterstellte Transporte ausführt oder ausführen lässt,

wer unter Umgehung der zuständigen Behörde seine Bewilligung oder Ermächtigung oder einzelne damit verbundene Rechte in irgendeiner Form an einen andern gegen vermögenswerte Vorteile überträgt oder abtritt und wer dabei mitwirkt, wer vom Bundesrat allgemeinverbindlich erklärte Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen, von ihm genehmigte Tarife und Beförderungsbedingungen nicht einhält oder bei ihrer Umgehung mitwirkt,

wird mit Busse bestraft.

Abs. 4. Streichen.

Chapitre VI.

Dispositions pénales et de procédure.

Art. 35.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

¹ Celui qui contrevient intentionnellement ou non intentionnellement aux dispositions du présent arrêté ou à ses prescriptions d'exécution ou qui prête son concours, notamment

celui qui, sans être au bénéficiaire d'une concession ou d'une autorisation effectuée des transports soumis au présent arrêté ou les fait exécuter par des tiers,

celui qui, sans avoir obtenu l'autorisation de l'autorité compétente, transfère ou remet à un tiers sous une forme quelconque, sa concession ou son autorisation ou certains droits qui en découlent pour en tirer des avantages matériels ou qui prête son concours à une entreprise de ce genre, celui qui n'applique pas les dispositions des contrats collectifs de travail déclarés d'application générale par le Conseil fédéral, des tarifs et des conditions de transport approuvés par lui ou aide à les violer,

est puni de l'amende.

Al. 4. Biffer.

Anderegg, Berichterstatter: Hier muss ich Ihnen noch einen kleinen Ergänzungsantrag unterbreiten, den ich allerdings in der Kommission nicht mehr

habe besprechen lassen können. Ich gestatte mir dazu folgende Bemerkungen.

Mein Ergänzungsantrag bezieht sich auf Art. 35, Abs. 1, Al. 4. Art. 35 ordnet die Strafbestimmungen, wobei eine Differenz besteht bezüglich des Nichteinhaltens oder der Umgehung der vom Bundesrat allgemeinverbindlich erklärten Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen. Die bundesrätliche Vorlage sieht vor, dass die Nichteinhaltung oder Umgehung von allgemeinverbindlich erklärten Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen mit Busse bestraft werden kann. Im Ständerat hat Herr Schoch gegen diese Auffassung überzeugende Einwendungen erhoben. Er machte geltend, dass bei der Beratung des Bundesbeschlusses über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen mit Deutlichkeit erklärt wurde, dass in Gesamtarbeitsverträgen getroffene Vereinbarungen privatrechtlicher Natur seien und dass sie auch durch die Allgemeinverbindlicherklärung dieser Bestimmungen ihres Charakters als Privatrecht nicht entkleidet würden. Grundsätzlich habe also die Erzwingung der Einhaltung dieser Bestimmungen oder die Reaktion gegen Vertragsverletzungen auf privatrechtlichem Wege, das heisst durch Klage zu erfolgen. Wenn nun nach der bundesrätlichen Vorlage die Verletzungen allgemeinverbindlich erklärter Bestimmungen eines Gesamtarbeitsvertrages ganz allgemein mit Busse bestraft werden, so handelt es sich hierbei um staatliche Sanktionen, die weit über das hinausgehen, was der Bundesrat über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen an strafrechtlichen Sanktionen vorsieht. Herr Ständerat Schoch beantragte deshalb im Ständerat, diese weitgehende Strafandrohung zu streichen und hier die Vornahme der Sanktionen dem allgemeinen Privatrecht oder den gesamtarbeitsvertraglichen Sanktionsbestimmungen zu überlassen, womit dann auch in diesem Punkte eine bessere Übereinstimmung mit Art. 17, Abs. 1, bestünde, der besagt, dass die Bundesgesetzgebung über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen Anwendung finde. Der Ständerat stimmte hierin dem Antrage des Herrn Schoch zu.

Andererseits machte Herr Schoch geltend, dass ihm eine Bestimmung für eine besondere Strafandrohung bei Verletzung von allgemeinverbindlich erklärten Bestimmungen der Gesamtarbeitsverträge im Autotransportgewerbe als geboten erscheine. Nach Art. 17, Abs. 2, kann nämlich der Bundesrat Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen über die Arbeits- und Ruhezeit, die von zwingenden Vorschriften der Gesetzgebung abweichen, allgemeinverbindlich erklären, wenn sie dem Motorfahrzeugführer eine gleichartige Arbeits- und Ruhezeit sichern. Werden solche Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeit allgemeinverbindlich erklärt, so treten sie nach der Auffassung von Herrn Schoch mit Recht an Stelle der gesetzlichen öffentlich-rechtlichen Ruhezeitbestimmungen, wie sie für das Autotransportgewerbe in der bundesrätlichen Verordnung vom 4. Dezember 1933 über die Arbeits- und Ruhezeit von berufsmässigen Motorfahrzeugführern enthalten sind. In Art. 9 dieser Verordnung sind die Bussenbestimmungen enthalten. Es geht aber meines Erachtens nicht an, die Bussenbestimmungen dieser Verordnung in Anspruch zu

nehmen, wie dies der Ständerat vorgeschlagen hat, da diese nur für die Motorfahrzeugführer, nicht aber für die Unternehmer Anwendung finden. Es scheint deshalb richtig zu sein, dass die Strafandrohung des Art. 35 prinzipiell aufrechterhalten bleibt, aber in der Anwendung beschränkt wird auf die vom Bundesrat allgemeinverbindlich erklärten Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen, gemäss Art. 17, Abs. 2, das heisst auf jene Bestimmung, welche an Stelle der Bestimmung der Ruhezeitverordnung tritt.

In diesem Sinne stelle ich Ihnen den Antrag, beim Vorschlag unserer Kommission bei der zweiten Linie nach dem Wort „Gesamtarbeitsverträge“ einzufügen: „Gemäss Art. 17, Abs. 2“. Prinzipiell wird damit den berechtigten Einwendungen des Herrn Ständerat Schoch durchaus Rechnung getragen.

M. Bringolf-La Tour-de-Peilz, rapporteur: Le texte du 4^e alinéa du chiffre 1, de l'article 35, adopté par le Conseil des Etats, ne permet pas de punir les infractions aux contrats collectifs de travail, parce que la loi du 15 mars 1932, à laquelle on se réfère, légifère en matière de circulation d'automobiles et de cycles, et ne contient pas de prescriptions relatives aux contrats collectifs de travail.

C'est la raison pour laquelle, compte tenu de la situation actuelle dans les relations contractuelles entre les organisations professionnelles intéressées au domaine des transports automobiles, il a été nécessaire de prévoir la disposition que nous vous proposons ici. De cette façon le législateur crée la possibilité de poursuivre les infractions aux contrats collectifs de travail en application, cette fois, non plus de la loi du 15 mars 1932, mais des dispositions mêmes de l'arrêté que nous discutons.

Präsident: Zu Art. 35, Abs. 1, schlägt die Kommission die Fassung vor, die Sie vor sich haben und eine Einschiebung dazu, so dass der Absatz lautet: „Wer vom Bundesrat allgemeinverbindlich erklärte Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen gemäss Art. 17, Abs. 2, von ihm genehmigte... usw.“

Wir stimmen ab.

Abstimmung — *Vote*.

- Abs. 1. Angenommen — *Adopté*.
- Abs. 2. Angenommen — *Adopté*.
- Abs. 3. Angenommen — *Adopté*.
- Abs. 4. Gestrichen — *Biffé*.

Art. 36.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — *Adopté*.

Siebenter Abschnitt.

Schlussbestimmungen.

Art. 37-39.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Chapitre VII.
Dispositions finales.

Art. 37 à 39.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — Adopté.

Präsident: Wird gewünscht, noch auf einen Artikel zurückzukommen? Das ist nicht der Fall.

Gesamtabstimmung. — Vote sur l'ensemble.

Für Annahme des Beschlussentwurfes	94 Stimmen
Dagegen	14 Stimmen

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats.)

5764. Bodenspekulation. Begutachtung des Volksbegehrens.
Spéculation immobilière. Préavis sur l'initiative.

Bericht und Beschlussentwurf vom 3. Februar 1950 (BBI I, 331). Ergänzungsbericht vom 13. März 1950 (BBI I 663). — Rapport et projet d'arrêté du 3 février 1950 (FF I, 291). Rapport complémentaire du 13 mars 1950 (FF I 615).

Antrag der Kommission.

Mehrheit:

Annahme des Beschlussentwurfes.

Minderheit:

Rückweisung an den Bundesrat zur Ausarbeitung eines Gegenvorschlages.

Antrag Bernoulli.

Empfehlung der Initiative.

Proposition de la commission.

Majorité:

Adopter le projet d'arrêté.

Minorité:

Renvoi au Conseil fédéral pour élaborer un contre-projet.

Proposition Bernoulli.

Acceptation de l'initiative?

Berichterstattung. — Rapports généraux.

Wartmann, Berichterstatter der Mehrheit: Am 1. Juli 1943 wurde von der Schweizerischen Bauernheimatbewegung ein Volksbegehren zum Schutze des Bodens und der Arbeit durch Verhinderung der Spekulation eingereicht. Das Begehren wurde von 54 658 Unterschriften unterstützt; es ist somit zustande gekommen. Das Begehren ist also bereits vor 6½ Jahren gestellt worden, so dass die Initiative unverhältnismässig spät behandelt wird. Der

Grund dieser späten Behandlung hat seine Erklärung darin, dass damals ein Entwurf über die Wirtschaftsartikel bei den eidgenössischen Räten lag, deren Beratung durch den Kriegsausbruch unterbrochen worden war. Die Botschaft zu einer Änderung der Wirtschaftsartikel stammt aus dem Jahre 1937. Nach Kriegsende wurde die Beratung wieder aufgenommen. Am 4. Juli 1947 wurden die Wirtschaftsartikel vom Schweizervolk und von den Ständen angenommen. Da die Wirtschaftsartikel die verfassungsrechtliche Grundlage für ein neues Landwirtschaftsgesetz und ein neues Bodenrecht bilden, glaubte der Bundesrat, dass diesen das Primat gehöre und dass diese der zeitlich später eingelangten Initiative mit zum Teil ähnlichem Ziel in der Behandlung voranzustellen seien. Es wurde auch von den Initianten zur Behandlung der Initiative nicht gedrängt, da vom Leiter der Bauernheimatbewegung gegenüber Herrn Bundesrat von Steiger erklärt wurde, dass zuerst die Gestaltung des neuen Bodenrechtes abgewartet werden wollte. Nachdem sich aber ergebe, dass nach dem Stande der Beratung über die Festigung des bäuerlichen Grundbesitzes dieses niemals dem Ziel der Initiative entspreche, so müssten die Initianten an der Volksabstimmung festhalten. Die eidgenössischen Räte haben deshalb zur Initiative Stellung zu beziehen, um diese nachher der Volksabstimmung zu unterbreiten. Die Initiative lautet: „Der Bund trifft in Verbindung mit den Kantonen die erforderlichen Massnahmen, um das nutzbare Grundeigentum der Spekulation zu entziehen. Diese Massnahmen bezwecken insbesondere: Landwirtschaftlich nutzbaren Boden soll nur erwerben können, wer ihn als Grundlage seiner Existenz selbst bebaut. Ausnahmen regelt die Gesetzgebung. Landwirtschaftlich nutzbarer Boden ist vor Verschuldung zu schützen. Die Spekulation mit Grundeigentum, das Wohnzwecken dient, soll verhindert werden.“

Dem Vorsteher des Justiz- und Polizeidepartementes gegenüber hat Herr Dr. Müller, Leiter der Bauernheimatbewegung, erklärt, es liege ihm vor allem daran, mit der Initiative zu erreichen, dass die bis heute noch in Kraft stehenden Notrechtsbestimmungen über den Verkehr mit landwirtschaftlichem Grund und Boden möglichst unverändert ins ordentliche Recht übergeführt werden könnten. Den Kommissionsmitgliedern wurde von der Leitung der Schweizerischen Bauernheimatbewegung in verdankenswerter Weise der Text der Begründung der Initiative vom Jahre 1942 zur Verfügung gestellt. Daraus geht hervor, dass mit der Initiative verhindert werden soll, dass sich zu viel Kapital in bäuerlichem Grund und Boden festlegen könne. Der Boden dürfe nicht als Ware dem freien Spiel der Kräfte überlassen werden, sonst ergebe sich eine stark verschuldete Landwirtschaft, die auf Preise angewiesen sei, die für grosse Teile des arbeitenden Volkes Teuerung und Not bedeuten. Die Verhinderung der Bodenspekulation sei deshalb keine rein bäuerliche Angelegenheit, an ihr habe das gesamte arbeitende Volk ein gewaltiges Interesse. Die Initiative bedeute daher den wirksamsten Schutz der Arbeit vor zu starker Belastung durch das Kapital. Der landwirtschaftlich nutzbare Boden müsse damit verbunden auch vor Verschuldung geschützt werden. Das Ziel der Initiative sei,

Autotransportordnung. Bundesbeschluss.

Statut des transports automobiles. Arrêté fédéral.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1950
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	5651
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.03.1950
Date	
Data	
Seite	17-39
Page	
Pagina	
Ref. No	20 034 707

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

**5791. Hotel- und Stickereiindustrie.
Rechtliche Schutzmassnahmen.
Industrie hôtelière et broderie. Mesures
juridiques.**

Siehe Seite 253 hiervor. — Voir page 253 ci-devant.

Beschluss des Ständerates vom 23. Juni 1950.
Décision du Conseil des Etats du 23 juin 1950.

Schlussabstimmung. — Vote final.
Für die Annahme des Gesetz-
entwurfes 106 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat.
(Au Conseil fédéral.)

**5651. Autotransportordnung. Bundes-
beschluss.
Statut des transports automobiles.
Arrêté fédéral.**

Siehe Seite 1 hiervor. — Voir page 1 ci-devant.

Beschluss des Ständerates vom 23. Juni 1950.
Décision du Conseil des Etats du 23 juin 1950.

Schlussabstimmung. — Vote final.
Für die Annahme des Beschluss-
entwurfes 102 Stimmen
Dagegen 6 Stimmen

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats.)

Schluss des stenographischen Bulletins der Sommer-Session 1950.

Fin du bulletin sténographique de la session d'Été 1950.



Autotransportordnung. Bundesbeschluss.

Statut des transports automobiles. Arrêté fédéral.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1950
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	5651
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1950
Date	
Data	
Seite	377-378
Page	
Pagina	
Ref. No	20 034 787

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Selbstverständlich steht der Staatsvertrag einer Revision des AHV-Gesetzes nicht entgegen; er geht ja dem Gesetz stets vor. Ich möchte jedoch nicht unterlassen, beizufügen, dass ich persönlich eine Revision des AHV-Gesetzes als verfrüht und gefährlich erachte, wenn ich auch nicht bestreiten möchte, dass die Lösung verschiedener Probleme wünschbar wäre. Aber am Beginn der Erfahrungen mit der AHV und in unsicherer Zeit soll an einem so umfassenden und tiefgreifenden Sozialwerk nicht gerüttelt werden.

Ich will mich mit diesen knappen rechtlichen Betrachtungen begnügen, zumal die übrigen durch die Vorlage gestellten Fragen vom Herrn Kommissionspräsidenten klar und eingehend erörtert worden sind.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen.

Le Conseil passe sans opposition à la discussion des articles.

Abstimmung. — *Vote.*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

28 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

5608. Alkoholgesetz. Abänderung. Loi sur l'alcool. Revision.

Siehe Seite 406 hiavor. — Voir page 406 ci-devant.

Beschluss des Nationalrates vom 25. Oktober 1948.
Décision du Conseil national du 25 octobre 1948.

Schlussabstimmung. — *Vote final.*

Für Annahme des Gesetzentwurfes 34 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Vormittagssitzung vom 26. Oktober 1949.

Séance du 26 octobre 1949, matin.

Vorsitz — Présidence: Hr. Wenk.

5651. Autotransportordnung. Bundesbeschluss.

Statut des transports automobiles:
Arrêté fédéral.

Botschaft und Beschlussentwurf vom 29. Juli 1949 (BBl. II, 212). — Message et projet d'arrêté du 29 juillet 1949 (FF II, 211)

Antrag der Kommission.

Eintreten.

Proposition de la commission.

Passer à la discussion des articles.

Berichterstattung. — *Rapport général.*

Clausen, Berichterstatter: Die Geltungsdauer für die heute in Kraft stehende Autotransportordnung läuft gemäss Art. 1 des Bundesbeschlusses vom 15. August 1945 am 31. Dezember 1950 ab. Die Neuordnung des motorisierten Strassenverkehrs drängt sich daher gebieterisch auf, dies um so mehr, als die schon seit langem in Aussicht genommene Gesetzgebung, welche das gesamte Problem des öffentlichen Verkehrs zu Land, zu Wasser und in der Luft regeln soll, noch in weite Ferne gerückt erscheint.

Der Bundesrat sah sich deshalb veranlasst, dem Parlament den Entwurf zu einer neuen, die bisherige ablösenden Autotransportordnung zu unterbreiten. Der vorliegende Entwurf hat, wie die bundesrätliche Botschaft sich ausdrückt, die Bestimmungen der geltenden Gesetzgebung, die sich bewährt haben, beibehalten, diejenigen hingegen, deren Vollzug Schwierigkeiten begegnete, durch neue Lösungen ersetzt, über welche noch Erfahrungen zu sammeln sind.

Bevor ich auf die Einzelheiten der neuen Vorlage eintrete und Sie über den Inhalt des neuen Entwurfes orientiere, sei es mir gestattet, Ihnen in aller Kürze die etwas bewegte Vorgeschichte der Autotransportgesetzgebung in Erinnerung zu rufen.

Die seit dem ersten Weltkrieg einsetzende starke Entwicklung der Automobilfahrzeuge hat bekanntlich eine tiefgreifende Umwälzung des ganzen Verkehrswesens mit sich gebracht. Das Autofahrzeug mit all seinen technischen Vorteilen wurde bald zum ersten Konkurrenten aller bisher üblichen Transportmittel. Der an absolut keine Schranken gebundene freie Autoverkehr führte naturgemäss im Transportgewerbe zu ganz unhaltbaren Zuständen. Nicht nur konkurrenzten sich die einzelnen Unternehmungen des Strassentransportes unter sich durch eine unsinnige Preisdrückerei, sondern sie schädigten auch in ungewöhnlichem Ausmasse die öffentlichen Transportanstalten. Dieser wilde Wettbewerb und die hemmungslose Konkurrenz führten auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu derart

chaotischen Zuständen, dass sowohl die SBB als auch der Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins und der Verband schweizerischer Motorlastwagenbesitzer sich veranlasst sahen, an den Bundesrat zu gelangen und ihn dringend um eine Regelung der Verkehrsverhältnisse im Strassen-transportwesen zu ersuchen, Tatsache, die zu unterstreichen heute nicht ganz überflüssig sein dürfte. Denn widerspruchsvoll und unverständlich ist es, wenn vielfach dieselben Kreise, die seinerzeit hilferufend an den Bund gelangt sind und ihn um Ordnung der Verhältnisse gebeten haben, heute mit erhobenem Drohfinger schrankenlose Freiheit auf dem Gebiete des Strassentransportes postulieren.

Nach langen Verhandlungen mit den Interessenten unterbreitete der Bundesrat den Räten im Januar 1934 einen Entwurf zu einem Bundesgesetz betreffend die Beförderung von Gütern und Tieren mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen, das sogenannte Verkehrsteilungsgesetz, auf dessen näheren Inhalt hier nicht eingetreten werden kann, dessen Leitgedanke aber der folgende war: Aller Fernverkehr ist Sache der Bahn, der Nahverkehr gehört dem Automobiltransportgewerbe. Das Verkehrsteilungsgesetz, welches von der Bundesversammlung gutgeheissen worden war, wurde am 5. Mai 1935 vom Volk mit gewaltigem Mehr verworfen, und zwar aus ganz entgegengesetzten Gründen. Die einen fanden, das Gesetz gehe viel zu weit in der Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit, während andere der Auffassung waren, der Gesetzentwurf berücksichtige nicht genügend die Interessen der Bahnen.

Angesichts des negativen Volksentscheides sah sich der Bundesrat gezwungen, zu einem dringlichen Bundesbeschluss seine Zuflucht zu nehmen. Es ist dies der noch heute in Kraft stehende Bundesbeschluss vom 30. September 1938 über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen, mit andern Worten die Autotransportordnung oder abgekürzt ATO. Dieselbe war erstmals befristet auf 5 Jahre, wurde dann in der Folgezeit wieder durch dringlichen Bundesbeschluss verlängert bis zum 31. Dezember 1950. Die Veteranen in diesem Saale werden sich selbstverständlich der lebhaften Diskussionen, die bezüglich dieses Bundesbeschlusses in der Frühjahrs- und Herbstsession 1938 hier stattfanden, noch gut erinnern, und ich könnte mich eigentlich in bezug auf die Darstellung der jetzt geltenden Autotransportordnung kurz fassen. Aber einerseits ist festzuhalten, dass in den damaligen Debatten nicht so sehr der materielle Inhalt der Gesetzesvorlage Gegenstand der Erörterung bildete, als vielmehr die Dringlichkeitsklausel, gegen welche die Mehrzahl der Redner mit aller Vehemenz ankämpften.

Andererseits handelt es sich hier um ein nicht leicht zu überblickendes Spezialgebiet der Wirtschaft, um eine etwas verwickelte Materie, die nicht jedermann von vornherein geläufig ist. Es dürfte daher nicht überflüssig sein, die wichtigsten Grundsätze der bisherigen Ordnung kurz zu skizzieren, anschliessend dann auf die an derselben geübte Kritik einzutreten und schliesslich kurz auf die wesentlichen Neuerungen hinzuweisen.

Zweck der ATO vom 30. September 1939 war nicht etwa der, das Problem der Koordination von

Schiene und Strasse endgültig zu lösen, respektive eine Ausscheidung zwischen Auto und Bahnverkehr anzustreben, sondern es sollten vorerst durch diesen Bundesbeschluss Erfahrungen gesammelt und insbesondere diejenige Regelung gesucht werden, die als Grundlage zu einem geordneten motorisierten Strassenverkehr in Betracht fallen. «Il faut», so sagten unsere Miteidgenossen französischer Zunge, «avant de coordonner ordonner», d. h. man muss sich im klaren sein, welche Grundsätze behufs Schaffung eines geordneten Autotransportverkehrs notwendigerweise beobachtet werden müssen.

Die Leitgedanken, von denen der Bundesbeschluss vom 30. September 1938 ausgegangen ist, lassen sich in Kürze zusammenfassen wie folgt: Für den motorisierten Strassenverkehr wird vorab zwischen drei verschiedenen Verkehrsarten unterschieden, nämlich dem gewerbsmässigen Verkehr, dem Werkverkehr und dem sogenannten gemischten Verkehr. Als gewerbsmässiger Verkehr gilt jede auf eine gewisse Dauer berechnete Tätigkeit, auf Grund welcher der Unternehmer zu Erwerbszwecken mit andern entgeltliche Verträge abschliesst, deren Gegenstand der Transport von Personen oder von Sachen mittels Auto bildet. Unter den Werkverkehr fallen alle Transporte von Sachen für die Bedürfnisse des eigenen Geschäftes oder Betriebes mit eigenen Motorfahrzeugen und mit eigenem Personal. Gemischter Verkehr endlich liegt dann vor, wenn jemand, der Transporte im Werkverkehr, also für seine eigenen Bedürfnisse ausführt, gleichzeitig gegen Entgelt auch Transporte für andere besorgt.

Als oberster Grundsatz gilt: Der Werkverkehr ist frei. Für die Bedürfnisse des eigenen Betriebes mit eigenen Wagen und eigenem Personal kann jedermann ohne irgendwelche Einschränkung Transporte ausführen, nur muss nach der heute geltenden Ordnung sein Fahrzeug gegen Zahlung einer Gebühr in das Werkverkehrsregister eingetragen werden. Vollständige Freiheit von jeglicher Schranke gilt auch für den nicht gewerbsmässigen Personenverkehr. Anders steht es mit dem gewerbsmässigen motorisierten Strassentransport. Wer solche Transporte besorgt, bedarf einer behördlichen Bewilligung, die ihm erteilt wird, wenn ein Bedürfnis besteht und der Bewerber in persönlicher und finanzieller Beziehung für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit seines Betriebes genügend Gewähr bietet.

Grundsätzlich verboten nach der heute in Kraft stehenden ATO ist der gemischte Verkehr. Art. 5 der ATO lautet: „Wer Transporte im Werkverkehr ausführt; darf nicht Transporte gegen Entgelt für andere besorgen.“ Aber auch hier gilt: Keine Regel ohne Ausnahme.

In Fällen, in welchen keine genügende Transportgelegenheit besteht, können Ausnahmen von diesem Verbot zugestanden werden. Nach Auffassung des Gesetzgebers von 1938 erweist sich das Verbot des gemischten Verkehrs als notwendig, und zwar aus folgendem Grunde: Der Werkverkehrsunternehmer, der zeitweise für seinen Lastwagen keine Verwendung hat, soll dem gewerbsmässigen Transportunternehmer nicht durch Preisdrückerei Konkurrenz machen. Die grösstmögliche Einschränkung des gemischten Verkehrs sei daher geboten. Nicht in allzu strengem Ausmass ist das Verbot des ge-

gemischten Verkehrs auf die landwirtschaftlichen Traktoren anwendbar. Massgebend ist diesbezüglich der Bundesratsbeschluss vom 9. Juli 1943 über die Transporte mit motorisch angetriebenen landwirtschaftlichen Maschinen. Die Erwägung, dass der Mehranbau wesentlich von der Bereitstellung der notwendigen motorischen Transportmittel abhängt, war hier ausschlaggebend. Grundsätzlich sind nach geltendem Recht die landwirtschaftlichen Arbeiten, sowie die Transporte für den Eigenbedarf des Landwirtes der Autotransportordnung überhaupt nicht unterstellt. Unter den Organen, die sich nach dem Bundesbeschluss von 1938 mit dem Vollzug der ATO zu befassen haben, ist in erster Linie zu nennen: der Bundesrat. Er führt die allgemeine Oberaufsicht. Er erlässt die notwendigen Ausführungsvorschriften, er trifft alle erforderlichen Anordnungen. Er ist befugt, seine Vollzugskompetenzen an Kantone resp. Gemeinden zu delegieren, was bis dato nie geschehen ist.

In zweiter Linie ist zu nennen: das Eidgenössische Amt für Verkehr. Dasselbe ist Bewilligungsbehörde. Seine Hauptaufgabe besteht in der Entgegennahme und Prüfung der Bewilligungsgesuche, sowie in der Erteilung der Bewilligungen. Ferner in der Überwachung der mit der Bewilligung verbundenen Auflagen. Bei der Prüfung des Bedürfnisses sind die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Landesgegend und die durch andere Strassentransportunternehmer und öffentlichen Transportanstalten gebotenen Beförderungsmöglichkeiten angemessen zu berücksichtigen.

Als weiteres Organ kommt in Betracht die Transportkommission, deren Aufgabe in der Begutachtung von Fragen besteht, die mit dem Vollzug des Bundesbeschlusses im Zusammenhang stehen. Ebenfalls begutachtet sie Entscheidungen von Streitigkeiten aus dem Vollzug des Bundesbeschlusses. Die Kommission ist auch Beschwerdeinstanz in Fällen von Erteilung, Verweigerung, Nichterneuerung oder Entzug der Bewilligung.

Als ferneres Organ ist noch zu erwähnen der Zentralverband der Strassentransportunternehmer. Nach der geltenden Ordnung sollte sich dieser Verband in Form einer Zwangsgenossenschaft organisieren und alle Inhaber von Transportbewilligungen umfassen. Den Behörden gegenüber sollte dieser Verband die Gesamtheit der am Autotransportgewerbe interessierten Unternehmer vertreten. Aufgabe dieses Verbandes sollte sein, den übrigen Organen beratend und informierend zur Seite zu stehen. Insbesondere war der Bundesrat befugt, diesen Verband mit der Überwachung der Anwendung von Tarifen zu betrauen.

Faktisch ist dieser Zwangsverband niemals ins Leben getreten. Aus Kreisen des Autotransportgewerbes hatte sich nämlich spontan und freiwillig der Treuhandverband des Autogewerbes (TAG) gegründet, der in Fragen des motorisierten Strassenverkehrs eine führende Stellung einnimmt. Der Bund sah daher bis dahin von der Schaffung der ursprünglich geplanten Zwangsgenossenschaft ab und übertrug deren Obliegenheiten dem TAG, dessen Statuten vom Bundesrat genehmigt wurden.

Ausserordentlich eingehend normiert ist in der geltenden Gesetzgebung das Bewilligungsverfahren. Dasselbe wurde am 30. Juni 1940 durch eine be-

sondere, 37 Artikel umfassende Verordnung näher geregelt. Auf Einzelheiten dieser Verordnung, die rein auf dem Grundsatz der Schriftlichkeit des Verfahrens aufgebaut ist, hier näher einzutreten, würde zu weit führen. In bezug auf die Beförderungsbedingungen und das Tarifwesen gelten nach der heute in Kraft stehenden ATO folgende Bestimmungen: Für die gewerbsmässige Beförderung von Personen und Sachen erlässt der Bundesrat einheitliche Beförderungsbedingungen, die für alle am Beförderungsvertrag Beteiligten verbindlich sind. Der Bundesrat ist ermächtigt, die Verwendung von Transporturkunden vorzuschreiben und Bestimmungen über die Haftung für die von Motorfahrzeugen beförderten Personen und Sachen zu erlassen.

Er kann ferner allgemeine Grundsätze über die im gewerbsmässigen Verkehr anzuwendenden Tarife sowie Vorschriften über deren Genehmigung und Veröffentlichung aufstellen. Leider ist es bis heute nicht gelungen, einen einheitlichen Tarif aufzustellen. Namentlich gibt die Regelung der Tarife im Nahverkehr zu grossen Schwierigkeiten Anlass, weil die lokalen Verhältnisse, die hier mitberücksichtigt werden müssen, oft so grundverschieden sind.

Nach geltender Ordnung können die Lastwagenbesitzer seitens des Bundes verpflichtet werden, den Anforderungen der Militärverwaltung entsprechende Fahrzeuge zu verwenden, sowie die zu statistischen Zwecken erforderlichen Angaben über die von ihnen ausgeführten Transporte zu liefern. In sozialer Hinsicht ist zu betonen, dass die in Kraft stehende ATO bereits darauf hinzielte, den Abschluss von Gesamtarbeitsverträgen zu fördern, was dann zum Abschluss des GAVATO führte, eines Statuts, das sich sowohl im Interesse der Arbeitgeber als Arbeitnehmer höchst wohltuend auswirkt und sicherlich in hohem Masse zur Förderung der Verkehrssicherheit sowie des Arbeitsfriedens beiträgt.

Um dem Vollzug der ATO Nachachtung zu verschaffen, sehen die Art. 35 und 36 die nötigen strafrechtlichen Sanktionen und Verfahrensvorschriften vor.

Das sind in Kürze die grundlegenden Normen des heute in Kraft stehenden Bundesbeschlusses vom 30. September 1938. Nach den Ausführungen des Bundesrates in seiner Botschaft hat sich die bisherige Ordnung im grossen und ganzen bewährt.

Zweck des Ihnen heute zur Diskussion unterbreiteten Entwurfes ist nicht der, eine revolutionäre Umwälzung des *Status quo* herbeizuführen, nein, wie bereits eingangs erwähnt, sollen an der bestehenden Ordnung nur die Korrekturen angebracht werden, die sich als wünschenswert erwiesen haben. Auch soll durch die Revision die Sammlung von neuen Erfahrungen für die künftige Verkehrsgesetzgebung ermöglicht werden. Allerdings ist der Bundesbeschluss vom 30. September 1938 nun seit bald zehn Jahren in Kraft, und es sollte angenommen werden können, dass man inzwischen Zeit hatte, sich hinreichend zu orientieren.

Es darf aber nicht vergessen werden, dass während der ganzen Mobilmachungszeit die Verhältnisse infolge Requisition der Lastwagen durch die Armee und infolge all der kriegswirtschaftlichen Massnahmen: Rationierung der Brennstoffe, der

Pneus usw. die denkbar ungünstigsten waren, um sich ein klares Bild zu machen über die Auswirkung der in der ATO niedergelegten Prinzipien. Infolge der Mobilmachung wurden die requirierten Lastwagen auch sehr stark abgenützt, so dass der Nachholbedarf an Fahrzeugen in der Nachkriegszeit ein sehr grosser war und die eigentliche Anlaufzeit zur Erhebung von Erfahrungen eine verhältnismässig kurze war.

Eine angemessene Verlängerung der «*législation expérimentale*», mit Anbringung einiger Korrekturen lässt sich daher gewiss verantworten. In bezug auf die ganze Autotransportgesetzgebung sind sowohl seitens einer gewissen Presse als gewisser Verbände heftige und leidenschaftliche Kritiken erhoben worden. Man erblickt in dieser Gesetzgebung eine allzu starke Einmischung des Staates in die Freiheit des Verkehrs. Man spricht von monopolistischen Tendenzen, man bezeichnet diese Gesetzgebung als ein interventionistisches Musterbeispiel, als freiheitsfeindliches Paragraphen-Elaborat. Viele Normen seien zu starr. Sie müssten elastischer gestaltet, aufgelockert, den Verkehrsverhältnissen besser angepasst werden.

Insbesondere wird gerügt die allzu rigorose Praxis bezüglich Handhabung der Vorschriften über den gemischten Verkehr, wonach Lastwagenbesitzer zu unrationellen Leerfahrten gezwungen würden, was selbstverständlich zu grossen Missstimmungen führe. Es sollte doch möglich sein, für nur gelegentliche Fahrten eine einfachere Lösung zu finden. Stark kritisiert wird der allzu grosse Einfluss der Behörden bezüglich Aufstellung von Beförderungsbedingungen und Tarifen im gewerblichen Strassenverkehr. Die Wirtschaftsverbände und namentlich die Verfrachter sollten in all diesen Belangen vorerst angehört werden. Überhaupt in allen wichtigen Angelegenheiten, Massnahmen und Beschlüssen sei den Spitzenverbänden und allen direkten Interessenten ein weitgehendes Mitspracherecht zu gewährleisten; der Einfluss der Verbände müsse besser berücksichtigt werden.

Gerügt wird insbesondere auch die Kompliziertheit des bisherigen Bewilligungsverfahrens, das langwierig, höchst mangelhaft und willkürlich sei. In den Augen der Kritiker ist das bisherige Bewilligungsverfahren das *Nec plus ultra* aller bürokratischen Formenkämerei.

Eine neue Autotransportordnung müsse so ausgestaltet sein, dass mit einem einfachen administrativen Verfahren auszukommen sei. Empfohlen wird, nach englischem Muster, die Einführung eines raschen kontradiktorischen, mündlichen Verfahrens.

Einen Stein des Anstosses bildet in Kreisen der Autotransportunternehmer die Vorschrift, wonach alle Inhaber von Transportbewilligungen gegebenenfalls sich zu einem Zwangsverband zusammenschliessen müssten. In dieser Vorschrift liege eine durch nichts zu rechtfertigende Verletzung des verfassungsmässig gewährleisteten Vereinsrechtes. Heftig bekämpft werden seitens der Transportunternehmer auch die Auflagen militärischer Natur hinsichtlich der Qualität des zu wählenden Wagenmaterials. Verlangt wird ferner eine weitgehende Dezentralisation der Kompetenzen. In vielen Fragen soll der Bundesrat befugt sein, seine Kompetenzen

an nachgeordnete Instanzen, z. B. an Kantone, Gemeinden und paritätische Organe zu delegieren.

Bei der bisherigen Ordnung der Verhältnisse sei allzusehr vom grünen Tisch aus disponiert worden, ohne der Lebenswirklichkeit Rechnung zu tragen. Die lokalen und regionalen Bedürfnisse müssten in Zukunft besser berücksichtigt werden.

In der eidgenössischen Transportkommission müssten künftighin Handel, Gewerbe, Industrie, Landwirtschaft, die öffentlichen Transportanstalten und die Verfrachter besser vertreten sein.

Um einen besseren Kontakt zwischen den Behörden und der Wirtschaft herzustellen, sollten paritätische Organe geschaffen werden, die konsultative Funktionen auszuüben hätten und namentlich in Fragen der Anwendung der Bedürfnisklausel angehört werden sollten.

Unter allen Umständen müsse eine Verbilligung des Vollzuges der ATO angestrebt werden.

Dies die hauptsächlichsten Kritiken, die an der Autotransportordnung geübt werden. Manches an dieser Kritik ist begründet, vieles übertrieben.

Wie die Detailberatung des Ihnen unterbreiteten Entwurfes zeigen wird, hat der Bundesrat den berechtigten Wünschen der interessierten Kreise ein verständnisvolles Entgegenkommen gezeigt und, soweit dies möglich war, berechtigten Interessen Rechnung getragen.

Charakteristisch für den neuen Entwurf ist die Entlastung des Eidgenössischen Amtes für Verkehr von seinen Funktionen als Bewilligungsbehörde, vermehrte Herbeiziehung der direkt Beteiligten zur Mitarbeit, namentlich auch der Verfrachter, die bisher nur in der Transportkommission zu Worte kamen. Durch Vereinbarungen können die verfrachtende Wirtschaft, das Transportgewerbe und andere Beteiligte über Beförderungsbedingungen, Tarife, das Bewilligungsverfahren und andere Vollzugsprobleme miteinander Übereinkommen treffen.

Der Bundesrat will, wie es in der Botschaft heisst, mit diesem Vorgehen die konstruktive Mitarbeit der direkten Interessenten fördern, ohne dabei die Grundsätze der gesetzlichen Ordnung preiszugeben, da alle Vereinbarungen dieser Art, um gültig zu sein, der Genehmigung des Bundesrates bedürfen.

Es ist nicht zu leugnen, dass durch eine derartige Lockerung der Vorschriften im Verkehrswesen neue Wege eingeschlagen werden. Die Auswirkung dieser neuen Lösungen muss erst noch abgewartet werden. Es fehlt nicht an Leuten, die die Möglichkeit solcher Übereinkommen, wie in Aussicht genommen, ernstlich in Zweifel ziehen. Nicht mit Unrecht wird auf die Tatsache hingewiesen, dass, nachdem die Verbände zum Beispiel bisher nicht imstande waren, sich auf einen gemeinsamen Tarif zu verständigen, sie auch in Zukunft mit höchster Wahrscheinlichkeit den Weg zur Verständigung nicht finden werden.

Manche der der Kommission zur Kenntnis gebrachten Kritiken ermangeln nicht eines demagogischen Beigeschmackes. Man winkt, namentlich in einer gewissen Presse, mit dem Zaunpfahl, falls geäusserten Wünschen nicht Rechnung getragen werde. So heisst es u. a. in der Presse: Die ATO sei ein Paragraphenverhau von derart gehäufter Staatsintervention, dass ihr das Volk in der vor-

liegenden Fassung niemals seinen Segen geben werde. Man postuliert schrankenlose Respektierung der Handels- und Gewerbefreiheit. Fast ist man versucht, zwischen den Zeilen den imperativen Ton herauszulesen: *Sic volo, sic jubeo; stat pro ratione voluntas*. „So will ich's, so befehl ich's“.

In manchen Kreisen suggerierte man der Kommission Nichteintreten auf die Vorlage und Rückweisung an den Bundesrat. Man stellt *ab ante* das Referendum in Aussicht.

Dass eine Wiederherstellung schrankenloser Freiheit des Autotransportverkehrs und ein Verzicht auf die Bewilligungspflicht und Bedürfnisklausel angesichts der gemachten Erfahrungen nicht in Frage kommen kann, liegt auf der Hand.

Dass der gemischte Verkehr sich gewissen Einschränkungen unterziehen muss, ist nicht zu umgehen. Die Vertreter des Verbandes für gemischten Verkehr selbst anerkennen das vorbehaltlos.

Angesichts der geübten Kritik hat Ihre Kommission es für zweckmässig erachtet, in zwei ganz wesentlichen Punkten Ihnen Änderungen der bundesrätlichen Vorlage vorzuschlagen. Es betrifft dies die Frage des gemischten Verkehrs (Art. 5) und die Frage der Zuständigkeit (Art. 13).

Während der bundesrätliche Entwurf grundsätzlich am Verbot des gemischten Verkehrs festhält, hat Ihre Kommission das Verbot als solches fallen gelassen und dasselbe ersetzt durch das Ermächtigungsverfahren. Grundsätzlich ist danach zur Ausübung des gemischten Verkehrs eine Ermächtigung notwendig. Sie wird erteilt, wenn das Verkehrsbedürfnis dies erheischt.

Hingegen — und hierin liegt eine einschneidende Änderung — ist vorgesehen, dass durch bundesrätlichen Beschluss eine Reihe von Fällen näher umschrieben werden, in welchen für den gemischten Verkehr überhaupt keine Ermächtigung mehr nötig ist, dies um den praktischen Bedürfnissen des Lebens Rechnung zu tragen. Ich verweise Sie auf Art. 5, Alinea 3, wo es am Schluss heisst: „Ohne Ermächtigung können ausgeführt werden: Transporte zu gelegentlicher nachbarlicher Aushilfe, gelegentliche Transporte in Gebirgsgegenden und Grenzgebieten, Transporte zwischen rechtlich oder wirtschaftlich eng verbundenen Unternehmungen, Transporte von und nach gemeinsamen Werkplätzen und Bauplätzen“. Für alle diese Fälle, die in einer Verordnung näher umschrieben werden müssen, ist vorgesehen, dass überhaupt keine Ermächtigung notwendig ist.

Auch in bezug auf die Zuständigkeit im Vollzug hat Ihre Kommission gewissen Kritiken und Begehren auf Dezentralisation der Kompetenzen Rechnung getragen, indem die Kantone als ausschliesslich zuständig erklärt werden, für vorübergehende Verkehrsbedürfnisse kurzfristige, räumlich begrenzte Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr zu erteilen, so dass in diesen Fällen nicht mehr das Eidgenössische Amt für Verkehr, sondern paritätische Organe zuständig sein sollen. Das Eidgenössische Amt für Verkehr bleibt aber grundsätzlich zuständig für den gewerbsmässigen Verkehr, doch können seine Kompetenzen vom Bundesrat auch an Kantone oder paritätische Organe delegiert werden.

Ferner hatte Ihre Kommission sich insbesondere auch über die prinzipielle Frage zu entscheiden:

Staatliche Intervention oder freie Verständigung und Zusammenarbeit auf privater Basis? Bei der Gestaltung des heutigen Wirtschaftslebens ringen bekanntlich diese beiden Ordnungsprinzipien um die Vorherrschaft. Ihre Kommission hat nicht gezögert, dem Grundsatz freier Verständigung weitgehend Rechnung zu tragen, da sie sich bewusst war, dass dieses Ordnungsprinzip imstande ist, auch die schwierigsten Verhältnisse im Wirtschaftsleben zu meistern im Interesse der Beteiligten und der ganzen Volkswirtschaft.

Auf einzelne Neuerungen und auf Änderungen, welche die Kommission vornahm — sie sind abgesehen von diesen beiden Bestimmungen nicht von grosser Tragweite — werde ich in der Detailberatung zurückkommen. Bei ihren Beratungen war die Kommission sich wohl bewusst, dass bei sich widerstrebenden Interessen es unmöglich sein werde, alle Ansprüche und Wünsche auf einen Nenner zu bringen. Die sich entgegenstehenden Interessen sind zu gross. Das Bestreben aber Ihrer Kommission war es, unter Berücksichtigung aller Verhältnisse eine gerechte, den praktischen Bedürfnissen und den öffentlichen Interessen entsprechende tragbare Lösung zu finden. Ob ihr das gelungen ist, möge dahingestellt bleiben. Die Kommission hat getan, was in ihren Kräften lag. Noch am verflorenen 10. Oktober hat sie sich mit den direkt interessierten Verbänden zu einer Konferenz in Bern zusammengefunden. An derselben nahmen teil: die LITRA, Schweizerische Liga für rationelle Verkehrswirtschaft, die Generaldirektion der SBB, der Verband Schweizerischer Transportanstalten, der Schweizerische Traktorenverband, der Schweizerische Baumeisterverband, der Verband der Unternehmen mit gemischtem Verkehr und der Treuhandverband des Autotransportgewerbes. Leider gingen die Ansichten bezüglich wichtiger Probleme, namentlich des gemischten Verkehrs, der Zuständigkeit (ob Eidgenössisches Amt für Verkehr oder paritätisches Organ), ferner bezüglich des Prinzipes der Dezentralisation der Kompetenzen in einem Masse auseinander, dass es unmöglich war, eine alle Interessenten befriedigende Lösung zu finden. Immerhin waren, das möchte ich hier unterstreichen, alle Verbände grundsätzlich in dem Punkte einig, dass eine Ordnung bestehen müsse.

Und nun noch ein Wort über die verfassungsmässige Grundlage des Ihnen unterbreiteten Entwurfes zu einer neuen Autotransportordnung, mit andern Worten zu der Frage: Ist der Bund berechtigt, auf dem Gebiete des motorisierten Strassenverkehrs gesetzgeberisch einzugreifen, Konzessionspflicht und Bedürfnisklausel vorzuschreiben? Diesbezüglich müssen vorab folgende Tatsachen in Erinnerung gerufen werden: die Frage der Verfassungsmässigkeit stellte sich dem Bund erstmals bei der Beratung des Verkehrsteilungsgesetzes im Jahre 1934. Die Frage wurde damals sowohl vom Bundesrat als von der Bundesversammlung bejaht, unter Hinweis auf das dem Bund zustehende Postregal gemäss Art. 36 BV, der besagt: „Das Postwesen im ganzen Umfang der Eidgenossenschaft ist Bundes Sache“. In einem ausführlichen Gutachten an die Generaldirektion der SBB hat sich damals Professor Blumenstein für die Anwendung des Art. 36 ausgesprochen. Blumenstein fragt nach dem Zweck-

gedanken dieser Norm. Was wollte durch sie erreicht werden? Dieser Zweckgedanke muss massgebend sein für die Auslegung. Mit der Übertragung des Postwesens an den Bund, so führt Blumenstein aus, war selbstverständlich auch eine rationelle Ausgestaltung des ganzen Verkehrswesens angestrebt, insbesondere sollte damit dem Bedürfnis der Wirtschaft nach einer möglichst zweckmässigen Transport Gelegenheit für Personen und Güter Rechnung getragen werden.

Es liegt nun auf der Hand, dass mit der wirtschaftlichen Entwicklung die Art und Weise dieses Bedürfnisses sich ändert. Die Auslegung des Artikels 36 BV und insbesondere seine Ausgestaltung durch die Bundesgesetzgebung können deshalb nach Blumenstein logischerweise nicht auf dem Standpunkt stehen bleiben, den man dabei in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts eingenommen hat. Die Entwicklung des Verkehrs, die Bedürfnisse des Publikums, namentlich die Ausgestaltung der einzelnen Transportmittel müssen vielmehr eine ihrem jeweiligen Stand angepasste Beachtung und Berücksichtigung erfahren. Nachdem einmal das Postregal als Transportregal in der Verfassung verankert ist, hindert nichts den Gesetzgeber, dieses Regal auch auf andere, bis heute nicht erfasste Transporte auszudehnen, wenn es im volkswirtschaftlichen Interesse des Landes ist.

Im übrigen verweist Professor Blumenstein auch auf Art. 2 der Bundesverfassung, wonach zu den verfassungsmässigen Aufgaben des Bundes doch wohl auch eine rationelle Verkehrsgestaltung gehöre.

Die Argumentation Blumensteins wird nicht von allen Kreisen geteilt. Sie entspricht jedoch dem Prinzip der Zweckmässigkeit und Vernünftigkeit. Sie wurde in der Folgezeit nach 1934 bei allen gesetzgeberischen Erlassen auf dem Gebiete des Autotransportwesens sowohl vom Bundesrat als von der Bundesversammlung immer wieder als richtig und zutreffend anerkannt. So bei der Beratung der heute in Kraft stehenden ATO vom 30. September 1938. Damals haben die beiden Referenten sowohl im Ständerat als im Nationalrat die Frage der Verfassungsmässigkeit auf Grund von Art. 36 BV eingehend diskutiert und unbedenklich bejaht. Beide Räte haben sich damals diskussionslos der Auffassung des Bundesrates und der Referenten angeschlossen. In der Botschaft des Bundesrates vom 27. April 1945 betreffend Verlängerung der ATO wurde neuerdings auf Art. 36 BV und das Gutachten Blumensteins hingewiesen. Es steht demnach fest, dass die oberste gesetzgeberische Behörde zu drei Malen die Verfassungsmässigkeit der gesetzlichen Konzessionspflicht des gewerblichen Autotransportverkehrs bejaht hat.

Die Frage der Verfassungsmässigkeit der ATO, nachdem dieselbe nun seit mehr als zehn Jahren in Kraft steht, verneinen zu wollen, nachdem sie bisher in konstanter Praxis von allen Behörden bejaht wurde, käme einem *Salto mortale* gleich, zu dem sich Ihre Kommission nicht entschliessen konnte. Die Frage ist präjudiziert und es dürfte daher wohl überflüssig sein, hierüber weitere Betrachtungen anzustellen. Was mich persönlich anbetrifft — ich betone ausdrücklich, es handelt sich um meine rein persönliche Auffassung — würde ich nicht anstehen, die

Verfassungsmässigkeit zu bejahen auf Grund von Art. 31 bis, Abs. 3, BV. Danach ist der Bund, wenn das Gesamtinteresse dies rechtfertigt, befugt, in Abweichung der Handels- und Gewerbefreiheit zur Erhaltung wichtiger, in ihrer Existenzgrundlage gefährdeter Wirtschaftszweige Vorschriften zu erlassen, sofern letztere diejenigen Selbsthilfemassnahmen getroffen, die ihnen billigerweise zugemutet werden konnten.

Vorab ist klar, dass die Öffentlichkeit ein vitales Interesse daran hat, dass auf dem Gebiet des Autotransportwesens Ordnung und Disziplin herrscht. Sodann steht fest, dass vor Inkrafttreten der ATO auf dem Gebiete des Autotransportwesens ein derart wilder Konkurrenzkampf herrschte, dass die wirtschaftliche Lage aller Beteiligten sich äusserst kritisch gestaltete, so dass damals von einer wirklichen Notlage gesprochen werden musste. Aus allen Lagern wurden damals Stimmen laut, welche dringend gesetzliche Massnahmen zur Regelung der chaotisch gewordenen Zustände im Transportgewerbe forderten. Verwiesen sei insbesondere auf eine Eingabe der ASPA an den Bundesrat, die sich dahin äusserte: der Grundsatz der absoluten Handels- und Gewerbefreiheit im Verkehrswesen habe sich verheerend ausgewirkt.

Wenn es wahr ist, dass man aus der Erfahrung lernen soll, dann darf man wohl aus obigen Feststellungen den Schluss ziehen, dass ein neuer schrankenloser Zustand auf dem Gebiete des Transportwesens zu anarchischen Verhältnissen führen wird, mit andern Worten, dass der Wirtschaftszweig des Autotransportgewerbes in seinen Existenzgrundlagen ernstlich gefährdet ist.

Um den Art. 31 bis in die Schranken zu rufen, ist nicht notwendig, dass bereits eine Notlage vorliege. Es genügt eine Gefährdung. Gefährdet erscheint ein Wirtschaftszweig schon dann, wenn ein Zustand (*in casu* ein schrankenloser Zustand im Verkehr) herbeigeführt wird, in welchem nach gemachter Erfahrung und unbefangenen Urteil die nahe Möglichkeit und damit die begründete Besorgnis gegeben ist, dass der Zusammenbruch erfolgen werde. Er braucht noch nicht erfolgt zu sein. Die Voraussetzungen für die Anwendbarkeit von Art. 31 bis scheinen mir daher gegeben.

Man kann dem Autotransportgewerbe auch nicht den Vorwurf machen, es habe es an jenen Selbsthilfemassnahmen fehlen lassen, die ihm billigerweise zugemutet werden konnten. Bereits mit Eingabe vom 30. März 1936 ergriff der Bund schweizerischer Motorlastwagenbesitzer Massnahmen zur Abhilfe. Er hat sich organisiert und die gesamten Kosten der Verwaltung, ohne einen Rappen von der öffentlichen Hand in Anspruch zu nehmen, bestritten und überdies einen Fonds geschaffen, der heute an die 200 000 Franken heranreicht. Bis heute hat das Autotransportgewerbe, wie gesagt, vom Bunde keine finanzielle Unterstützung erhalten. Es verlangt auch keine solche. Was die Mehrzahl der Verbände aber berechtigterweise mit allem Nachdruck verlangten, ist Ordnung im Verkehr, ein Postulat, dessen Erfüllung zu den selbstverständlichen Aufgaben des Rechtsstaates gehört. Dies meine Auffassung betreffend Anwendbarkeit von Art. 31 bis. Ich stehe mit dieser Auffassung glücklicherweise nicht allein da. Diese Auffassung wird auch nachdrücklichst

vertreten von der Liga für rationelle Verkehrswirtschaft und vom Verband Schweizerischer Transportanstalten.

Und nun zum Schluss noch ein Wort über Form und Dauer des Beschlusses. Die gegenwärtig in Kraft stehende ATO beruht auf einem verlängerten dringlichen Bundesbeschluss. In gewissen Kreisen wird nun die Auffassung vertreten, es solle dieser bereits einmal verlängerte dringliche Bundesbeschluss noch einmal *tale quale* verlängert werden. Eine solche Lösung kann nicht in Frage kommen, denn ein dringlicher Bundesbeschluss, der zeitlich befristet ist, kann grundsätzlich und trotz entgegenstehender Praxis nicht verlängert werden, denn dadurch würde die Vorschrift der Befristung in Tat und Wahrheit umgangen. Von einem neuen dringlichen Bundesbeschluss kann, abgesehen von dem durch den Souverän am 11. September 1949 bekundeten Horror vor dringlichen Bundesbeschlüssen, auch aus dem Grunde keine Rede sein, weil ein zeitliches Dringlichkeitsmoment im vorliegenden Fall gar nicht gegeben ist, da ja genügend Zeit vorhanden ist, den normalen Weg der Gesetzgebung einzuhalten.

Die einzige Form, die daher in Frage kommen kann, ist die vom Bundesrat vorgeschlagene: der allgemeinverbindliche Bundesbeschluss mit Referendumsklausel. Mit dem Bundesrat ist die Kommission auch der Auffassung, dass eine dreijährige Dauer hinreichen sollte, um die noch notwendigen Erfahrungen zu machen, und dass es möglich sein sollte, bis 31. Dezember 1953 die Ausarbeitung eines neuen Verkehrsartikels zu bewerkstelligen.

Das sind in Kürze die Erwägungen, die Ihre Kommission veranlassen, Ihnen Eintreten auf die bundesrätliche Vorlage zu beantragen.

Allgemeine Beratung. — *Discussion générale.*

Duttweiler: Ich stelle den Antrag auf Nichteintreten, und zwar aus folgenden Gründen: Erstens glaube ich nicht, dass ein solches Gesetz abgestützt werden kann auf Art. 36, 34ter und 41bis, der Bundesverfassung. Die Tatsache, dass die Räte schon dreimal diese Verfassungsgrundlage als genügend erachtet haben, überzeugt mich nicht. Petrus hat seinen Herrn Jesus Christus auch beim dritten Hahnenschrei verleugnet. Er hat sich nachher bekehrt. Das steht auch den eidgenössischen Räten an, denn diese Grundlagen genügen entschieden nicht, um andere, viel wichtigere Verfassungsartikel aufzuheben. Ich nenne zum Beispiel den grundlegenden Artikel 4 der Bundesverfassung, die Gleichberechtigung der Bürger vor dem Gesetz usw. Dass man nicht wagt, den Artikel 31bis als Grundlage zu wählen, macht den Behörden, die die Vorlage ausgearbeitet haben, alle Ehre. Ich könnte der Auffassung des Kommissionsreferenten nicht zustimmen, dass man auch Wirtschaftszweige von der Handels- und Gewerbefreiheit ausnehmen darf, weil bei ihnen ein Zusammenbruch in irgendeinem Zeitpunkt in 10 oder 20 Jahren zu befürchten sei. Sonst würden dann die Wirtschaftsartikel 31bis tatsächlich dem Bunde gestatten, die Handels- und Gewerbefreiheit in irgendeinem Wirtschaftsgebiet zu irgendeiner Zeit ohne weiteres aufzuheben. So

war die Geschichte mit dem Art. 31bis vom Volk bestimmt nicht gemeint.

Zweitens bin ich für Nichteintreten, weil diese Vorlage bestimmt vom Volk nicht angenommen werden wird. Ich bin dieser Auffassung durch den Protest des Volkes vom 11. September bestärkt worden, durch die Annahme der in der Redaktion nicht allzu musterhaften Volksinitiative „Rückkehr zur direkten Demokratie“. Diese Vorlage geht nun nämlich wieder in einigen Punkten weiter als das, was wir schon kennen, ausgenommen etwa in der Uhrenindustrie. Dort, glaube ich, hat man den Höhepunkt erreicht.

Endlich bin ich für Nichteintreten, weil die Vorlage eine wesentliche Minderung der gesamten Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft bedeuten würde. Es handelt sich im Grunde doch darum, wenn man ganz ehrlich den Kern berühren will, dass die Leistungsfähigkeit des Strassentransportes herabgesetzt werden soll, um die Rendite der Bundesbahnen zu verbessern. Ich huldige umgekehrt der Auffassung, dass die Leistungsfähigkeit der Bundesbahnen viel eher gesteigert werden sollte, damit sie mit Erfolg mit dem Autotransportgewerbe konkurrieren kann. Wenn wir so weitermachen, den tüchtigeren Konkurrenten herunterzuregulieren, um den andern zu schützen, dann werden wir zum Schluss eine leistungsunfähige Wirtschaft haben. Soviel ich weiss — ich kenne die Wirtschaftsgeschichte der Schweiz als Laie nur lückenhaft — haben wir den Wohlstand unseres Volkes trotz dem Fehlen von Öl, Kohle, Eisen und anderen Bodenschätzen, trotz der geringen Oberfläche landwirtschaftlich bebaubaren Bodens usw., der Leistungsfähigkeit und namentlich der Initiative der Unternehmer zu verdanken. Da geht es an die Wurzel. Wir dürfen darum nicht dem Prinzip huldigen, die Leistungen des einen Wirtschaftszweiges zu mindern, um einen andern zu schützen.

Ich glaube auch, dass die ganze Vorlage von falschen Voraussetzungen ausgeht. Wir hatten in den dreissiger Jahren eine ausserordentlich schwere Krise. Es ist sehr leicht, einen Lastwagen zu kaufen. Es gibt sehr viele Mithürger, die den Fahrausweis besitzen. Es ist auch nicht schwer, ihn zu erwerben. Es ist deshalb klar, dass sich sehr viele damals auf diesen Notausweg verlegten: Sie kauften einen Wagen und begannen ein kleines, individuelles Transportunternehmen. Gleichzeitig hatten wir damals eine gewaltige Arbeitslosigkeit. Man konnte Chauffeure zu Schundlöhnen haben. Das hat einen unhaltbaren Zustand ergeben. Das ist verständlich. Heute aber liegen die Dinge anders. Wir haben eine immer noch einigermaßen vollbeschäftigte Wirtschaft. Es kommt keinem Menschen in den Sinn, gewissenlose Unterbietungen zu machen, da er dazu ja keine Ursache hat. Aber fahren wir weiter mit unseren Noterlassen — die Vorlage ist ein Noterlass, den wir lediglich der Form nach in ein Gesetz kleiden — und glauben, das Volk werde das hinnehmen. Herr Bundesrat Celio kann sicher sein, dass man Unterbietungen nicht aus Vergnügen macht, sondern nur aus Not. Aber diese Not ist jetzt nicht vorhanden.

Dann sind einige Instrumente in dieser Vorlage vorhanden, die nun einfach nicht schweizerisch sind. Das muss ich auch sehr deutlich sagen. Denn das

Volk hat auch deutlich gesagt, dass die ganze Kommandowirtschaft auf den verschiedensten Gebieten nicht schweizerisch ist, was zur Annahme der Initiative vom 11. September geführt hat. Der Zwangsverband ist zum Beispiel eine unmoralische Einrichtung. Es wird darin immer eine Minderheit vergewaltigt. Das ist so in der öffentlichrechtlichen Genossenschaft für Getreide und Futtermittel, in der Genossenschaft für Vieh und Fleisch. Das ist eine unverantwortliche Entrechtung einer Minderheit von Bürgern, der wir nicht mehr zustimmen dürfen.

Dann die Taktik, dass man den Zwangsverband nicht gleich aufstellt, sondern nur die Voraussetzungen dazu schafft. Das ist auch nicht sehr zu empfehlen. Ich glaube, wir kommen nun mit Tricks, Geschicklichkeiten und juristischen Spitzfindigkeiten nicht mehr weiter. Wir sind nämlich ziemlich am Rande. Es ist keine Frage, dass nur die Ehrlichkeit, die gesamte Erfassung eines Problems, eine ethische Einstellung, die das Volk überzeugen, helfen können. Die ganze Mentalität, die aus der Botschaft hervorgeht, ist abzulehnen und wird vom Volk auch abgelehnt.

Mit einer gewissen Ordnung auf dem Transportgebiet muss man sich abfinden. Ich bin nicht so, dass ich die manchesterliche Freiheit predige. Das ist auch im Sinne des Volkes. Denn schliesslich sind die Bundesbahnen doch das Unternehmen des Volkes. Eine gewisse Bewilligungspflicht, wenn sie wirklich verfassungsrechtlich gerechtfertigt werden kann, könnte zum Beispiel die Gesamtvoraussetzungen vorschreiben, wie einen allgemein verbindlichen Gesamtarbeitsvertrag. Man kann sich bei dieser Gelegenheit fragen, ob wir mehr verpflichtet sind, an den Arbeitnehmer zu denken oder an den Arbeitgeber. Selbstverständlich sind die Arbeitnehmer zahlreicher; sie sind wahrscheinlich heute auch die wirtschaftlich Schwächeren und verdienen daher eher unser Interesse. Wenn wir einen allgemein verbindlichen Gesamtarbeitsvertrag als Voraussetzung für die Bewilligung eines solchen gewerbmässigen Autotransportes festlegen, so ist der Arbeitnehmer, die zahlreiche Schicht, geschützt.

Dann kann man natürlich auch die Armeetüchtigkeit der Fahrzeuge vorschreiben. Ferner glaube ich, dass wir eine Art Gemeinschaft der Strassenbenützer und der Bundesbahnen schaffen sollten. Dabei rührt man natürlich an ein Heiligtum, da darnach die Bundesbahnen und das Eidg. Amt für Verkehr nicht mehr absolut autonom diktieren könnten. Ich glaube aber, dieses Diktieren rentiert heute überhaupt nicht mehr. Die, die diktiert haben, haben ein bitteres Ende zu gewärtigen. Sie sollten trachten, eine wahre Verständigung zu erzielen, ohne die Überschrift: Willst du nicht mein Bruder sein, so schlage ich dir den Schädel ein. Ich meine damit den Zwangsverband. Das könnte in der Weise geschehen, dass man den Benzin Zoll so reguliert, dass ein Gleichgewicht zwischen Bahn und Strassentransport hergestellt würde. Das ist durchaus möglich. Es ist natürlich eine etwas kühne Idee, aber ich glaube, wir müssen dem Volke Ideen zeigen und es interessieren, anstatt ihm fertig verdaute Kompromisse zwischen den Verbandsinteressen zu servieren, in denen kein Funke Geist steckt. Ich glaube nicht, dass man dieser Behauptung wider-

sprechen kann. Nebenbei gesagt, werden wir als Parlamentarier degradiert; uns setzt man immer vorgekauft Zeug vor, immer heisst es: Die Verbände sind einig; wenn wir ändern, kommt das Gleichgewicht in Unordnung. Welche Funktion haben wir, welche Funktion hat eigentlich der verehrte Bundesrat, den ich in dieser Angelegenheit als Lordsiegelbewahrer bezeichnen möchte? Es ist kein Ideen-aufbau da, und ich behaupte, dass wir doch nur dadurch jenes Vertrauensverhältnis von Regierung zum Volk und vom Volk zur Regierung schaffen können, also durch die Gemeinschaft der Strassenbenützer und Bahnen. Denn vergessen wir etwas nicht: Es sind heute, soviel ich weiss, über 80 000 Arbeitnehmer im Autogewerbe, einschliesslich der Privatchauffeure, beschäftigt. Das ist eine sehr wichtige Gruppe, noch wichtiger als die Eisenbahner, die hingegen politisch und in der Gewerkschaft viel stärker sind. Aber sie sollten auch ihr gewichtiges Wort zu sagen haben, denn sie haben auch ein Interesse, dass Arbeitsgelegenheiten geschaffen werden im Strassenverkehr. Ferner glaube ich, dass die Unternehmer im Autoverkehr selbst mit den vielen, den sehr vielen Automobilisten zusammengekoppelt, mit den SBB den richtigen Benzin Zoll herausspüren würden, damit kein untragbares Defizit bei den Bundesbahnen entsteht. Ich bekenne mich zu der Auffassung, dass ein Transportmittel ein Mittel ist, ein Mittel zum Zweck und kein Selbstzweck. Das behaupte ich auch von den Bundesbahnen, wenn auch ein wesentliches Defizit der Bundesbahnen entstände, aber die Volkswirtschaft wäre vorbildlich bedient, so wäre dieses Defizit kein zu grosser Preis für gute Leistungen in der Gesamtwirtschaft. Darüber kann man sich natürlich streiten, aber es gibt Staaten, die das schon lange verwirklicht und das Defizit ihrer Staatsbahnen übernehmen, weil sie die Staatsbahnen als ein Instrument der Volkswirtschaft betrachten. Wir müssen also etwas gross und gesamt-haft denken, wenn wir das Gesamtproblem des Verkehrs, Strasse und Bahn, behandeln.

Ich habe da noch einige Beispiele jener Mentalität, die mir wirklich Angst machen kann. Es heisst auf Seite 14 der Botschaft: „Trotzdem die Transportentgelte recht stabil blieben, musste die Schaffung einer verbindlichen Tarifordnung nach wie vor Gegenstand intensiver Bemühungen aller Beteiligten bilden.“ Wer sind die Beteiligten? Die glücklichen Besitzer, aber die Neuankommenden sind natürlich auch beteiligt, jedoch absolut machtlos gegenüber den massgebenden Verbänden und den Bundesbahnen. Das ist einfach nicht ehrlich; Sie müssen entschuldigen, dass ich das deutlich ausspreche, was ich denke. Ich halte es aber für meine Pflicht, denn es geht hier um eine ganz grundsätzliche Frage; die nicht nur das Transportgewerbe, sondern alle Sektoren der Wirtschaft angeht. Es heisst weiter: „Umgekehrt ist die Steuerung des Transportmarktes durch die Tarifordnung allein unwirksam“ – wunderschön, dieses Wort Steuerung; man sieht den „Steuermann in Bern“, Tarifordnung, auch ein schönes Wort – „wenn sie nicht durch die Anpassung der Transportkapazität an die Bedürfnisse ergänzt wird.“ Die Anpassung der Transportkapazität. Wer soll das anstreben? Eben auch die Behörden. Ich frage mich, was unterscheidet eigentlich

dieses System noch von dem der östlichen Staaten? Diese passen bekanntlich auch die Produktion dem Bedarf an, bestimmen allerdings gleichzeitig auch, wie gross der Bedarf sein darf. So weit sind wir wahrscheinlich auch schon, ich bin darüber nicht ganz sicher. Den Herren schwebt nichts anderes vor als das: den Strassenverkehr als eine Eisenbahn ohne Schiene zu organisieren; auch mit Tarifen, die allgemein publiziert werden; alles angepasst, die Transportmöglichkeiten dem Bedarf angepasst, und das wird alles dirigiert. Ich schätze die Ehrlichkeit dieser Ausführungen, die uns ein Bild gestatten darüber, welche Ausführungsverfügungen dann etwa zu erwarten sind.

Dann auch die Erledigung von Differenzen. Auch diese ist, wenigstens nach meinen Begriffen, anstössig. Die Akten des Gesuchstellers werden restlos den Verbänden und den SBB, auch den Amtsstellen ausgehändigt; aber die Einwendungen, die Akten jener Herren von den Verbänden, von den SBB, die bekommt der Antragsteller nicht zu Gesicht. Das ist einfach auch ein System, das jeder Schweizer, der innerlich gesund veranlagt ist, in globo und energisch ablehnt.

Ich will nicht länger werden, ich kann verraten, dass ich nicht sehr viel Zeit für das Studium meiner Ausführungen verwendet habe. Ich möchte das als Beweis anführen, was man auf den ersten Blick sieht, um zu zeigen, dass eine solche Sache vom Volk nicht angenommen werden kann.

Das ist der eigentliche Kernpunkt meiner Darlegungen, das Volk wird das nicht annehmen; wenn Sie dem Volk das alles deutlich sagen, ist keine Chance vorhanden, dass wir durchkommen. Deshalb hoffe ich, dass der Antrag auf Rückweisung an den Bundesrat angenommen wird. Bestärkt in dieser Hoffnung werde ich durch die Ausführungen von Herrn Kollege Clausen, der die Kritik aus interessierten Kreisen auch vorgebracht hat. Es ist zu erwarten, dass auch von dorthier ein wesentlicher Vorstoss kommt, dass das Referendum sowieso zustande kommt. Was wollen wir das Ansehen des Bundesrates und der eidgenössischen Räte noch einmal mindern, indem wir eine solche Sache gleich nach dem 11. September vor das Volk bringen? Ich habe auch mit Herrn Direktor Cottier gesprochen. Er ist der Auffassung, die Idee einer Gemeinschaft zwischen Bahn- und Strassenbenützer in der Frage des Benzinzolls sei nicht abwegig; es wäre möglich, so eine Lösung zu verwirklichen und diese Lösung vor das Volk zu bringen, die im wesentlichen von politischen und wirtschaftlichen Ideen getragen ist und nicht von den faulen Kompromissen der Verbände.

Präsident: Ich muss Herrn Duttweiler anfragen, ob er den Antrag auf Nichteintreten, wie er ihn schriftlich gestellt hat, aufrechterhält oder ob er, wie aus seinem mündlichen Referat hervorging, den Antrag auf Rückweisung an den Bundesrat stellen will.

Duttweiler: Rückweisung an den Bundesrat.

Präsident: Die Diskussion beschränkt sich auf den Ordnungsantrag Duttweiler, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen.

Fricker: Ich will mich nicht zum Ordnungsantrag aussprechen, sondern im allgemeinen zur Eintretensfrage.

Präsident: Ich frage an, ob zum Ordnungsantrag das Wort verlangt wird?

Klöti: Ich glaube, wir sollten den Ordnungsantrag in die Eintretensdebatte einbeziehen, und man sollte jeden Redner zur Eintretensdebatte sprechen lassen und dann über den Ordnungsantrag abstimmen. Die Sachen hängen derart zusammen, dass man nicht zum Ordnungsantrag sprechen kann, ohne auch die Hauptfrage zu berühren. (Zustimmung).

Fricker: Beim Entscheid über die Eintretensfrage zu dem vom Bundsrat vorgelegten Entwurf über eine Autotransportordnung und zu den von der Kommission vorgenommenen Abänderungen hat man sich bewusst zu sein, dass es sich nicht um die gesetzliche Regelung einer vollständig neuen Materie, sondern um die Verlängerung eines seit bald 10 Jahren auf dem Dringlichkeitswege geordneten Zustandes handelt. Man muss sich des weitern darüber im klaren sein, dass es nur diesem seinerzeitigen Dringlichkeitsbeschluss zu verdanken ist, wenn heute im Transportgewerbe nicht so chaotische Zustände bestehen, als es Mitte und Ende der dreissiger Jahre der Fall war. Man hat sich ferner darüber Rechenschaft zu geben, dass die erste Inkraftsetzung in die Kriegszeit, die zweite in die Nachkriegszeit gefallen ist. Das hat zur Folge gehabt, dass die getroffene Regelung auf ihre Zweckmässigkeit nicht so ausprobiert werden konnte, wie es wünschenswert gewesen wäre. Auf diese Tatsache weist der Bundesrat in seiner Botschaft auch ausdrücklich hin, wie übrigens auch darauf, dass eine ganze Reihe von Bestimmungen von Bundesbeschlüssen noch gar nicht in Kraft gesetzt werden konnten. Es sei nur die Aufstellung von allgemeinverbindlichen Transporttarifen erwähnt.

Alle diese Tatbestände hätten eigentlich den Gedanken nahelegen sollen, bei der bisherigen Ordnung keine wesentliche Änderung vorzunehmen. Das war ja auch die ursprüngliche Absicht des Post- und Eisenbahndepartementes, welches den bisherigen dringlichen Bundesbeschluss mit einigen wenigen, aus den praktischen Erfahrungen sich ergebenden Korrekturen in die ordentliche, dem Referendum unterstehende Bundesgesetzgebung überführen wollte. Diese Absicht scheiterte an den Widerständen derjenigen Kreise, vor allem des Handels- und Industrievereins und des Schweizerischen Gewerbeverbandes, welche erneut die Verfassungsmässigkeit der bisherigen Ordnung in Zweifel zogen. Ich erinnere daran, dass seinerzeit von den Gegnern des Art. 23ter der Kampf gegen diesen neuen Verfassungsartikel unter anderem mit der ausdrücklichen Begründung aufgenommen und durchgeführt wurde, die Verfassungsmässigkeit der ATO stehe ausser Zweifel; aus diesem Grunde erübrige sich die Aufstellung eines besonderen Verfassungsartikels.

Das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement hat auf Begehren des Handels- und Industrievereins und des Gewerbeverbandes auch auf die Stütze von Art. 31 bis verzichtet, obschon in einem

Vorentwurf der Ingress ausdrücklich auf die Wirtschaftsartikel Bezug nahm. Obschon man weiss, dass vor dem Inkrafttreten der ATO das Autotransportgewerbe vor dem vollständigen wirtschaftlichen Zusammenbruch stand und dies ohne ATO auch heute wieder der Fall wäre, scheint man in gewissen Kreisen der Auffassung zu sein, das Porzellan müsse zuerst vollständig zerschlagen sein, bevor man die Wirtschaftsartikel zur verfassungsmässigen Untermauerung einer Gesetzesvorlage anwenden dürfe.

Die Botschaft des Bundesrates lässt die Frage der Verfassungsmässigkeit eigentlich in der Schwebe. Auf der einen Seite bejaht sie sie mit dem Hinweis auf die seinerzeitige Behandlung der ATO in den eidgenössischen Räten, auf der andern Seite stellt sie die Ausarbeitung eines neuen Verfassungsartikels in Aussicht, der dann ein nicht mehr zu erschütterndes Fundament darstellen soll. Erneut stellt sich die Frage, weshalb man dann bei einer derartigen Sachlage die bisherige, noch viel zu wenig erprobte Ordnung durch eine andere ersetzen und für die kurze Frist von drei Jahren mit dem Experimentieren von neuem beginnen will.

Dass es sich tatsächlich um ein neues Pröbeln handelt, sei lediglich an einem Beispiel dargelegt. Als man 1938 die ATO schuf, waren sich alle Kreise darüber einig, dass der Zusammenbruch des Autotransportgewerbes zur Hauptsache auf den gemischten Verkehr zurückzuführen sei, der auch den ausschliesslich Strassentransport betreibenden Unternehmer zwingt, die Güterbeförderung auf der Strasse zu Transportpreisen zu übernehmen, die kaum mehr seine Treibstoffauslagen deckten. Trotzdem sieht die heutige bundesrätliche Vorlage sogar allgemeine Ausnahmen vom Verbot des gemischten Verkehrs vor (Art. 5). Nicht genug damit, soll nach Art. 13 das Recht, Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr zu erteilen, auch an die Kantone und Gemeinden delegiert werden können. Glücklicherweise hat unsere Kommission nach Anhörung der von der ATO betroffenen Verbände in Art. 5 den gemischten Verkehr zum Schutze der konzessionierten Strassentransportunternehmen eingeschränkt.

Dass der neue Entwurf der ihm zugedachten Aufgabe nicht genügend gerecht zu werden vermag, ergibt sich unter anderem auch aus den Tarifbestimmungen. Sowohl die Botschaft von 1937 wie die heutige betonen, dass die Einhaltung von Tarifen, welchen eine alle Kostenelemente berücksichtigende Preisberechnung zugrunde liegt, die unerlässliche Voraussetzung für die Gesunderhaltung des Autotransportgewerbes bilde. Wie Sie wissen, vermochte sich bisher im Zeichen einer Hochkonjunktur das Autotransportgewerbe nicht einmal innerhalb der eigenen Reihen über die Aufstellung allgemeinverbindlicher Tarife zu einigen. Das hat aber nicht gehindert, dass man in den neuen Entwurf eine Bestimmung aufgenommen hat, wonach der Bundesrat derartige Tarife nur verbindlich erklären kann, wenn auch noch die Verfrachterkreise und die öffentlichen Transportanstalten, d. h. die Konkurrenz, dazu ihre Zustimmung erklärt haben. Wenn der Aufstellung allgemein verbindlicher Tarife bisher unüberwindbare Hindernisse entgegenstanden, hat man durch die neuen Bestimmungen vor

dieses Wunschbild einen eisernen Vorhang heruntergelassen. Nur nebenbei bemerkt, würden die von mir aufgeführten Unzulänglichkeiten der bundesrätlichen Vorlage nicht ohne schwerwiegende Auswirkungen auf die Anstellungs- und Arbeitsverhältnisse der Arbeitnehmer im Autotransportgewerbe bleiben, und es ist sehr zu bezweifeln, dass die im letzten Jahr durch den Gesamtarbeitsvertrag (GAVATO) getroffenen Vereinbarungen aufrecht erhalten bleiben könnten.

Ich wiederhole: wenn der gemischte Verkehr in so weitgehendem Masse, wie es der Bundesrat vorsieht, freigegeben werden soll, ist eigentlich gar nicht ersichtlich, wozu das Autotransportgewerbe als solches dann einer gesetzlichen Ordnung zu unterwerfen ist, die ihm, im Gegensatz zum gemischten Verkehr, Bindungen auferlegt, ohne ihm den erforderlichen Schutz und die wünschbare Existenzsicherung zu bieten. Sicher ist jedenfalls eines: sollte die Vorlage in der Fassung des Bundesrates angenommen werden, so wird sie das Wiederaufleben eines neuen Verkehrschaos nicht zu verhindern vermögen. Der einzige Unterschied gegenüber den Verhältnissen vor zehn Jahren wird darin bestehen, dass dieses Chaos gewissermassen durch einen zeitlich befristeten Bundesbeschluss legalisiert ist.

Angesichts dieser Sachlage könnte man sich eigentlich fragen, ob man nicht besser daran täte, auf die Vorlage überhaupt nicht einzutreten. Wenn ich trotz meiner schweren Bedenken gegenüber dem uns vom Bundesrat vorgelegten Entwurf von einem solchen Antrag absehe, so geschieht dies in der Erwartung, dass die von der Kommission in den Art. 5 und 13 vorgeschlagenen Verbesserungen vom Ständerat angenommen werden, so dass die Vorlage im Laufe der Beratungen allmählich wieder die Form und Gestalt der gegenwärtig in Kraft stehenden Autotransportordnung zurückgewinnt. Jedenfalls aber muss ich mir, je nach dem Ergebnis der Beratungen, meine endgültige Stellungnahme vorbehalten.

Iten: Ich werde mich bei der Abstimmung über die Eintretensfrage der Stimme enthalten und möchte diese Stellungnahme ganz kurz begründen. Diese Vorlage, die uns heute zur Beratung vorgelegt wird, ist nach meinem Dafürhalten eine ungefreute Vorlage. Es sprechen Gründe für das Eintreten auf diese Vorlage und für deren Annahme. Es sprechen aber auch Gründe dagegen. Für das Eintreten und für die Annahme der Vorlage sprechen ganz sicher die Gründe, die Herr Kollege Fricker soeben angeführt hat. Ich glaube, wir alle sind uns einig, dass eine Ordnung des Autotransportwesens notwendig ist. Es kann auch nicht bestritten werden, dass wenn diese Autotransportordnung nicht in dieser oder jener Form weitergeführt wird, notwendiger- oder automatischerweise eine Übersetzung im Autotransportgewerbe vor sich gehen wird, die für alle Beteiligten am Transportwesen, also für das Auto und für die Eisenbahn, von verheerender Wirkung sein wird und damit auch für die gesamte Volkswirtschaft. Ich glaube, es wird, wenn man keine Ordnung schafft, eine wilde Konkurrenz entstehen, die zu einem Chaos führt, wie mein Herr Vorredner es bereits ausgeführt hat.

Herr Kollege Duttweiler hat bereits auf die Verhältnisse in den dreissiger Jahren hingewiesen. Diese Verhältnisse dürfen aber nach meinem Dafürhalten nicht bagatellisiert werden, wie er das getan hat, und als zufällig hingestellt werden, sondern diese Verhältnisse werden automatisch wieder kommen, wenn eine Freiheit Platz greifen wird, wie er sie sich vorstellt. Es werden ganz ungesunde Preisunterbietungen kommen, die nicht nur zur Vernichtung der Existenzen im Autotransportgewerbe führen werden, sondern die auch schwere finanzielle Schädigungen für die Eisenbahn nach sich ziehen können. Das System, das Herr Duttweiler offenbar vorschwebt, ist die Urwaldauslese, wo jedes Pflänzchen und jeder Baum wachsen soll, wie es ihm beliebt, und wo der Stärkere dem andern die Sonne wegnehmen kann, bis der Schwächere aus Mangel an Sonne von selbst aus dem Räderwerk des Wettbewerbskampfes herausfällt. Diese Urwaldauslese in der Wirtschaft ist aber eine Verschleuderung des Volksvermögens, eine Schädigung der Gesamtwirtschaft, denn den Schaden werden durch dieses Ausleseprinzip alle Beteiligten tragen müssen. Deswegen bin ich im Prinzip für das System, das die heutige Vorlage gewählt hat. Ich bin im Prinzip für ein Bewilligungsverfahren nach dem Bedürfnisnachweis, aber es scheint mir, dass die Grundsätze, nach denen bisher in der ATO das Bedürfnis beurteilt wurde, nicht der Billigkeit entsprechen und allzu formalistisch sind. Wir müssen, darüber sind wir offenbar einig, zu einer Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel kommen. Ob aber die vorgeschlagene Vorlage dieses Problem richtig löst, darüber kann man nach meinem Dafürhalten in guten Treuen diskutieren.

Diese soeben angeführten Gründe sprechen für die Vorlage. Dagegen sprechen jedoch auch wichtige Gründe.

Da ist in erster Linie vom juristischen Standpunkt aus auf die Frage der verfassungsmässigen Grundlage hinzuweisen. Im Ingress des Bundesbeschlusses wird auf Art. 36, Art. 34quater und Art. 41 bis der Bundesverfassung hingewiesen, von denen ich nicht glaube, dass sie eine verfassungsrechtliche Basis für diesen Bundesbeschluss bilden. Deshalb habe ich als Jurist gewisse Bedenken. Nach meinem Dafürhalten könnte einzig und allein Artikel 31 bis, also die neuen Wirtschaftsartikel, als verfassungsmässige Grundlage für diesen Entwurf betrachtet werden. Ich teile nicht die Auffassung von Herrn Duttweiler, dass man zuerst die Wirtschaftsgruppen, die hier beteiligt sind, an den Rand des Ruins ihrer Existenz bringen muss, bevor man etwas machen soll. Nach meinem Dafürhalten können die neuen Wirtschaftsartikel angewendet werden, sobald nachgewiesen werden kann, dass ohne diese Ordnung die zu schützenden Wirtschaftsgruppen in ihrer Existenz gefährdet würden. Dass das hier der Fall ist, ist wahrscheinlich auf Grund der früheren Erfahrungen. Leider geht die Botschaft von sich aus auf dieses Problem nicht näher ein. Es fehlen darin Ausführungen, die sich auf Artikel 31 bis der Bundesverfassung beziehen und über die Voraussetzungen zur Anwendung dieses Verfassungsartikels sich aussprechen. Es wäre auch zeitlich möglich gewesen, diese Untersuchungen

anzustellen und in der Botschaft uns den Nachweis zu erbringen, dass diese Ordnung auf Grund von Artikel 31 bis der Bundesverfassung erlassen werden könnte. Es würde mich interessieren, wenn sich der Herr Kommissionspräsident noch in der Eintretensdebatte darüber ausspräche, warum man sich nicht auf Artikel 31 bis der Bundesverfassung gestützt hat oder stützen will.

Ein weiterer Grund, der mich veranlasst, mich der Stimme zu enthalten, sind die bisherigen unangenehmen Erfahrungen, die man mit der heutigen ATO-Ordnung machte. Und zwar möchte ich in erster Linie die sehr oft kleinliche Handhabung der Bedürfnisklausel erwähnen. Gewiss, man kann den Pelz nicht waschen, ohne ihn nass zu machen und bei der Beurteilung der Bedürfnisfrage da und dort anzustossen. Aber es scheint mir, dass das Waschmittel, das angewendet wird, hier und da etwas zu scharf, zu kleinlich und formalistisch war, und dass die Praxis der ATO das ganze Prinzip des Bedürfnisnachweises diskreditierte. Ich kenne einen Fall, wo man erklärt hat, es sei kein Bedürfnis vorhanden, obschon die betreffenden Transportberechtigten in einem Kanton zugestandenermassen und erwiesenermassen das Bedürfnis nach Carfahrten nicht erfüllen konnten und deshalb aus einem anderen Kanton laufend Cars zugezogen werden mussten, die, um eine Fahrt von 25 km zu machen, zuerst eine Leerfahrt von 25 km, einfach gerechnet, machen mussten. Das ist doch ein Unsinn, wenn man 50—60 km Leerfahrt machen muss, um an einen Ort zu kommen, von dem aus man dann wieder eine 50—60 km besetzte Fahrt machen kann. Das ist doch kein Grundsatz, nach dem die Frage des Bedürfnisses gelöst werden kann. Hier hat man von Seiten der beteiligten Konzessionsinhaber erklärt, es sei kein Bedürfnis vorhanden, eine Konzession zu erteilen, weil man aus einem Umkreis von 25—30 km gratis Wagen mit solchen Leerfahrten herbeiziehen könne. Das wird auf die Dauer gesehen die Kosten für solche Transporte unbedingt verteuern müssen, auch wenn diese beteiligten Unternehmer erklären, sie hätten abgemacht, dass sie diese Leerfahrten kostenlos für einander ausführen.

Aus diesem Grund stelle ich zu Artikel 14 den Antrag, dass nicht nur das Bedürfnis der Landesgendgend berücksichtigt werden muss, sondern auch die Leistungsfähigkeit der Unternehmer der betreffenden Landesgendgend, nicht die der ganzen Schweiz oder benachbarter Kantone. Ich möchte also hier schon einen Antrag angemeldet haben.

Eine weitere schlechte Erfahrung, die man mit der bisherigen ATO gemacht hat, ist der grosse Papierkrieg, der bei der Anwendung dieser Verordnung jeweilen stattfindet. Wegen der kleinsten Fälle sammeln sich die dicksten Dossiers an, und was Herr Duttweiler kritisiert hat, muss ich als Anwalt aus der Praxis heraus ebenfalls kritisieren: Wenn man eine Beschwerde macht, bekommt man keine Einsicht in die Akten. Jeder Verbrecher hat das Recht, durch seinen Verteidiger Einsicht in die Untersuchungsakten zu erhalten. Aber hier, bei diesen Beschwerdeverfahren, war es bisher nicht möglich, zu erfahren, was für Einwendungen und von wem sie gemacht wurden. Das wurde unter dem Hinweis auf das angebliche Geschäftsgeheimnis,

das gewahrt werden müsse, abgelehnt. Ich gebe zu, dass an der vorliegenden Verordnung diese Verhältnisse einigermaßen verbessert werden, indem die Möglichkeit vorgesehen ist, dass ein mündliches Verfahren angeordnet werden kann, und dass in Rede und Gegenrede die Gründe dafür und dagegen vorgebracht werden können.

Wie es unter der bisherigen Ordnung zu und herging, hat mir ein Geschäftsmann in folgender Weise dargelegt: „Jedes Jahr haben wir erneut das Gesuch um eine Bewilligung für den gemischten Verkehr stellen und begründen müssen. Letztes Jahr haben wir uns erlaubt, das Gesuch für das Jahr 1949 zu stellen, und auf die stets wiederholte Begründung unserer früheren Gesuche seit 1943 hingewiesen und sie als bestehende Teile unseres neuen Gesuches erklärt. Dieses abgekürzte Verfahren ist aber prompt abgelehnt worden, und wir haben dann ein mehr als dreiseitiges Gesuch eingereicht, in dem wir zum sechsten Mal wiederholten, was wir alle Jahre seit 1943 der Behörde vorgetragen hatten. Eine lächerliche Belastung, die normalerweise auch noch im Dezember erledigt werden soll. Dabei wird der Dezember sonst noch dadurch belastet, dass sämtliche Behörden alle ihre Bewilligungen, Verlängerungsgesuche usw. immer auf den 1. Januar verlangen, statt dass man vernünftigerweise diese Gesuche, respektive den Ablauf dieser Bewilligungen über das Jahr verteilen würde, damit sich im Dezember nicht all dieser Papierkrieg zusammendrängt, mit und neben dem Weihnachtsgeschäft.“

Es scheint mir doch der Gipfel des Formalismus und Bürokratismus zu sein, wenn man sich nicht auf eine frühere Begründung berufen darf, die ja alle Jahre gleich ist oder gleich gewesen ist, und dass man, um die Bürokratie noch etwas mehr in Schwung zu bringen, alle Jahre die gleiche Begründung wortwörtlich wiederholen muss.

Das sind die Gründe, die mich veranlassen, mich bei der Eintretensabstimmung der Stimme zu enthalten. Ich sehe ein, dass eine Ordnung nötig ist, aber ich habe die Meinung, dass diese Vorlage doch noch so viele Giftzähne hat, dass man noch nicht ganz damit einverstanden sein kann.

Klötti: Es handelt sich um eine Vorlage von beträchtlicher Bedeutung, die auch referendumpolitisch wichtig sein kann. Ich möchte daher das Bedauern aussprechen, dass unsere Partei keine Vertretung in der vorberatenden Kommission hatte und dass wir in einer Fraktion von 52 Mann nicht in der Lage waren, Mitteilungen darüber zu machen, was in der vorberatenden Kommission des Prioritätsrates geschehen ist. Das ist nicht ganz befriedigend. Es ist ja richtig, dass wir eine so kleine Fraktion im Ständerat bilden, dass wir keinen Anspruch auf eine Vertretung in einer siebengliedrigen Kommission haben. Aber wenn es eine so wichtige Vorlage ist, hätte man eine Kommission von 9 Mitgliedern bestellen sollen, damit die grössten Parteien in der Kommission vertreten gewesen wären. Ich gebe zu, dass im Rat offenbar seinerzeit für die Autovorlage eine Kommission von nur 7 Mitgliedern vorgeschlagen worden ist und dass von unserer Seite keine Opposition gemacht worden ist. Aber wir kannten in jenem Mo-

mente nicht die Bedeutung der Vorlage. Mein Wunsch geht dahin, dass man künftig bei wichtigen Vorlagen die Kommissionen so stark bemesse, dass die wichtigsten Parteien darin vertreten sind.

Zur Eintretensfrage ein paar Worte. Ich will das Eisenbahn-Problem nicht anpacken, auf das Herr Duttweiler vorhin zu sprechen gekommen ist. Ich möchte immerhin sagen, dass ich schon vor zwanzig Jahren im Nationalrat vorgeschlagen habe, man möchte die damaligen Einnahmen des Bundes und der Kantone aus dem Benzinzoll nicht mehr anwachsen lassen und das künftige Plus als Ausgleich für den Verlust aus wachsender Autokonzurrenz den Bundesbahnen geben, denn je höher der Ertrag des Benzinzolls bei gleichem Ansatz ist, desto grösser muss der Automobilverkehr sein und desto mehr ist ein Ausgleich nötig. Ich habe auch vor einem Jahr hier bei der Beratung des Budgets der Bundesbahnen die Ansicht ausgesprochen, dass meines Erachtens ein Ausgleich zwischen Bahn und Auto ohne Bürokratie und ohne detaillierte Reglementierung am besten auf fiskalischem Wege erreichbar sei, eben auf dem Wege des Ausgleichs mittels der Besteuerung des Benzins. Ich will mich weiter darüber nicht auslassen, sondern nur zur Eintretensfrage ein paar Worte sprechen. Herr Duttweiler hat meines Erachtens den schriftlichen Antrag richtiger formuliert als den mündlichen, denn er hat die Verfassungsmässigkeit dieser Vorlage bezweifelt, und daraus müsste eigentlich ein Antrag auf Nichteintreten auf die Vorlage folgen, und nicht die blosser Zurückweisung, denn wenn man eine Sache nur zurückweist, will man bewirken, dass diese Vorlage umgearbeitet werde, aber man erklärt zugleich, dass man grundsätzlich mit ihr einverstanden sei.

Die Frage ist nun also hauptsächlich die, ob diese Vorlage verfassungsmässig sei. Müsste man diese Frage verneinen, dann gäbe es nichts anderes als Nichteintreten. Wenn der Bundesrat die bisherige Ordnung grundsätzlich fortsetzen will, was eigentlich jedermann bejaht, ausser Herr Duttweiler, dann müsste er bei Nichteintreten auf diese Vorlage vor Ende 1950 einen neuen Verfassungsartikel, der die nötige Grundlage schafft, und zugleich ein Gesetz vorschlagen. Der Bundesrat und die Kommission sind der Auffassung, dass die Frage der Verfassungsmässigkeit zu bejahen sei, und sie berufen sich dabei, wie Herr Dr. Iten vorhin auch erwähnt hat, auf die Artikel 36, 34ter und 41bis. Artikel 36 betrifft das Postregal, Artikel 34ter handelt vom Schutz der Arbeitnehmer durch Gesamtarbeitsverträge usw. und Artikel 41bis handelt von den Stempelabgaben.

Wie Herr Iten finde ich es als sonderbar, dass in dieser Aufzählung der Artikel 31bis weggelassen ist. Das hat offenbar bei manchem Mitglied Zweifel erweckt, ob eine genügende Verfassungsgrundlage vorhanden sei, oder bereits bestehende Zweifel bestärkt. Es kann dies nicht verwundern, wenn man die Botschaft des Bundesrates liest. Der Bundesrat hat wesentlich dazu beigetragen, die Zweifel an der Verfassungsmässigkeit dieser Vorlage zu steigern. Auf Seite 17 wird erklärt, dass die Vorlage sich in erster Linie auf Artikel 36 der Bundesverfassung stütze. Dann heisst es wörtlich: „Aus den Erwägungen, wie sie in der Botschaft zur geltenden

Autotransportordnung niedergelegt sind, lässt sich die Auffassung vertreten, dass die angerufenen Verfassungsbestimmungen eine hinreichende Grundlage für den vorliegenden Entwurf bilden, jedenfalls zum Sammeln von Erfahrungen während einer beschränkten Gültigkeitsdauer.“ Ich glaube, entweder ist die Verfassungsmässigkeit da oder sie ist nicht da; sie ist nicht davon abhängig, ob man Erfahrungen sammeln will. Man wird das ja immer tun wollen. Sie kann auch nicht abhängig sein davon, ob die Geltungsdauer eines Gesetzes länger oder kürzer sei.

Auf der gleichen Seite 17 wird auf den verworfenen Verkehrsteilungsartikel verwiesen und dann beigefügt, dass die Vorarbeiten für einen neuen Verfassungsartikel an die Hand genommen worden seien, und es wird erklärt: „Es ist naheliegend, die Gelegenheit wahrzunehmen, in der zu schaffenden neuen Bestimmung eine unanfechtbare Grundlage für den vorliegenden Entwurf zu schaffen.“ Damit wird doch eigentlich angedeutet, heute habe man noch keine unanfechtbare Grundlage. Es ist auch nicht vertrauenerweckend, wenn auf Seite 18 bei der Besprechung der Geltungsdauer von 3 Jahren erklärt wird: „Bis Ende 1953 wird nicht nur das Verfassungsproblem geklärt sein, sondern man wird auch...“ usw.

Das sind Bemerkungen, die einem etwas bedenklich stimmen. Bevor ich meinen Standpunkt erkläre, muss ich, wie Herr Duttweiler, gestehen, dass ich die Vorlage erst in Bern studieren konnte. Da mir zudem der Gang der Kommissionsberatungen nicht bekannt ist, ist es daher möglich, dass ich in diesem oder jenem Punkte eines besseren belehrt werde.

Die geltende Autotransportordnung hat in ihrem Ingress als Verfassungsgrundlage die Artikel 36, 34ter und 41 bis aufgeführt. Ein vierter Artikel ist auch zitiert, er fällt jedoch hier nicht in Betracht. Damals war der Artikel 34ter der Gewerbeartikel der Bundesverfassung, nach welchem alle möglichen Gesetze zur Regelung des Gewerbes erlassen werden können. Heute ist die Sache ganz anders (Zwischenruf Viel: Polizeiliche Gesetze!). Auch polizeiliche Gesetze, und zwar auch unter Abweichung von der Gewerbefreiheit, wie dies Burckhardt, Giacometti und andere bestätigen. Heute ist der Artikel 34ter mit diesem Inhalt verschwunden. Er ist bei der Revision der Wirtschaftsartikel hineinkomponiert worden in den neuen Artikel 31 bis der Bundesverfassung. Heute behandelt der Artikel 34ter die Arbeiterschutzbestimmungen und Gesamtarbeitsverträge. Ich möchte daher fragen: Ist es ein Irrtum, dass man vom Bundesrat aus diesen Artikel 34ter wieder zitiert, trotzdem es ein ganz anderer Artikel ist, und dass man den Artikel 31 bis nicht zitiert, trotzdem er der Nachfolger des alten Artikels 34ter ist? Den heutigen Artikel 34ter kann man zitieren, weil im Artikel 17 eine Bestimmung über die Gesamtarbeitsverträge enthalten ist. Aber der weitaus wichtigste Artikel ist Artikel 31 bis der Bundesverfassung. In diesem Artikel ist gesagt, dass man legiferieren dürfe über Handel und Gewerbe. In diesem Artikel findet sich — da komme ich in Gegensatz zu Herrn Duttweiler — die Bestimmung von Absatz 3, lit. a, wo als Voraussetzung für die Abweichung von der

Handels- und Gewerbefreiheit die Erhaltung wichtiger, in ihrer Existenzgrundlage bedrohter Wirtschaftszweige oder Berufe angerufen werden kann. Die Frage ist nun die: Sind in dieser Vorlage Bestimmungen enthalten über die Ausübung eines Gewerbes im Sinne des Artikels 31 bis, Absatz 1? Ich glaube, das ist zu bejahen, zumal die Vorlage keine Einschränkung des Werkverkehrs, der kein Gewerbe ist, enthält. Es handelt sich also hier ausschliesslich um die Regelung im Gewerbe.

Nun kommt die Frage: Verstösst die ATO gegen die Handels- und Gewerbefreiheit? Meines Erachtens ist diese Frage zu bejahen, denn durch Bedürfnisartikel wird die Handels- und Gewerbefreiheit eingeschränkt. Sodann erhebt sich die Frage, ob der Verstoss gegen diese Handels- und Gewerbefreiheit zulässig sei. Hier komme ich nun mit Herrn Iten zu der Bejahung der Frage, denn wer sich an die anarchischen Zustände der dreissiger Jahre mit ihren Nachteilen nicht nur für die Unternehmer, sondern auch für die Arbeiter und auch für das Publikum, erinnert, kann zu keiner anderen Auffassung kommen. Jeder, der keine sichere Existenz hatte, konnte einen alten Occasionswagen kaufen und mit ihm 12, 13, 14 und mehr Stunden im Lande herum fahren, und wurde so zu einer Gefährdung des Verkehrs auf der Strasse. Wir sind alle einig, auch Herr Dr. Iten, dass wir zu dieser Anarchie der dreissiger Jahre nicht zurückkehren dürfen. Es ist daher die Auffassung, dass das Autotransportgewerbe in seiner Existenzgrundlage gefährdet wäre, wenn wir die bisherige Ordnung einfach aufheben wollten, zulässig. Diese Ansicht teilt auch der Bundesrat. Der Bundesrat sagt auf Seite 17 der Botschaft: „Wir möchten nicht unerwähnt lassen, dass wenn der vorliegende Entwurf mangels verfassungsrechtlicher Grundlage nicht angenommen wird, die wiederauflebende Freiheit des Strassentransportes, namentlich aber des gemischten Verkehrs, das Transportgewerbe sehr bald so in seiner Existenz bedrohen würde, dass Massnahmen gestützt auf Artikel 31 bis der Bundesverfassung unvermeidlich würden.“ Da decken sich nun sonderbarerweise die Auffassung des Bundesrates und die Auffassung des Herrn Duttweiler. Ich bin aber mit dem Referenten, Herrn Clausen, der Ansicht, dass heute schon eine Gefährdung vorliegt und dass wir nicht warten müssen, bis der Notstand da ist. Wir dürfen schon heute die entsprechenden Massnahmen treffen, um Zustände zu verhüten, bei denen die Existenzgrundlage des Autotransportgewerbes erschüttert wird. Ich möchte Herrn Duttweiler auch darauf aufmerksam machen, dass sich schon heute die Krisenerscheinungen im Autotransportgewerbe bemerkbar zu machen beginnen und dass sich diese Anfänge zur eigentlichen Krise auswachsen würden, wenn wir jetzt zuwarten wollten. Es ist auch fraglich, ob wir bei Zuwarten bis zur eigentlichen Krise rechtzeitig eine Gesetzgebung zustande bringen könnten, um das Chaos rasch zu beseitigen. Ich bezweifle das. Ich glaube, wir sollten jetzt handeln, denn *gouverner c'est prévoir*. Wir sollten vorsorgen, dass diese Existenzuntergrabung des Autotransportgewerbes nicht zur Wirklichkeit wird. Ich werde deshalb bei der Beratung des Ingresses beantragen, dass wir unter den aufgezählten Artikeln auch noch den Artikel 31 bis

zitierten, der neben dem Artikel 36, der das Postregal statuiert, die Hauptgrundlage für diesen allgemeinen Bundesbeschluss bildet. Ich stimme also für Eintreten und möchte dabei Herrn Dr. Iten sagen, dass ich seine Haltung eigentlich nicht gut verstehe. Er bezeichnet eine Fortsetzung der Ordnung für notwendig, ist aber mit einigen Detailbestimmungen dieser Ordnung nicht einverstanden, und deshalb will er nicht Eintreten. Er sollte von seinem Standpunkt aus auch für Eintreten sein und bei der Detailberatung die Anträge stellen, die der Beseitigung von Mängeln der bisherigen Ordnung dienen. Ich bin also gegen den Rückweisungsantrag und stimme für Eintreten mit der Ankündigung des Antrages zum Ingress.

M. Picot: Je ne voudrais pas me prononcer d'emblée, comme le propose M. Duttweiler, sur la non-entrée en matière ou le renvoi du projet au Conseil fédéral. En effet, il faut reconnaître qu'on a fait un réel effort pour que ce projet vienne à la rencontre de ceux qui ont organisé le referendum et qu'on a finalement abouti à une solution raisonnable. Cependant, nous n'avons pas l'impression que cette loi soit complètement mûrie et nous réservons encore notre décision lors du vote final.

Ceux qui n'ont pas fait partie de la commission, ont le sentiment que certains articles de ce projet exhalent encore un peu l'odeur des pouvoirs extraordinaires. Je voudrais en donner deux exemples:

Il s'agit tout d'abord de l'article 5, alinéa 3, relatif aux transports mixtes. Il dispose ceci: «Après consultation ou sur la proposition des cantons, des associations économiques intéressées, des entreprises publiques de transport et de l'association mentionnée à l'article 10, le Conseil fédéral décidera que les transports mixtes suivants pourront être effectués sans autorisation.»

Je crois que ce n'est pas une méthode législative de dire que des droits seront accordés au peuple lorsqu'on aura consulté les cantons ou que ceux-ci, de même que les associations économiques intéressées, les entreprises publiques de transport et l'association des transports, mentionnée à l'article 10 de la loi, auront fait des propositions. S'il y a un referendum, quelle figure ferons-nous devant les électeurs lorsqu'il nous demanderont s'ils peuvent ou non faire des transports mixtes? Nous serons obligés de leur dire qu'ils le sauront après le vote de la loi, lorsque les groupements intéressés auront donné leur avis et que le Conseil fédéral aura pris sa décision. J'estime que cette loi ne peut être acceptée que si nous donnons un droit «les transports mixtes suivants pourront être effectués», à quoi il convient d'ajouter l'adjonction proposée par M. Iten.

Il y a ensuite l'article 24, lequel prévoit que lorsqu'une décision défavorable est prise à l'égard de quelqu'un qui est au bénéfice d'une concession, celui-ci peut recourir à une commission qui n'est autre que la commission fédérale des transports. Or, cette commission est un grand plenum dans lequel vous trouvez des représentants des cantons, des groupements économiques intéressés, des entreprises publiques, de l'industrie, des transports automobiles. Il ne s'agit donc pas d'une juridiction, mais d'un ensemble d'intérêts particuliers qui se balancent. Nous avons pu constater ces dernières années

que dans ces affaires de concession, de petits négociants, de petits industriels, de petits transporteurs professionnels étaient traités par dessous jambe par les associations intéressées qui leur refusaient des concessions et prenaient des décisions entachées d'un certain arbitraire. Or, en cette matière où les droits civils des citoyens et la liberté de l'industrie et du commerce sont engagés, il me semble nécessaire qu'on puisse recourir au Tribunal fédéral en cas d'arbitraire. Doit-il s'agir d'un recours de droit administratif? Je préférerais, pour ma part, un recours à la Chambre de droit public prévoyant que le Tribunal fédéral n'entrerait pas dans le détail du fond, mais pourrait casser des décisions arbitraires. Il s'agit là de décisions par lesquelles il y a trop souvent des injustices pour s'en remettre simplement à une commission qui n'est pas une juridiction. Or, nous devons donner des garanties aux citoyens, car la Suisse est fondée sur le droit, un «Rechtsstaat».

Je voudrais encore revenir brièvement sur les observations judicieuses de M. Klöti. Les articles constitutionnels énumérés dans le préambule l'ont été avec une certaine légèreté. L'article 36 est relatif aux P.T.T. On ne peut pas se référer à cet article pour légiférer sur l'ensemble des transports. Quant à l'article 34, on a commis une erreur. C'est l'article 34ter qu'il faut invoquer. L'article 34ter actuel concerne la législation du travail. Or, il ne s'agit pas ici des rapports entre transporteurs patrons et employés, mais des relations des transporteurs eux-mêmes avec la route et l'Etat. Quant à l'article 44 bis, il n'a rien à faire là, car il a introduit le droit de timbre sur certains transports. Or, il ne s'agit pas de modifier la législation fiscale en matière de droit de timbre. Une brassée d'organisations et de commissions s'occupent actuellement du problème fiscal, qui n'a rien à faire là et M. Klöti a eu peut-être raison de dire qu'il s'agit en réalité, par cet article 41 bis, de sauvegarder une branche d'industries.

M. Klöti attire notre attention sur le fait que la porte de l'article 31 bis peut être plus ou moins complètement ouverte ou même entièrement fermée. Il dit que gouverner c'est prévoir. Dans le cas particulier, l'autorité fédérale serait compétente. Mais pouvons-nous légiférer sur chaque branche d'industrie et limiter ses libertés en prétendant toujours que dans un avenir plus ou moins rapproché, telle ou telle d'entre elle sera menacée? A ce taux-là, nous devons faire très attention. Ainsi que l'a dit M. Duttweiler, le peuple suisse a voté l'article constitutionnel, le 6 juillet 1947, en demandant qu'on n'en fasse aucun abus. Aussi la question constitutionnelle peut-elle être encore examinée.

Speiser: Ein unbefangenes Ratsmitglied, das nicht juristisch geschult ist, steht wieder einmal vor einem sehr unangenehmen Dilemma: entweder muss er für Eintreten stimmen für eine Vorlage, deren verfassungsmässige Grundlage auf alle Fälle sehr zweifelhaft ist — das haben alle bisherigen Voten gezeigt — oder er lehnt sie ab, und dann kommt das Chaos, das auch von Herrn Duttweiler nicht bestritten wird, wenn alle heutigen Bestimmungen aufgehoben werden. Wir haben also eigentlich die Wahl zwischen einem Verkehrschaos und einem

Rechtschaos. Wir müssen uns entscheiden. Ich möchte feststellen, dass auch Herr Duttweiler — dem übrigens sein gewohntes Glück ein sehr gutes Thema zu seiner Jungferrede zugespielt hat — nicht dem Chaos das Wort geredet hat. Aber wir wollen eine Ordnung in der Freiheit. Was man uns hier nun vorlegt, ist eine Ordnung in der Unfreiheit, d. h. eine Ordnung, ähnlich wie sie unter dem Zunftregime geherrscht hatte. Auch die Zünfte haben Ordnung gebracht; das ist nicht bestritten. Sie waren sicher ein Element der Ordnung. Aber trotzdem haben namentlich die Jungen vor 100 und 150 Jahren das ganze Regime in Bausch und Bogen verworfen. Solche Revolutionen könnten wieder kommen, wenn wir auf diesem Wege weitergehen.

Ich glaube, das Beste wird sein, was auch schon angeraten worden ist: Wir treten ein und suchen der Vorlage in der Detailberatung die schlimmsten Giftzähne zu ziehen, die Auswüchse zu mildern. Ich werde das bei Art. 14 versuchen. Und dann behalten wir uns für die Schlussabstimmung, wenn es nicht gelingen sollte, die Vorlage wesentlich zu verbessern, vor, sie abzulehnen.

Noch kurz eine Bemerkung zum Vorschlag Duttweiler, dass eine Regulierung des Benzinolles zur Regulierung des Strassenverkehrs zugunsten der Bundesbahnen vorgenommen werden sollte. Der Gedanke ist an sich bestechend und ingenios. Aber er hat doch einen Haken. Es ist nicht richtig, dass wir die Automobilisten über den Benzinolllast zwingen, die Strassen zu unterhalten und auszubauen, und sie dann mittels einer neuen Erhöhung des Zolles daran verhindern, die von ihnen mitfinanzierten Strassen zu benutzen, sondern in der Eisenbahn zu fahren.

Es wäre auch nicht logisch, dieses System anzuwenden in Fällen, wo eine Eisenbahnfahrt überhaupt nicht in Frage kommt. Ich erwähne den Taxiverkehr in den Städten, wo keine Bahnkonkurrenz besteht, die Fahrten von Ärzten usw. und schliesslich die Autofahrten in Gebieten, die gar nicht von Eisenbahnen bedient werden. Ich glaube deshalb, dieser Gedanke werde nicht zur Lösung des Koordinationsproblems im Autobetrieb führen können. Ich werde also für Eintreten stimmen, mit dem Vorbehalt, den ich eingangs angedeutet habe.

Stüssi: Nachdem Herr Duttweiler seinen ursprünglichen Nichteintretensantrag fallen gelassen und durch einen Rückweisungsantrag ersetzt hat, nehme ich seinen ursprünglichen Nichteintretensantrag wieder auf. Ich verzichte darauf, ihn näher zu begründen. Teilweise kann ich mich mit den Ausführungen von Herrn Kollege Duttweiler einverstanden erklären; teilweise hätte ich eigene Betrachtungen anzubringen, solche allgemein politischer und auch rechtlicher Natur. Ich möchte mich aber nicht in geistige Unkosten stürzen (Heiterkeit), weil ich mir darüber klar bin, dass eine Mehrheit dieses Rates mit vollen Segeln den durch die bisherige Autotransportordnung eingeschlagenen Weg weitergehen wird.

Schmuki: Ich bin der Ansicht, dass das Abstimmungsergebnis vom 11. September uns die Pflicht nahelegt, genau und gewissenhaft zu untersuchen, ob wir für die Ordnung der Transporte von

Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen eine genügende verfassungsrechtliche Grundlage haben.

Im Ingress ist als wesentliche Rechtsgrundlage der Art. 36 der Bundesverfassung angenommen, der das Post- und Telegraphenwesen im ganzen Umfang der Eidgenossenschaft als Bundessache erklärt. Bereits bei Anlass der Beratung des Verkehrsartikels von 1942, eines Verfassungsartikels für die Neuordnung der schweizerischen Verkehrswirtschaft, wurde untersucht und diskutiert, ob Art. 36 des Postregalgesetzes die genügende Grundlage bilde. Dabei ist schon damals die Frage beantwortet worden, worin Umfang und Grenzen des Postregales liegen. Die Verfassung selbst spricht nur vom Postwesen, entsagt somit einer ausdrücklichen verfassungsmässigen Grenzziehung. Daraus haben einige Staatsrechtslehrer, wie Fleiner und Blumenstein, den Schluss gezogen, dass es eine verfassungsmässige Grenze des Postregals überhaupt nicht gebe, und es dem Belieben des Gesetzgebers zufalle, das Transportmonopol eng oder weit zu umgrenzen. Herr Professor Blumenstein hat in einem Gutachten sogar eine Auslegung nach dem Zweckgedanken entdeckt, wonach das Postregal allgemein eine rationelle Ausgestaltung des Verkehrswesens anstrebe und somit je nach den sich ändernden Verkehrsbedürfnissen und der Ausgestaltung der öffentlichen Transportarten ausgedehnt werden könnte, was in seiner letzten Konsequenz einem allgemeinen Transportmonopol gleichkomme. Wenn man jenes Gutachten von Professor Blumenstein durchliest, ist man zwar bis zum Schlusssatz im Zweifel darüber, ob das Gutachten zu einem positiven oder einem negativen Resultat komme.

Der Bundesrat selbst hatte in verschiedenen Gutachten bei Anlass von Gesetzesvorlagen über die Verkehrswirtschaft den Begriff des Postregals erläutert; er ist — wenn auch wenig überzeugend — zur Auffassung gelangt, dass Art. 36 BV die Rechtsgrundlage bilde, obwohl der Inhalt des Postregals sich auf die regelmässige und periodische Personenbeförderung und den Transport von Briefen und Paketen bis zu 5 kg beschränkt.

Damit bin ich der Auffassung, dass — diese Auffassung ist im übrigen auch bei Anlass der Verkehrsartikel 1942 zum Ausdruck gekommen, sonst hätte es keines Anlaufes für einen Koordinationsartikel bedurft — das Postregal keine genügende verfassungsrechtliche Grundlage für die vorliegende Verkehrsordnung bildet. Wir haben gestern bei Beratung der Privatbahnhilfe gehört, dass ein neuer Koordinationsartikel in Vorbereitung bzw. im Studium stehe. Wenn der Artikel über das Postregal keine genügende Rechtsgrundlage bildet für den Erlass einer gesetzlichen Ordnung des Autotransportgewerbes, so ist zu untersuchen, ob die Verfassung einen andern Rechtstitel gibt, und da gehe ich mit den Ausführungen von Herrn Klöti einig, dass als Rechtsgrundlage für Einschränkungs-massnahmen für die Ordnung im Transportgewerbe nur der Art. 31 bis in Betracht fallen kann. Die Autotransportordnung ist übrigens damals in Rücksicht auf die herrschende Notlage im Autotransportgewerbe geschaffen worden. Ich bin der Auffassung, dass der Art. 31 bis BV in den Ingress aufgenommen werden sollte. Ich hätte es begrüsst, wenn der

Bundesrat sich etwas einlässlicher und deutlicher über die Rechtsgrundlage ausgesprochen hätte. In Rücksicht auf die Tatsache, dass eine Verlängerung und Neuordnung wichtig und notwendig ist, bin ich der Auffassung, dass wir auf die Behandlung der Materie eintreten sollten.

Im weitem bin ich der Auffassung, dass wir in der Detailberatung allen unnötigen Ballast beiseite lassen müssen. Es ist auf den grossen Unwillen hinzuweisen, welchen bisher die Handhabung der Autotransportordnung in weiten Kreisen ausgelöst hat. Es hat mir jüngst ein hoher Beamter der Generaldirektion der Bundesbahnen gesagt, dass er errötet sei angesichts der grossen Dossiers, welche vom Amt für Verkehr für einzelne Fälle von geringer Bedeutung angelegt wurden. Der eine oder andere von uns hatte gelegentlich die Möglichkeit, Einblick zu nehmen in die Schwierigkeiten und Hindernisse, die hier der Privatwirtschaft zuteil wurden. Ich gebe zu, dass der eigentliche Lastwagenverkehr einer gesetzlichen Ordnung und Beschränkung bedarf, auch aus gewerbepolitischen Gründen, und hiefür haben wir die verfassungsrechtliche Grundlage. Ich unterstütze den Antrag von Herrn Kollege Dr. Klöti, der dahin geht, Art. 31 bis BV im Ingress aufzuführen.

M. Celio, conseiller fédéral: J'aurais peut-être pu m'abstenir d'intervenir encore dans la discussion sur l'entrée en matière en ce qui concerne la constitutionnalité du projet d'arrêté qui vous est soumis, après l'exposé très circonstancié et très précis de M. Clausen, rapporteur de la commission. Mais j'ai eu un peu l'impression que votre rapporteur a été, si je puis dire, une *vox clamantis in deserto*; j'ai entendu, en effet, M. Picot critiquer le fait qu'on ait invoqué dans ce projet l'article 36 de la constitution qui, selon lui, ne serait pas suffisant pour justifier l'arrêté qui vous est soumis. Il faut donc bien que je revienne un instant sur la portée de l'article 36 de la constitution, à seule fin de prouver que cet article constitue à lui seul une base suffisante.

Il faut examiner cet article 36 concernant la régle des postès dans sa genèse ou, mieux encore, dans son développement historique. En vous citant quelques dates je parviendrai à vous convaincre qu'il ne s'agit en réalité pas seulement d'un article constitutionnel qui règle la régle des postès, mais que cet article embrasse tous les transports, y compris le transport des nouvelles par la radio.

En 1872, lors de la mise sur pied de la nouvelle loi sur les chemins de fer, il n'existait aucun article constitutionnel dans le domaine des transports; celui-ci était de la compétence des cantons. Malgré cela, on a créé la loi sur les chemins de fer de 1872, dans laquelle on a prévu des concessions en matière de chemins de fer. Sur quelle base constitutionnelle? Aucune, si ce n'est l'article 33 — car c'était alors l'article 33 de la constitution — sur la régle des postès.

En 1848, on ne parlait que de régle des postès; mais en 1874, on a étendu cette conception aux télégraphes, puis, en 1878, aux téléphones. Enfin, en admettant qu'il y avait en l'occurrence une certaine analogie, on y a ajouté, en 1924, la radiophonie. Pourquoi la radiophonie, si ce n'est parce que c'est un moyen de transport de la pensée? Et

en 1919, sans aucune base légale, et par ordonnance, on a même réglé la navigation en se fondant toujours sur la régle des postès. Il en est de même des ascenseurs et des téléphériques, lesquels sont également soumis à une concession et cela toujours sur la base de l'article relatif à la régle des postès. Tout cela vous prouve que cet article contenait à son origine déjà et dans ses développements ultérieurs tout ce qui pouvait avoir une relation quelconque avec les transports. Cet article s'est développé d'une façon telle qu'avant même qu'on modifie la constitution en ce qui concerne ces transports particuliers, on appliquait déjà le régime de la concession en se fondant sur la régle des postès. Je ne vous apprend rien de nouveau; cela a déjà été dit devant le Conseil il y a quelques années, lorsque mon prédécesseur au Département des postès et des chemins de fer a développé ces arguments à cette même tribune pour convaincre le Conseil des Etats. Cela, en ce qui concerne l'article relatif à la régle postale.

MM. Iten et Klöti insistent pour qu'on cite également l'article 31 bis de la constitution fédérale, et MM. Schmuki et Picot se rangent, eux aussi, à ce point de vue. Je ne crois pas que cela soit indispensable. C'est à dessein que nous nous sommes abstenus de citer cet article, pour la simple raison que l'article 31 bis prévoit qu'il peut être dérogé à la liberté de commerce et de l'industrie en vue de sauvegarder d'importantes branches de l'économie nationale ou des professions menacées dans leur existence, ainsi que pour développer la capacité professionnelle de personnes exerçant une activité indépendante — ce n'est pas le cas ici — menacées dans leur existence.

Or, le but du statut des transports automobiles est d'éviter qu'une branche économique ne soit menacée dans son existence. Nous ne voulons pas intervenir *post factum*, lorsque cette industrie est déjà menacée; nous entendons intervenir avant. C'est pourquoi nous avons dit dans le message que si, pour des raisons d'ordre constitutionnel, on devait repousser ce statut, c'est alors, sans aucun doute, l'article 31 bis qui devrait entrer en ligne de compte, car nous croyons que sans ledit statut, nous tomberions à brève échéance dans une situation extrêmement cahotique. Nous ne croyons donc pas que le moment soit venu de recourir à l'article 31 bis; ce serait même contraire à la *ratio legis* de ce statut, puisque nous intervenons afin d'empêcher qu'une branche de l'économie nationale ne soit menacée dans son existence. Elle ne l'est pas encore, mais elle pourrait l'être si nous n'intervenions pas.

On s'est demandé aussi pourquoi l'article 34 ter avait été invoqué. Tout simplement parce que la lettre c de cet article dit que la Confédération a le droit de légiférer sur la force obligatoire générale des contrats collectifs de travail ou d'autres accords. Vous savez que dans notre statut des transports automobiles, le contrat collectif est prévu entre entrepreneurs et travailleurs de cette branche d'activité. C'est pour cette seule raison que nous avons cité l'article 34 ter. On se demande aussi ce que l'article 41 bis fait là. C'est l'article 7 du projet d'arrêté qui fait allusion au droit de timbre. C'est pourquoi il se fonde également sur l'article 41 bis de la constitution.

Indépendamment de l'interprétation des articles constitutionnels, il y a un autre argument, décisif, quant à la constitutionnalité du projet.

Cette constitutionnalité a été reconnue par le parlement en 1939 et en 1945. Or, il me semble exclu que l'actuel législateur puisse contester la constitutionnalité de ce qui avait été reconnu comme tel par ses prédécesseurs. Nous n'avons pas, comme aux Etats-Unis, une cour de justice qui détermine la constitutionnalité des lois. En Suisse, cette prérogative est réservée au parlement et au peuple. Lorsqu'un projet de loi est soumis au parlement, c'est ce dernier qui se prononce sur sa constitutionnalité. Or, c'est ce que vous avez fait en 1939 et en 1945. Voilà pourquoi j'estime que la question de la constitutionnalité ne peut plus être soulevée sur le terrain parlementaire. S'il y a referendum, le peuple se prononcera. Peut-être dira-t-il que ce statut des transports automobiles n'est pas acceptable au point de vue constitutionnel. Mais, sur le terrain parlementaire, cette question ne doit plus se poser. On ne saurait concevoir que M. Klöti et d'autres membres de ce Conseil qui ont admis la constitutionnalité des projets précédents, en 1939 et 1945, mettent en doute celle du projet actuel. Cette question a déjà été réglée à trois reprises par le parlement, de sorte qu'il n'y a pas lieu d'y revenir.

M. Duttweiler propose le renvoi du projet au Conseil fédéral et M. Stüssi de ne pas entrer en matière.

M. Duttweiler est pour la liberté absolue, avec quelques restrictions si c'est nécessaire, au moins sur le plan régional. La liberté absolue qui a régné de 1930 à 1939 a créé un état de malaise, aussi bien dans les milieux se rattachant aux transports automobiles que dans les milieux ferroviaires. Si vous voulez bien faire un effort de mémoire, vous vous souviendrez, que durant cette décade, les comptes des chemins de fer fédéraux ont enregistré des déficits croissants. Mais on assista aussi à la déconfiture — concordats et faillites — de plusieurs transporteurs professionnels par automobiles. De plus, il y eut un grave malaise social. La concurrence effrénée entre les chemins de fer et les transporteurs professionnels, ainsi qu'entre ces derniers eux-mêmes, cette concurrence si chère à M. Duttweiler, obligea souvent les employeurs, malgré les ordonnances réglant la durée du travail, à laisser les conducteurs de leurs véhicules jour et nuit au volant. Il en résulta une atteinte à la santé du personnel, insuffisamment reposé, ainsi qu'une augmentation des dangers de la circulation. Il y eut enfin, dans l'industrie des transports routiers, un malaise technique qui empêcha de renouveler à temps le parc des véhicules automobiles. Les travaux de réparations étaient souvent négligés. Cet état de choses fut nuisible à notre défense nationale car, ainsi que chacun le sait, l'armée réquisitionne en cas de besoin des véhicules privés.

Les conséquences de cette période de liberté totale furent donc un malaise financier, un malaise social et un malaise technique.

M. Duttweiler est d'avis que la situation actuelle n'est pas comparable à celle de jadis. Certes, mais il ne faut pas oublier que cela est dû au fait que, depuis dix ans déjà, existe un statut des transports automobiles qui règle les relations entre les trans-

porteurs eux-mêmes et entre ceux-ci et les chemins de fer.

Quels sont les résultats de la liberté raisonnable à laquelle nous nous référons dans notre statut?

Tout d'abord, peut-on sérieusement affirmer que le régime des concessions prévu dans le statut a empêché la création d'un parc de camions et d'automobiles suffisant pour les besoins de notre économie, dans une des périodes les plus favorables et de haute conjoncture? Les statistiques sont là pour prouver le contraire. Le 30 septembre 1948, on comptait 3834 entreprises professionnelles. Le nombre des véhicules affectés au transport des personnes s'élevait à 3743 et celui des véhicules affectés au transport de choses à 3949. En revanche, les entreprises effectuant des transports privés étaient au nombre de 21 000. Les camions étaient au nombre de 13 000 et les camionnettes au nombre de 15 000. Peut-on dire que le développement de nos transports routiers a été entravé?

Qui donc se plaint? Qui donc prétend que ce développement serait insuffisant pour les besoins de notre économie? ... Personne!

Et qu'arriverait-il si l'on donnait cette liberté absolue chère à M. Duttweiler? Que verrions-nous? Nous verrions la qualité des transports baisser. Sans doute, les prix diminueraient aussi par l'effet de la concurrence, mais avec quelles déplorables répercussions sur les transports ferroviaires? Est-ce cela que vous désirez, M. Duttweiler? Et vous aussi, M. Stüssi, qui vous opposez catégoriquement à l'entrée en matière? Mais alors, que proposez-vous en échange? Que nous offrez-vous à la place du statut, pour réglementer les transports professionnels? Je pourrais à la rigueur concevoir votre opposition si au moins vous apportiez une solution de remplacement. Mais non, vous venez les mains absolument vides.

Liberté absolue ... C'est un grand mot, mais vous savez bien ce que cela signifie dans la réalité. Voilà pourquoi je vous trouve illogique, M. Stüssi. Que vous soyez hostile au projet pour des raisons constitutionnelles, je pourrais encore l'admettre, mais quand vous vous y opposez purement et simplement sans apporter d'argument dans l'ordre constitutionnel, alors là, je ne vous comprends plus.

M. Duttweiler, lui, a au moins le mérite de suggérer certaines solutions — je prierais volontiers M. Stüssi de faire de même, mais j'ai l'impression qu'il me serait bien difficile de le convaincre — M. Duttweiler donc envisage certaines solutions pour le cas où les choses iraient mal ...; il admet alors une intervention qui serait indispensable. Mais nous, nous entendons au contraire que les choses aillent bien. Quoi qu'il en soit, M. Duttweiler pense par exemple à la création d'un organisme des chemins de fer fédéraux — il a oublié les chemins de fer privés, mais peu importe — à la création entre transporteurs d'une sorte de conseil appelé à examiner le problème d'une éventuelle augmentation ultérieure des tarifs ... Nous voulons bien, de notre côté, envisager aussi des solutions de ce genre, mais alors dans le cadre de la réforme constitutionnelle du régime de tous les transports, réforme qu'il est cependant impossible de mettre sur pied en l'espace d'une année. Il faut nous laisser pour cela au moins deux ans, ou même trois.

Dans ces conditions, M. Duttweiler, renoncez je vous prie, à vous opposer à l'entrée en matière. Les mesures que nous proposons n'auront qu'une durée de trois ans. Ce sera la continuation d'un état de choses qui dure depuis dix ans. Permettez-nous de poursuivre nos expériences en retenant d'ailleurs votre suggestion d'examiner l'ensemble du problème. Et alors quand viendra le moment de discuter la réforme constitutionnelle des transports et de mettre fin au statut actuel au bout de trois ans, on s'efforcera, si cela est possible, et si une amélioration paraît nécessaire, de faire mieux. Mais se cantonner purement et simplement dans une opposition stérile, sans rien proposer à la place du projet de statut actuel, serait une politique dangereuse pour la santé économique de notre pays.

Permettez-moi encore quelques brèves considérations — et ici je réponds plus spécialement à M. Picot.

En comparant le statut en vigueur et le régime nouveau que nous vous proposons, vous aurez constaté que celui-ci est beaucoup moins centralisateur, beaucoup plus libéral que celui-là, car il prévoit — article 6 — que les cantons ainsi que les intéressés seront consultés pour l'élaboration des conditions de transport; et c'est là un point important. A l'article 5 également, puisque les cantons ont des représentants à la commission des transports, ils pourront également présenter des propositions pour obtenir du Conseil fédéral de dispenser les transports mixtes de l'autorisation qui est requise dans le statut actuel.

D'autre part, à l'article 13 du projet d'arrêté, est réservée la délégation de certains pouvoirs à des cantons, voire avec leur assentiment, à des communes, ainsi qu'à certains organes. De même les cantons seront représentés dans la commission des transports chargés de donner son avis sur des questions relatives à l'exécution du statut et de statuer sur les recours. Enfin, bien entendu, la poursuite pénale sera du ressort cantonal.

Ainsi, vous le voyez, nous avons fait un gros effort pour nous affranchir de ce qu'on appelle l'esprit centralisateur de la Confédération et pour améliorer sérieusement le statut des transports automobiles. On peut dire que, d'une manière générale, tout le projet est inspiré d'une collaboration étroite entre le Conseil fédéral, les associations économiques intéressées, les entreprises publiques de transport et les cantons. C'est une œuvre de compromis. Comme telle, son application suppose des consultations avec tous ceux qui jouent un rôle important dans le domaine des transports ou qui ont dans ce secteur des intérêts vitaux.

En même temps, c'est un régime plus libéral. D'ailleurs je conviens que c'est là moins un mérite du Conseil fédéral que de votre commission; et pourquoi? Parce que dans l'arrêté du Conseil fédéral, on posait le principe que celui qui assure lui-même ses propres transports ne peut effectuer des transports à titre onéreux pour le compte de tiers. Certaines dérogations à ce principe rigide étaient prévues. En revanche, avec la nouvelle proposition de votre commission, à l'article 5, une grande marge de liberté est laissée aux transports mixtes.

Vous avez, Monsieur Duttweiler, insisté sur les risques d'un referendum dont le succès, d'après vous, serait d'avance certain. Je veux bien le croire, mais en ce qui concerne le stade ultérieur, celui de la votation populaire, j'ai le droit d'éprouver quelques doutes, car les adversaires les plus déterminés du statut étaient justement les transporteurs mixtes; c'était aussi les habitants de la campagne et des régions montagneuses, irrités de ne pouvoir utiliser ces transports mixtes pour leurs propres besoins. Or, à la lecture du nouvel article 5 du statut, vous pouvez vous convaincre qu'une large part est faite désormais à ces transporteurs mixtes — et les transporteurs professionnels se sont déclarés d'accord. Dans ces conditions et bien qu'il soit toujours aventureux de jouer les prophètes, je me demande qui pourrait, en toute conscience, voter contre un statut où, incontestablement, on a largement tenu compte des légitimes intérêts de la collectivité.

Ce sont les raisons pour lesquelles je vous prie vivement de repousser tant la proposition de M. Stüssi de non-entrée en matière que celle de M. Duttweiler de renvoi au Conseil fédéral. Car en laissant le pays longtemps encore sans une législation appropriée dans le domaine des transports, nous ne servirions ni les intérêts des transporteurs, même routiers, ni les intérêts des chemins de fer. Au contraire, on nuirait à la majorité du peuple, car c'est lui qui, en fin de compte, doit payer lorsque les chemins de fer publics ou privés ne peuvent plus faire face à leurs obligations et lorsque même les entreprises de transports routiers ne sont plus en mesure de donner toutes les garanties désirables.

Duttweiler: Ich habe mich erkundigt und erfahren, dass es nicht üblich ist, dass im Ständerat nach der Antwort des Vertreters des Bundesrates noch einmal das Wort ergriffen wird. Aber ich muss einiges berichtigen. Es ist von Herrn Bundesrat Celio gesagt worden, und zwar mehrmals, dass ich für eine absolute Freiheit sei. Ich darf erwarten, dass das, was deutlich gesagt worden ist, auch verstanden worden ist, nämlich dass eine Bewilligungspflicht wohl denkbar sei und dass ich einer solchen sogar zustimmen würde, die den Abschluss eines Gesamtarbeitsvertrages zur Bedingung für den gewerbmässigen Verkehr einer Firma macht. Ferner die Bedingung, dass die betreffenden Fahrzeuge armeetüchtig sind und drittens, dass eine Bahn- und Strassentransportgemeinschaft gegründet werde. Es ist also nicht richtig, dass ich für absolute Freiheit bin. Ich habe nun erwartet, dass in der Ständekammer, die ja natürlich höher eingeschätzt wird als der laute Nationalrat, sachlicher diskutiert würde. Ich bin aus diesem Grunde etwas enttäuscht.

Dann wehre ich mich mit letzter Energie dagegen, dass der Wirtschaftsartikel 31 bis in dieser Weise missbraucht wird. Das wäre, entschuldigen Sie den kräftigen Ausdruck, eine Schindluderei, wenn man dem Volke seinerzeit sagte, dass zum Schutz bedrohter Wirtschaftszweige der Staat eingreifen darf. Das war ein Hauptargument während der Abstimmung. Nun würde man ein absolut blühendes Gewerbe auf Grund dieses Art. 31 bis einschränken. Nachher wäre auch der letzte Rest von Vertrauen in Treu und Glauben der eidgenössischen

Räte dahin. Das dürfen wir uns nicht leisten. Ich wehre mich deshalb bei dieser Gelegenheit, weil auf diese Weise die gesamte Wirtschaft, ohne jede Ausnahme, mit den Wirtschaftsartikeln reglementiert werden könnte. Das Transportgewerbe kenne ich genau; wir beschäftigen sehr viele gewerbsmässige Spediteure. Das Transportgewerbe ist gesund und verdient, die Unternehmer haben die Wagen abgeschrieben, und zwar infolge der guten Beschäftigung während des Krieges. Wenn man es wagt, den Art. 31 bis zu missbrauchen und zu erklären, dieses Gewerbe sei bedroht, dann hört alles auf, da glaube ich, dass es tatsächlich zu einer ernsten Krise kommt, denn jene Wirtschaftsartikel wurden mit einem Zufallsmehr angenommen und mehr oder weniger im Schlepptau der AHV, wie jedem Anwesenden bekannt ist. Deshalb wehre ich mich dagegen, dass dieser Art. 31 bis erwähnt wird, denn da würde tatsächlich in der Öffentlichkeit die grösste Beunruhigung eintreten. Sie werden auch die Reaktion der Unternehmer sehen, die schliesslich auch wieder sich auf sich selbst besinnen werden und auf ihr freies Schweizertum. Heute stehen sie materiell gut da, sie können es sich leisten, ihre Freiheit zu verteidigen. Ich bitte, Art. 31 bis unter keinen Umständen zu erwähnen.

Stüssi: Ich bin etwas erstaunt, dass Herr Bundesrat Celio eine solche Attacke gegen mich geritten hat. Ich habe mir erlaubt, einen Nichteintretensantrag zu stellen und ich habe ausdrücklich gesagt, ich wolle keine Begründung bringen. Der Herr Bundesrat kann aber gar nicht wissen, aus welchen rechtlichen Gründen ich dazu gelangt bin, überhaupt den Nichteintretensantrag aufzunehmen. Seine Antwort erinnert mich an Geschichten, die Cervantes für alle Zeiten niedergeschrieben hat.

Wenn ich auf die Rechtsfragen eintreten wollte, die von den verschiedensten Seiten angeschnitten worden sind, dann könnten wir in einer Stunde noch nicht zur Abstimmung schreiten, denn es besteht eine Verwirrung, und es bestehen Ansichten, die so grundfalsch sind, dass es sich allerdings lohnen würde, sich damit auseinanderzusetzen. Aber weil ich weiss, dass das Abstimmungsergebnis gegeben ist, weil gewisse Tatsachen schliesslich entscheidend sind, so enthebe ich mich dieser Mühe.

Herr Bundesrat Celio hat gesagt, der Wirtschaftsartikel komme nicht in Betracht. Ich schliesse mich seiner Auffassung durchaus an.

Aber wenn er glaubt, eine rechtliche Begründung bringen zu können auf Grund des Postregals, so sage ich, dass man auf Grund des Postregals nicht eine Ordnung begründen kann, die ausserhalb des Postregals steht. Ich glaube, das ist ohne weiteres verständlich. Eine solche Logik kann ich nicht begreifen. Sie mögen über die Vorlage entscheiden, wie Sie wollen, das Problem bleibt sehr komplex. Das Problem ist nicht bloss so, dass man nur das ins Auge fassen muss, das gerade hier in Diskussion steht. Das ist eben die grundfalsche Politik, die verfolgt wird, dass man immer erklärt, das und das ist notwendig. Man muss die Sache in das Grosse und Ganze hineinstellen, und da sieht manches ganz anders aus. Man kann natürlich die Auffassung haben, es sei notwendig, einen Weg weiter zu ver-

folgen, den man schon eingeschlagen hat. Aber diese Jurisprudenz der Fehler, der Tatsachen, ist keine Jurisprudenz. Nur deswegen, weil man 10, 20, 30 oder 40 Jahre lang einen Artikel malträtirt und allerlei beschlossen hat, ist noch lange kein Beweis dafür geleistet, dass wirklich auf Grund dieses Artikels die Vorlage geschaffen werden kann. Es sind Beispiele angeführt worden. Diese Beispiele können höchstens den Beweis leisten, dass man diesen Artikel soweit ausgedehnt hat, dass man ihn schliesslich für alles mögliche gebrauchen könnte. Das wird auch bei den Wirtschaftsartikeln die Gefahr sein, dass man damit alles bodigen, alles einschüren kann. Ich bin nun einmal dafür, dass wir versuchen müssen, die Freiheit so weit als möglich zurückzugewinnen. Alle diese Verordnungen und Gesetzgebungen, die jedesmal ein Stück Freiheit begraben und alles der Bundesverwaltung und der Bürokratie unterstellen, sind etwas, was ich als ein Tun auf schiefer Ebene, als einen Fehlweg bezeichne. Deswegen bin ich im Grunde dagegen, dass wir hier kurzweg auf diese Autotransportordnung einsteigen und schliesslich noch dazu gelangen, den Verbänden die Hauptsache zu überlassen und den Bundesrat zu ermächtigen, dass er das, was die Verbände herausgeklügelt haben, zum Beschluss erheben kann. Ja, die Herren werden sich alsdann die Sache leicht machen. Sie werden sich nicht lange überlegen, ob das gut oder weniger gut ist. Das sind für mich Tatsachen — ich kann auch auf das Pult klopfen — die schliesslich entscheidend sind. Die Verbände haben nichts zu entscheiden in unserer Gesetzgebung. Das ist, was ich bekämpfe. Nun wissen Sie meine Stellungnahme.

Präsident: Die Eintretensdebatte ist geschlossen. Wir schreiten zur Abstimmung. Wir entscheiden zunächst über den Antrag von Herrn Duttweiler: Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat. Wird der Antrag von Herrn Duttweiler angenommen, fällt eine Abstimmung über die Eintretensfrage dahin. Wird der Antrag von Herrn Duttweiler abgelehnt, stellen wir den Antrag der Kommission auf Eintreten dem Antrag Stüssi auf Nichteintreten gegenüber.

Abstimmung. — *Vote.*

Für den Rückweisungsantrag	
Duttweiler	8 Stimmen
Dagegen	28 Stimmen
Für Eintreten	26 Stimmen
Für den Antrag Stüssi (Nichteintreten)	3 Stimmen

Artikelweise Beratung. — *Discussion des articles.*

Titel und Ingress.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Titre et préambule.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter: Bezüglich der verfassungsmässigen Grundlage habe ich mich in

meinem Eintretensreferat geäussert. Die Kommission ist der Ansicht, dass Art. 36 genügt. Man hat mich interpelliert, um Auskunft zu erteilen, weshalb der Art. 31 bis nicht angeführt worden sei. Ich habe mir diese Frage auch gestellt. Aus den Akten heraus wurde mir folgendes klar: Der Grund, weshalb Art. 31 bis nicht angeführt wurde, ist offenbar psychologischer Natur. Namentlich hat der Schweizerische Gewerbeverband die grössten Bedenken, die Ausführungsgesetzgebung zu den Wirtschaftsartikeln mit einem Gesetz zu eröffnen, das in der vorgesehenen Weise zu scharfen Eingriffen in die freie Wirtschaft Zuflucht nimmt. Offenbar hat man es aus diesem psychologischen Grunde unterlassen, den Art. 31 bis hier anzuführen, um keine Opposition von dieser Seite zu schaffen.

In der alten ATO figuriert auch der Art. 37 bis, wonach der Bundesrat befugt ist, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen. Dieser Artikel ist in der neuen Vorlage weggelassen. Die Anführung dieses Artikels wäre nur dann notwendig gewesen, wenn der Beschluss vom Motorfahrzeuggesetz abweichende Vorschriften aufstellen würde. Weiter habe ich keine Bemerkungen zu machen.

Klöti: Ich habe den Antrag gestellt, Art. 31 bis im Ingress zu erwähnen, und zwar deshalb, weil, wie Herr Schmuki überzeugend dargelegt hat, der Art. 36 zu knapp ist, um für alle Bestimmungen des Beschlusses als Grundlage zu dienen, denn dieser Art. 31 bis ist ja nichts anderes, als was vorher der Art. 34 ter war. Als man die ATO 1938 schuf, hat man neben dem Postregalartikel auch den Artikel über die Gewerbegesetzgebung hineingenommen, und deshalb halte ich dafür, dass wir heute den analogen Artikel zitieren sollen. Nun gebe ich eines zu. Es kommt nicht darauf an, ob Sie den Artikel zitieren oder nicht. Wir können auf die Zitation von Verfassungsartikeln ganz verzichten. Massgebend ist, ob die verfassungsmässige Grundlage da ist. Wenn Sie Art. 31 bis streichen würden, wäre er trotzdem als Grundlage vorhanden. Es kommt auf die tatsächliche verfassungsmässige Grundlage an, nicht darauf, was man als Grundlage hier im Ingress anführt.

Egli: Bei Behandlung der Wirtschaftsartikel haben wir schon daran gedacht, dass sie bei jeder Gelegenheit herhalten müssten, um als verfassungsmässige Grundlage zu dienen. Verschiedene Redner haben schon damals gewarnt. Heute will man nun mit der Zitation von Art. 31 bis — offenbar Abs. 3, lit. a — ein verhängnisvolles Präjudiz schaffen. Wenn wir hier diesen Artikel anwenden, können wir das ungestraft in zahlreichen anderen Fällen ebenfalls tun. Die Ausführungen der Herren Stüssi und Duttweiler in diesem Punkte scheinen mir nicht so abwegig zu sein. Ich bin gegen die Aufnahme dieses Verfassungsartikels 31 bis in den Ingress.

In erster Linie handelt es sich hier doch nicht um ein Gesetz zum Schutze des Autotransportgewerbes, sondern um den Schutz der Bundesbahnen. Das ist sein erster Zweck. Man will eigentlich eher das Autotransportgewerbe einschränken und nicht in erster Linie es erhalten. Wie Herr Duttweiler ausgeführt hat, bedarf dieses Gewerbe heute gar nicht des Schutzes.

Ich teile allerdings auch nicht die Auffassung von Herrn Bundesrat Celio, dass dieser Artikel deshalb nicht zitiert werden könnte, weil das Gewerbe noch nicht bedroht ist. Man kann Art. 31 bis, lit. a, wohl auch anrufen, wenn eine direkte Bedrohung noch nicht vorliegt, wenn aber eine Bedrohung vorauszusehen ist. Aber das ist ja nicht der Zweck des Gesetzes. Es will im Autotransportgewerbe eher polizeilich reglementieren, als die Erhaltung seiner Existenzgrundlagen sichern. Ich befinde mich mit der Empfehlung der Nichtaufnahme in Übereinstimmung mit dem Antrag der Kommission.

Abstimmung. — *Vote.*

Für den Antrag der Kommission	18 Stimmen
Für den Antrag Klöti	8 Stimmen

Erster Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1.

Marginale, Abs. 1 und 2. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

³ Über die Unterstellung einer Transportart unter die Bestimmungen dieses Beschlusses entscheidet das Eidgenössische Amt für Verkehr. Gegen seine Verfügung ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde zulässig.

Chapitre premier.

Dispositions générales.

Article premier.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

(La modification ne concerne que le texte allemand.)

Clausen, Berichterstatter: Die Marginale lautet: Geltungsbereich. Hier ist erläuternd folgendes zu bemerken:

Abs. 1. Grundsätzlich unterstehen dem Bundesbeschluss alle auf schweizerischem Gebiete ausgeführten Transporte, sowie alle vom Ausland her nach der Schweiz und vom Ausland durch die Schweiz geleiteten Transporte. Dieser Grundsatz gilt nur vorbehaltlich abweichender Bestimmungen von Staatsverträgen.

Zu Abs. 2. Dieser Absatz stellt zwei wichtige grundsätzliche Vorschriften auf, nämlich 1. die absolute Freiheit des Werkverkehrs und 2. die Freiheit des nichtgewerbsmässigen Personenverkehrs mit Personenwagen.

Was den Personenverkehr anbetrifft, so ist hier ausdrücklich zu bemerken, dass gemäss bisheriger Praxis absolut von jeder Bewilligungspflicht frei sein soll: 1. der Arbeiterberufsverkehr; das ist der Transport der Arbeiter von zu Hause zum Arbeitsplatz und umgekehrt, und zwar, ob dieser Verkehr organisiert ist vom Arbeitgeber, also in Regie, oder durch Dritte in seinem Auftrag oder von Arbeitern oder in deren Auftrag. Eigentlich würde hier gewerbsmässiger Verkehr vorliegen. Weil aber ein solcher Verkehr absolut notwendig ist und im Interesse der Industrie liegt, ist er auf Grund der bisherigen Vorschriften als frei von jeder Bewilligungspflicht behandelt worden und soll es auch in Zukunft sein.

Das Gleiche gilt für den Hotelzubringerdienst, d. h. die Beförderung der Gäste von Stationen öffentlicher Transportanstalten, von Bahnhof, Schiffsstation, Flugplatz nach dem Hotel. Darunter fallen selbstverständlich nicht die vom Hotel organisierten Exkursionsfahrten.

Zu Abs. 3. Die Entscheidung der Frage nach der Transportart, nämlich ob gewerbsmässig oder nicht, kann mitunter Schwierigkeiten bereiten. Da es sich vorwiegend um eine Rechtsfrage handelt, wurde als Rekursinstanz in diesen Fällen das Bundesgericht vorgesehen.

In Abs. 3 wird eine redaktionelle Änderung vorgeschlagen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 2.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter: Art. 2 behandelt die Ausnahmen. Der Bewilligungspflicht unterliegen nicht nach Abs. 1, lit. a, die Transporte, die die Eidgenössische Postverwaltung ausführt oder durch die Postautohalter ausführen lässt, an welche sie eine Konzession erteilt. Diese Transporte sind, sofern es sich um Transporte auf regelmässigen Linien handelt, der ATO nicht unterstellt. Das sind also die Fahrten, für welche Fahrpläne und Tarife bestehen.

Eine divergierende Auffassung herrscht bei den Behörden selber bezüglich der Exkursions- und Extrafahrten, die die Post selber organisiert. Das Amt für Verkehr vertritt hier folgenden Standpunkt: Wenn die öffentlichen Transportanstalten ihre Personentransportfahrzeuge zu Exkursionsfahrten, sogenannten Extrafahrten einsetzen, weil die Fahrzeuge nicht täglich voll beansprucht sind, oder im Bestreben, zuzügliche Einnahmen zu erzielen, so bedürfen sie zu dieser Beförderung einer Bewilligung der ATO. Durch solche Fahrten entsteht ein unregelmässiges Nebeneinander von der ATO nicht unterstellten Beförderungen und bewilligungspflichtigen Transporten, ein Zustand, der mit dem Postulat, eine umfassende Ordnung auf diesem Transportgebiet herbeizuführen, sich nicht verträgt.

Der Standpunkt der Post ist der folgende: Sie sagt, sie unterstehe der Beförderungspflicht, dem Kontrahierungszwang und allen möglichen Vorschriften, sie sei daher gehalten, einen grösseren Wagenpark zu halten. Die Postverwaltung weist auch darauf hin, dass in der Finanzreform von der Post bedeutende Erträge erwartet werden. Sie steht daher auf dem Standpunkt, dass es ihr erlaubt sein solle, ihre nicht im gewöhnlichen öffentlichen Betrieb beschäftigten Automobile zu Extrafahrten zu benützen. Es besteht also hier ein kleiner Hausstreit zwischen PTT-Verwaltung und eidgenössischem Amt. Diese Differenz ist nicht gelöst worden. Auf unsere Anfrage hin wurde uns jedoch bedeutet, dass ein Abkommen bevorsteht zwischen der PTT-Verwaltung, dem TAG und dem Gesell-

schaftswagengewerbe, welches diese Frage regeln soll in dem Sinne, dass der Besitzstand der Post, was den Wagenpark anbetrifft, möglichst gewahrt sein soll. In nächster Zeit soll ein derartiges Abkommen abgeschlossen werden.

Abs. 1, lit. b, bestimmt, dass nicht bewilligungspflichtig sind die Transporte der öffentlichen Verwaltungen, insofern sie im öffentlichen Interesse ausgeführt werden. Selbstverständlich fallen Transporte der Armee, der Baudirektionen und der Gemeinden im Sanitätswesen, Abfuhrwesen, nicht unter die Bewilligung. Abs. 1, lit. c, betrifft den Camionagedienst. Bisher war der Camionagedienst absolut frei, also nicht bewilligungspflichtig; die Praxis hat aber gezeigt, dass das zu unhaltbaren Zuständen führte, indem auch hier wieder häufig eine Kollision zwischen bewilligungspflichtigen und nichtbewilligungspflichtigen Transporten stattfand. Der rein offizielle Camionagedienst ist, weil unrentabel, ausserordentlich selten, praktisch kann der offizielle Camionagedienst nur dann wirtschaftlich und rentabel durchgeführt werden, wenn der Camioneur das Recht hat, ausser und neben dem offiziellen Dienst andere, aber bewilligungspflichtige Beförderungen zu machen. Solche Zugeständnisse sind den Camioneurs tatsächlich vielfach durch die mit ihnen abgeschlossenen Verträge gemacht worden. Dieses Nebeneinander von bewilligungspflichtigen und nichtbewilligungspflichtigen Transporten führte, wie ich bereits ausgeführt habe, zu ganz unhaltbaren Situationen, und um diesen Missständen vorzubeugen, sieht die heutige Vorlage vor, dass der offizielle Camionagedienst grundsätzlich bewilligungspflichtig ist, dass aber für diese Bewilligung ein eigener Typus geschaffen wird, der Typus C. Sie sehen in Art. 11, lit. d, dass dort für diesen Zweck ein eigener Typus geschaffen wird. Der reine offizielle Camionagedienst mit bahneigenen Mitteln, wie er nunmehr in lit. c vorgesehen ist, untersteht keiner Bewilligungspflicht. Die Bahn kann also, was vielfach bei Privatbahnen vorkommen soll, selbst ihren Camionagedienst organisieren, mit betriebs-eigenen Mitteln und mit ihrem Personal; das gilt dann als offizieller Camionagedienst, der nicht bewilligungspflichtig ist.

M. Picot: A propos de cet article 2a, je ne résiste pas au désir de revenir sur la théorie exposée tout à l'heure par M. Celio, quant à l'article 36 de la constitution. M. Celio nous a dit que cet article donnait à la Confédération la compétence d'intervenir. Il est remonté jusqu'à 1873 pour dire qu'à ce moment-là on avait pu en étendre le champ d'application aux téléphones et à la radiophonie, de sorte qu'il pouvait aussi s'appliquer au présent arrêté fédéral.

Or, je voudrais faire remarquer que l'article 2a précise que tout ce qui concerne le transport de personnes ou de choses qu'exécute ou fait exécuter l'administration des P.T.T. n'est pas soumis à cet arrêté. Par conséquent, peut-on invoquer l'article 36 de la constitution lorsqu'on dit que les institutions créées par ce même article ne sont pas touchées?

M. Celio doit comprendre qu'en 1873, alors qu'on installait le premier réseau de téléphone, l'Etat ne jouait qu'un petit rôle au sein de la Confédération. Tout le monde venait au secours de la Confédération

pour légiférer d'une manière un peu large, avec une interprétation, elle aussi, très large. Mais, aujourd'hui où le citoyen se trouve pris dans un mécanisme d'Etat extrêmement serré, la constitution garantit nos situations personnelles et nous devons nous montrer beaucoup plus sévères dans son interprétation. L'article 36 permet de justifier l'intervention d'Etat dans le domaine des P.T.T. Mais il ne peut être invoqué pour réglementer l'activité des personnes qui se promènent sur le territoire suisse avec leur voiture.

Je ne fais pas de proposition, mais il m'a paru opportun de faire cette observation, afin d'inviter le Conseil des Etats à être toujours rigoureux en matière constitutionnelle.

Christen: Ich habe in Art. 2 ausgerechnet die Bestimmung vermisst, die der Referent dann klar gestellt hat. Er hat dort speziell bemerkt, dass ein Wettbewerb bestehe zwischen den konzessionierten Personenautotransportunternehmungen, sogenannten Gesellschaftswagenbesitzern und den Extrakursen der Post. Der eine oder andere wird sich noch erinnern, dass gerade hier ein Wettbewerb immer bemängelt wurde, dem eigentlich die Gesellschaftswagenbesitzer nie so recht begegnen konnten. Der Referent hat erwähnt, dass momentan Verhandlungen im Gange seien zur Erreichung einer Vereinbarung zwischen dem Gesellschaftswagen-gewerbe und der Post, die Extrafahrten ausführt. Wir haben aber hier in Art. 2a derart bestimmte Ausführungen, dass, wenn keine Einigung erzielt würde zwischen den beiden Verbänden, sich dann der Wettbewerb unter ganz ungleichen Voraussetzungen betätigen müsste. Ich gebe ohne weiteres zu, dass eine Formulierung des Inhaltes, dass das private Gesellschaftswagengewerbe gegenüber der Konkurrenz der Post geschützt wird, nicht sehr einfach ist. Aber man wird doch vielleicht einen Text finden, der auch dem privaten Gesellschaftswagengewerbe eine gewisse Sicherheit gibt gegenüber der Willkür der Post. Aus diesen Gründen möchte ich Ihnen beantragen, den Art. 2a zu neuer Formulierung an die Kommission zurückzuweisen. Ich nehme ohne weiteres an, dass noch mehrere solcher Artikel zurückgewiesen werden müssen, bis wir alle durchberaten haben, und dann geht die Bereinigung in einer Arbeit.

Präsident: Die Diskussion ist offen über den Ordnungsantrag Christen.

Vieli: Ich möchte nicht zum Ordnungsantrag sprechen, sondern ich möchte im Zusammenhang mit Art. 1 bei Art. 2 den Kommissionspräsidenten fragen, ob die Ziffer 2 des Art. 1 nicht richtigerweise zu Art. 2 zu nehmen ist. Wir haben in Art. 1 grundsätzlich den Geltungsbereich dieses Beschlusses normiert und in Art. 2 werden die Ausnahmen aufgeführt. Nun bringt aber Ziffer 2 des Art. 1 eigentlich eine Ausnahme, so dass diese in Art. 2 hinein-zunehmen wäre.

Clausen, Berichterstatter: Ich kann nur sagen, dass wir in der Kommission das Departement formell interpelliert haben, ob das Abkommen Aussicht auf Erfolg habe. Es wurde uns erklärt,

dass in allernächster Zeit dieses Abkommen zustande kommen werde. Infolgedessen hat es keinen Zweck, diesen Artikel zurückzuweisen.

Abstimmung. — Vote.

Für den Ordnungsantrag Christen	11 Stimmen
Dagegen	11 Stimmen

Präsident: Ich schliesse mich dem Antrag auf Ablehnung des Ordnungsantrages an.

Clausen, Berichterstatter: Auf die Anfrage von Herrn Vieli kann ich folgendes sagen: Logischerweise sollte diese Ausnahme in Art. 2 figurieren. Man hat sich aber hier einfach an die alte Autotransportordnung angelehnt, wo dieser Absatz 2 ebenfalls in Art. 1 figuriert. Man wollte wahrscheinlich den Art. 1 nicht weiter ändern. Wie gesagt, logischerweise könnte man der Auffassung des Herrn Ständerat Vieli beipflichten, aber ich glaube, das hat keine sehr grosse Bedeutung.

M. Celio, conseiller fédéral: Je désire répondre à M. Picot, qui a parlé de la portée de l'article 36 de la constitution fédérale quant au statut des transports automobiles. Je croyais que ce point était définitivement liquidé et qu'on n'y reviendrait plus. Mais, puisque M. Picot croit que j'ai donné ici une interprétation personnelle, je tiens à dire qu'il n'en est rien.

Cette interprétation est celle du professeur Blumenstein, consulté naguère par le Conseil fédéral et celle du Département de justice et police. Par la suite, le Conseil fédéral et le Département de justice et police ont toujours considéré en fait que l'article 36 de la constitution fédérale, instituant la régle des postes, donnait une base constitutionnelle pour régler les transports professionnels de voyageurs et de choses par véhicules à moteur. Ce n'est pas moi qui ai inventé cette théorie. Il a été admis que le législateur peut astreindre les transporteurs professionnels à une autorisation sans être lié par l'article 31. Tous les messages présentés par le Conseil fédéral, en 1934, 1937, 1941 et 1945 partent de ce principe, qu'on peut évidemment discuter, mais qui n'en a pas moins été appliqué jusqu'ici. Pour découvrir le véritable sens de l'article 36 de la constitution, il faut adopter uniquement l'interprétation basée sur l'idée de la cause finale. Telle est la thèse de M. le professeur Blumenstein.

Il convient à cet effet de se rappeler qu'en attribuant les postes à la Confédération, on visait à stimuler la rationalisation du trafic. Il est évident que la nature des besoins change avec les années. L'interprétation de l'article 36 de la constitution ne peut pas logiquement demeurer aujourd'hui telle qu'elle était en 1840 ou 1850.

Ce n'est pas là ma thèse. C'est la thèse constamment défendue par les juristes de la Confédération, ceux du Département de justice et police notamment.

Et si vous lisez le procès-verbal de la discussion qui s'est déroulée dans cette salle en 1939, vous trouverez sur cette question un long discours de M. Pilet-Golaz, qui était alors chef du Département des postes et des chemins de fer; ce discours très catégorique n'a pas laissé de m'étonner un peu, vu

que — je l'avoue — j'avais moi-même certains scrupules. M. Pilet-Golaz rappelait une déclaration de M. Häberlin qui était, vous le savez, un juriste de grande valeur. M. Häberlin affirmait que pour lui, il n'y avait aucun doute: la base constitutionnelle du statut des transports automobiles, c'est l'article 36 de la constitution.

Nous avons ainsi le témoignage de personnalités officielles de haute valeur qui ont interprété la constitution dans le sens que je viens d'indiquer.

Je pense que nous pouvons maintenant mettre un terme à cette discussion, mais j'avais le devoir de répondre brièvement aux observations présentées par M. Picot.

Schoch: Was die Anfrage von Herrn Kollege Vieli anbetrifft, warum die Ausnahme des Werkverkehrs nicht in Art. 2 aufgenommen werde, glaube ich, war die Auffassung immer die, dass der Werkverkehr überhaupt nicht unter das Postregal falle. Wenn einer für sich selbst Auto fährt, ist es bis heute noch niemandem eingefallen, dafür eine Konzessionspflicht zu statuieren. Dies ist nur der Fall, wenn er für Dritte Transporte ausführt. Aus diesem Grunde muss die Befreiung des Werkverkehrs nicht als Ausnahme statuiert werden, sondern es ist richtig, wenn in Art. 1 gesagt wird, der Werkverkehr bleibe frei, wie er immer frei war.

Präsident: Stellt Herr Vieli einen Antrag?

Vieli: Nein.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 3.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter: Zu Abs. 1 ist zu bemerken, dass zum gewerbsmässigen Verkehr auch der Taxiverkehr gehört.

Abs. 2 bezieht sich auf die Lastwagenspediteure. Der Bewilligungspflicht unterliegt in diesem Falle nicht der vom Spediteur vertraglich in Pflicht genommene Lastwagenhalter, der nur Erfüllungsgehilfe ist, sondern der Spediteur oder Verfrachter selber, für den durch die neue Vorlage ein spezieller Bewilligungstyp geschaffen worden ist, nämlich in Art. 11, lit. c, der Typ S, der nach der alten, noch in Kraft stehenden Ordnung nicht bestand.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 4.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter. Art. 4 regelt den Werkverkehr. Der Artikel enthält die Definition des

Werkverkehrs. Letzterer bezieht sich nur auf den Transport mit Sachen. Als wesentliche Neuerung der bisherigen Ordnung ist zu erwähnen der Wegfall der Registrierungspflicht und der blauen Transportkarte und damit auch der Wegfall der nicht unerheblichen Registergebühr. Nach dem neuen Entwurf ist eine derartige Registrierung nicht mehr notwendig. Im alten Recht wurde sie eingeführt mit Rücksicht auf militärische Interessen, weil man damals gar keine Kontrolle über den Bestand der Fahrzeuge hatte. Heute ist jedoch eine eigene militärische Kartothek über Fahrzeuge eingeführt, so dass diese Registrierung nicht mehr erforderlich ist.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 5.

Antrag der Kommission.

Marginale. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

¹ Gemischten Verkehr übt aus, wer neben seinem Werkverkehr entgeltliche Transporte für andere besorgt. Unter Vorbehalt der in diesem Artikel genannten Ausnahmen bedarf es dazu einer Ermächtigung.

² Die Ermächtigung wird erteilt, wenn das Verkehrsbedürfnis es erfordert. Art. 12, 14, Abs. 2, 15, Abs. 1, 19, 20 und 23, lit. b bis d, finden sinngemäss Anwendung.

³ Nach Anhörung oder auf Vorschlag der Kantone, der beteiligten Wirtschaftsverbände, der öffentlichen Transportanstalten und des in Art. 10 genannten Verbandes wird der Bundesrat beschliessen, dass im gemischten Verkehr ohne Ermächtigung ausgeführt werden können:

- a) Transporte zu gelegentlicher nachbarlicher Hilfe;
- b) gelegentliche Transporte in Gebirgsgegenden und Grenzgebieten sowie nach und von abgelegenen Ortschaften;
- c) Transporte zwischen rechtlich oder wirtschaftlich eng verbundenen oder voneinander abhängigen Unternehmungen (Konzern-, Konsortiums- und Veredelungsverkehr);
- d) Transporte von und nach gemeinsamen Werkplätzen und Baustellen.

Antrag Iten.

- a) ...
- b) ... sowie nach und von abgelegenen Ortschaften oder Liegenschaften;
- c) ...
- d) ...
- e) (neu) Transporte für schwer zu transportierende Sachen, die von den transportierenden Unternehmern selbst hergestellt oder verkauft werden.

Antrag Picot.

³ Im gemischten Verkehr können ohne Ermächtigung ausgeführt werden:

- a) ...

Antrag Flükiger.

³ Nach Anhörung der Kantone wird der Bundesrat auf gemeinsamen Vorschlag der beteiligten Wirtschaftsverbände, der öffentlichen Transportanstalten und des in Art. 10 genannten Verbandes beschliessen, dass im gemischten Verkehr ohne Ermächtigung namentlich ausgeführt werden können:

- a) Transporte zu gelegentlicher nachbarlicher Aushilfe in der Landwirtschaft mit landwirtschaftlichen Traktoren;
- b) ...

Antrag Ullmann.

¹ ...

² Der Bundesrat wird allgemeine Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr erteilen, namentlich in Gebirgsgegenden, für abgelegene Ortschaften, in Grenzgebieten, für den landwirtschaftlichen Boten- und Marktverkehr sowie für gelegentliche nachbarliche Aushilfe.

³ Überdies können die Kantone für die durch allgemeine Ermächtigungen nicht erfassten Verkehrsbedürfnisse einzelne Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr erteilen.

Antrag Duttweiler.

³ ...

...genannten Verbandes kann der Bundesrat beschliessen, dass...

Art. 5.**Proposition de la commission.**

Note marginale. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

¹ Effectue des transports mixtes celui qui, outre ses propres transports, assure des transports à titre onéreux pour des tiers. Sous réserve des dérogations mentionnées au présent article, une autorisation est nécessaire à cet effet.

² L'autorisation est accordée lorsque les besoins du trafic l'exigent. Les articles 12, 14, 2^e alinéa, 15, 1^{er} alinéa, 19, 20, et 23, lit. b à d, sont applicables par analogie.

³ Après consultation ou sur la proposition des cantons, des associations économiques intéressées, des entreprises publiques de transport et de l'association mentionnée à l'article 10, le Conseil fédéral décidera que les transports mixtes suivants pourront être effectués sans autorisation:

- a) les transports pour l'entraide occasionnelle entre voisins;
- b) les transports occasionnels en montagne, dans les régions frontières, ainsi que les transports à destination ou en provenance de localités éloignées;
- c) les transports entre des entreprises qui, juridiquement ou économiquement, sont étroitement liées entre elles ou dépendent l'une de l'autre (trafic de cartel, de consortium et de perfectionnement);
- d) les transports à destination ou en provenance de chantiers communs.

Proposition Itén.

³ ...

- b) ...ainsi que les transports en provenance ou à destination de localités ou de biens-fonds éloignés;
- c) ...
- d) ...
- e) (nouveau). Les transports de marchandises difficilement transportables qui sont fabriquées ou vendues par l'entreprise effectuant ces transports.

Proposition Picot.

³ Les transports mixtes suivants pourront être effectués:

- a) ...

Proposition Flükiger.

³ Après avoir entendu les cantons, le Conseil fédéral décidera, sur la proposition commune des associations économiques intéressées, des entreprises publiques de transport et de l'association mentionnée à l'article 10, que les transports mixtes suivants pourront être effectués sans autorisation:

- a) les transports pour l'entraide occasionnelle entre voisins dans l'agriculture au moyen de tracteurs agricoles;
- b) ...

Proposition Ullmann.

¹ ...

² Le Conseil fédéral accordera des autorisations générales pour les transports mixtes, notamment pour les régions de montagne, les localités éloignées, les régions frontières, le trafic rural assuré par des commissionnaires et le voiturage de produits agricoles au marché, de même que pour l'entraide occasionnelle entre voisins.

³ Pour les besoins de transport auxquels les autorisations générales ne sont pas applicables, les cantons peuvent en outre accorder des autorisations spéciales de transports mixtes.

Proposition Duttweiler.

³ ...

...mentionnée à l'article 10, le Conseil fédéral pourra décider que les transports...

Clausen, Berichterstatter: Art. 5 bezieht sich auf den gemischten Verkehr. Hier beantragt Ihnen die Kommission wesentliche Abänderungen gegenüber der bundesrätlichen Vorlage. Die bundesrätliche Vorlage statuiert grundsätzlich das Verbot des gemischten Verkehrs, sieht dann aber immerhin einige Ausnahmen vor, so für den landwirtschaftlichen Boten- und Marktdienst; ferner für Transporte nach abgelegenen Ortschaften und Gebirgsgegenden und in Grenzgebieten. Es handelt sich da um Einzelbewilligungen, die unter Berücksichtigung konkreter individueller Verhältnisse erteilt werden können. Daneben sieht die bundesrätliche Vorlage über die Individualermächtigungen hinaus die Ausstellung gewisser allgemeiner Tatbestände vor, die dem Verbot des gemischten Verkehrs nicht unterliegen, beispielsweise Transporte des Konsortiums- und des Veredlungsverkehrs. Gegen das grundsätzliche Verbot des gemischten Verkehrs macht sich

eine starke Opposition geltend. Die Kommission beantragt Ihnen daher einige grundsätzliche Änderungen.

Abs. 1. Nach Auffassung der Kommission ist das Verbot des gemischten Verkehrs fallen zu lassen. Es soll ersetzt werden durch das Ermächtigungsverfahren. Grundsätzlich muss also, wer gemischten Verkehr ausführen will, eine Ermächtigung einholen, die nur erteilt wird, wenn das Verkehrsbedürfnis dies erheischt. Hingegen, und hierin liegt das Schwergewicht der vorgeschlagenen Änderung, ist in Abs. 3 vorgesehen, dass der bundesrätliche Beschluss nach Anhörung der Beteiligten — ich sehe nicht ein, warum man darin eine Erschwerung oder eine unnütze Formalität sieht — eine Reihe von Fällen näher umschrieben wird, in welchen für die Ausübung des gemischten Verkehrs überhaupt keine Ermächtigung mehr notwendig ist, so Transporte zu gelegentlicher nachbarlicher Aushilfe, z. B. gewisser gelegentlicher Markt- und Botendienst, gelegentliche Transporte in Gebirgsgegenden und Grenzgebieten, sowie von und nach abgelegenen Ortschaften, Transporte zwischen rechtlich oder wirtschaftlich eng verbundenen oder voneinander abhängigen Unternehmungen, sowie Transporte von und nach gemeinsamen Werkplätzen. So wird in Zukunft von der Bewilligungspflicht frei sein der Konzernverkehr, d. h. der Verkehr bei Werken, die durch Aktien- oder Anteilscheinbesitz eng miteinander verbunden sind; ferner der Konsortiumsverkehr, Verkehr zwischen mehreren Einzel firmen, die *ad hoc* zusammengeschlossen sind, sowie die Beförderung durch mehrere auf dem gleichen Platz tätige Unternehmer, ferner auch der Verkehr im Verhältnis des Generalunternehmers zum Unterakkordanten, weiter der Verkehr bei Werken, die zum Teil die Herstellung, zum Teil den Vertrieb desselben Gutes besorgen oder bei Werken, bei denen das eine Roh- oder Halbfabrikate herstellt, das andere sie verarbeitet, also der sogenannte Veredlungsverkehr. In allen diesen Fällen soll in Zukunft keine Ermächtigung mehr notwendig sein. Der Verkehr soll sich also hier vollständig frei abspielen. Bezüglich der land- und forstwirtschaftlichen Arbeiten gilt der bisherige Grundsatz, dass die Verwendung motorisch angetriebener Maschinen oder landwirtschaftlicher Traktoren, auch wenn die Arbeit für andere gegen Entgelt ausgeführt wird, der ATO nicht untersteht, dies gemäss dem Beschluss des Bundesrates vom 9. Juli 1943.

Zu Abs. 2 des ständerätlichen Vorschlages ist zu erwähnen: Da nunmehr für den gemischten Verkehr das System der Ermächtigung vorgesehen ist, musste auch das Ermächtigungsverfahren näher geregelt werden. Das geschah durch den Hinweis auf sinngemässe Anwendung der Vorschriften über das Bewilligungsverfahren für den gewerbmässigen Verkehr.

Die Kommission beantragt Ihnen, dem Wortlaut in der vorgeschlagenen Fassung zuzustimmen.

Iten: Ich habe zu Art. 5 zwei verschiedene Anträge gestellt. Ich nehme an, dass man zuerst über den Antrag zu lit. *b* diskutiert.

Die Kommission hat in anerkennenswerter Weise die Bestimmungen über den gemischten Verkehr

im Entwurf gemildert. Sie hat verschiedene Transporte erwähnt, die gerechterweise ohne besondere Ermächtigung ausgeführt werden können. Eine sachgemässe Ordnung dieser Ausnahme wird verschiedene Gegner der Vorlage versöhnen.

In lit. *b* des Art. 5 wird bestimmt, dass gelegentliche Transporte nach und von abgelegenen Ortschaften frei sein sollen. Diese Bestimmung ist ungenügend, weil die Gefahr besteht, dass unter dem Begriff „Ortschaft“ eine eigentliche Gemeinde oder ein grösserer Weiler verstanden werden will. Vielleicht kommt einmal eine Behörde oder ein Interessentenkreis und erklärt, eine „Ortschaft“ sei nur dort vorhanden, wo ein Schulhaus und eine Kirche stehen. Meine Kollegen aus der welschen Schweiz sagen mir, dass der französische Text larger sei. Meines Erachtens soll auch der gelegentliche Transport von und zu einer abgelegenen Liegenschaft ohne besondere Bewilligung möglich sein. Der Bäcker, der Spezereihändler oder ein anderer Gewerbetreibender soll seinem Kunden, den er sonst besuchen muss, mit seinem Auto auch gelegentlich Waren von und zur Bahn oder ins Dorf oder in die Stadt bringen dürfen, wenn dieser Kunde abgelegen wohnt und nur mit erhöhten Kosten diesen Transport ausführen könnte. Wenn ich von „abgelegenen Liegenschaften“ in meinem Antrag spreche, denke ich an Gehöfte oder Einzelhäuser, zum Beispiel Ferienhäuser, die abseits von Ortschaften liegen. Diese Erweiterung von lit. *b* rechtfertigt sich aus praktischen Gründen und Billigkeitserwägungen.

Ich möchte anschliessend auch noch bemerken, dass ich für den Antrag Picot zu Abs. 3 von Art. 5 stimme, wonach im gemischten Verkehr diese Transporte ohne besondere Ermächtigung ausgeführt werden können. Im Gegensatz zum Antrag der Kommission verlangt Herr Picot, dass diese Art von Transporten, die hier in Art. 5 aufgeführt werden, ohne irgendwelche Formalitäten durchgeführt werden können. Das scheint mir sehr zweckmässig zu sein. Ich würde auch meinen Antrag in den Antrag Picot einfügen.

Ich verzichte vorderhand darauf, auch zu lit. *e* zu sprechen, da ich annehme, dass der Präsident Ziffer für Ziffer behandeln will.

Präsident: Ich hatte die Absicht, den ganzen Artikel 5 in Diskussion zu stellen.

Iten: In diesem Falle bin ich in der Lage, auch meinen zweiten Antrag zu Art. 5 zu begründen.

Ich habe in meinem Antrag eine neue lit. *e* vorgeschlagen mit dem Wortlaut, es solle ohne weitere Formalitäten erlaubt sein, Transporte für schwer zu transportierende Sachen auszuführen, die von den transportierenden Unternehmen selbst hergestellt oder verkauft werden.

Auf den ersten Blick erscheint dieser Antrag überflüssig, weil er als Werkverkehr bezeichnet werden könnte. Man hat mir gesagt, dass das, was ich vorschlage, typischer Werkverkehr und daher überhaupt nicht bewilligungspflichtig sei. Mit meinem Antrag will ich aber einen besondern gemischten Verkehr treffen, nämlich den Verkehr mit schwer zu transportierenden Sachen, zum Beispiel den Transport von Klavieren und Flügeln und den Transport von Kassenschränken, die oft

besondere Einrichtungen und ein besonders geschultes Personal verlangen. Wahrscheinlich gibt es noch andere solche schwer zu transportierende Waren, die besonderer Fachkenntnisse und Transportmittel bedürfen, als die von mir erwähnten.

Es ist klar, dass der Transport eines gekauften Flügels oder eines Kassenschrankes von der Verkäuferin ins Haus des Kunden im Werkverkehr ohne besondere Bewilligung ausgeführt werden kann. Auch der Transport zum Zwecke der Reparatur zur Herstellerfirma ist freier Werkverkehr. Wenn ich aber den Flügel, den ich vor Jahren gekauft habe, durch meine frühere Lieferfirma, welche das Instrument und seine Behandlung und die Lokalverhältnisse kennt, in eine andere Mietwohnung transportieren lassen will, dann darf es diese Firma nur tun, wenn sie Bewilligung zum gemischten Verkehr hat. Diese Transporte will mein Antrag treffen. Solche Transporte sollen grundsätzlich frei sein. Heute soll es vorkommen, dass einzelne Firmen diese Bewilligung zum gemischten Verkehr haben, andere nicht. Bei einem solchen Zustand kann der Besitz einer solchen Bewilligung im Konkurrenzkampf ausgewertet werden, indem der Verkäufer einer schwer zu transportierenden Ware dem Käufer zusichern kann, dass er in der Lage sei, das Möbelstück auch später in eine andere Wohnung wieder transportieren zu können.

Dieser besondere Verkehr rechtfertigt eine generelle Ausnahme. Deswegen schlage ich diese Ausnahme unter Art. 5 vor, weil diese Transporte nicht Werkverkehr darstellen. Sollte eine bessere redaktionelle Fassung möglich sein, so habe ich nichts dagegen, sofern materiell an den Intentionen meines Antrages nichts geändert wird.

M. Picot: L'alinéa 3 contient des éléments confus. Une loi — et c'est précisément la volonté de la commission du Conseil des Etats, qui entend faire une situation un peu large aux transports mixtes — doit refuser, ou accorder ces droits. Mais ici on nous donne une énumération — qui peut être encore allongée, ainsi que le propose M. Iten — qui n'entre en vigueur qu'après consultation ou proposition d'une quantité d'organes différents: les cantons, les associations économiques intéressées, les entreprises publiques de transport et, finalement, l'association mentionnée à l'article 10, qui n'est pas la commission fédérale des transports, mais la commission de l'industrie de l'automobile.

Lorsque cette loi sera soumise au peuple et que celui-ci nous demandera si les transports mixtes ont des droits, on sera dans la nécessité de répondre que cela dépendra de la consultation ou de la proposition de ces différents organes. Or, il faut qu'une loi soit simple et claire, surtout en cette matière, où nous entendons aller plus loin que n'allaient les projets précédents, qui ont été balayés par le referendum.

Avant de terminer, je voudrais encore attirer votre attention sur une petite erreur de la traduction allemande de mon amendement. Je parle de la chambre de droit public du Tribunal fédéral. Or, la traduction dit: «an die strafrechtliche Kammer des Bundesgerichtes». Il s'agit, en réalité, de la «staatsrechtliche Kammer des Bundesgerichtes».

Flükiger: Ich erlaube mir, zu Abs. 3 von Art. 5 zwei Anträge zu stellen. Sie sind nicht revolutionärer Art und bedeuten keine grundsätzliche Änderung gegenüber den Anträgen der Kommission, sondern sie sollen meines Erachtens einer Klarstellung und Präzisierung dienen.

Ich habe meine Anträge offenbar etwas verspätet zur Vervielfältigung gegeben. Es war nicht mehr möglich, sie auszuteilen. Ich hatte das getan in der Annahme, dass der Präsident aus menschlichen Rücksichten um 12 Uhr mit der Sitzung aufhören werde. Nun haben wir von ihm gehört, dass wir bis um 1 Uhr arbeiten müssen. Infolgedessen liegen meine Anträge nicht vervielfältigt vor. Ich bitte Sie daher um Aufmerksamkeit, wenn ich sie verlese.

In diesem Absatz 3 überrascht mich vor allem, dass der Bundesrat verpflichtet ist, nach Anhörung oder auf Vorschlag der Kantone, der beteiligten Wirtschaftsverbände usw. zu beschliessen, wo im gemischten Verkehr ohne Ermächtigung Transporte ausgeführt werden können.

Es ist von Herrn Picot mit Recht gesagt worden, durch die nun vorliegende Fassung sei eine Unklarheit geschaffen worden. Ich könnte mich aber seinem Antrag, die Bestimmung einfach zu streichen, nicht anschliessen, denn dieser Antrag scheint mir ausserordentlich gefährlich zu sein, da er einen „Dammbruch“ beim gemischten Verkehr herbeiführen könnte. Ich bin durchaus dafür, dass man den gemischten Verkehr nicht vollständig beseitigt; aber dass man einfach freie Hand gibt, das scheint mir gefährlich zu sein. Man sollte dagegen die Einleitung in Absatz 3 etwas klarer fassen, damit man weiss, wie es gemeint ist. Es ist doch nicht möglich, dass beispielsweise nach Anhörung oder auf Vorschlag eines einzelnen Kantons oder einzelner Wirtschaftsverbände der Bundesrat verpflichtet werden kann, solche Bewilligungen zu erteilen, sondern es muss Klarheit darüber geschaffen werden, dass es sich nur um gemeinsame Vorschläge der beteiligten Wirtschaftsverbände, der öffentlichen Transportanstalten und des in Art. 10 genannten Verbandes handeln kann. Ich möchte Ihnen deshalb empfehlen, im Sinne der Klarstellung die Einleitung von Absatz 3 so zu fassen: „Nach Anhörung der Kantone wird der Bundesrat auf gemeinsamen Vorschlag der beteiligten Wirtschaftsverbände, der öffentlichen Transportanstalten und des in Art. 10 genannten Verbandes bestimmen, dass im gemischten Verkehr ohne Ermächtigung namentlich ausgeführt werden können.“ Dann haben wir Klarheit. Wenn wir das nicht machen, müsste man eine komplizierte Formel aufnehmen. Wir haben auch erfahren, dass, wenn wir nur sagen, der Bundesrat könne das und das tun, in den beteiligten Wirtschaftskreisen Misstrauen hervorrufen würden.

Der zweite Antrag bezieht sich auf lit. a von Abs. 3. Hier ist zu lesen: Für Transporte zu gelegentlicher nachbarlicher Aushilfe. Wie wollen Sie diesen Begriff einwandfrei definieren? Man kann darunter mancherlei verstehen. Im Bereich von Personen ist der Begriff natürlich noch einigermassen definierbar, aber wer als Unternehmer des Werkverkehrs Nachbar eines gelegentlichen Auftragnehmers ist, ist schon schwieriger zu sagen, namentlich in städtischen Verhältnissen. Ist es ein Auftragnehmer im gleichen Haus, im gleichen Hof, am

gleichen Platz, an der gleichen Strasse, im gleichen Quartier oder in der gleichen Ortschaft, selbst in einer grösseren Stadt? Gelten als Nachbarn des Werkverkehrsunternehmers nur solche Auftraggeber, die in der gleichen Branche arbeiten, das heisst Nachbarn des Berufes sind mit gelegentlichen Transporten?

Wenn man diesen Begriff schliesslich noch definieren könnte, so müsste man so viele Paragraphen aufstellen, dass wirklich eine Unannehmlichkeit entstände, die ohne weiteres zu Missbräuchen führen würde. Wir haben kein Interesse daran, dass durch diese Autotransportordnung der „Paragraphenwald“ noch vermehrt wird, sondern man sollte sich auf die Fälle beschränken, wo die nachbarliche Hilfe ganz klar ist und wo sie eine Notwendigkeit ist. Das ist selbstverständlich in der Landwirtschaft der Fall. Die Bauern waren von jeher gewohnt, einander mit Zugkräften auszuhelfen; hier ist die Aushilfe wirklich ein ganz klarer Begriff. Was der Bauer früher mit eigener tierischer Zugkraft tat, soll er auch mit motorischer Zugkraft tun können. Ich möchte vorschlagen, im Sinne der Präzisierung zu sagen: „Lit. a. Transporte zu gelegentlicher nachbarlicher Aushilfe in Landwirtschaft mit landwirtschaftlichen Traktoren.“ Ich bitte Sie, diesen Anträgen, die, wie Sie gehört haben, nicht Gegenanträge zu den Kommissionsanträgen sind, sondern als Erklärung dienen sollen, zuzustimmen.

Ullmann: Ich glaube, Art. 5 ist der Schicksalsartikel der ganzen Vorlage. Ursprünglich war ja vorgesehen, dass grundsätzlich der gemischte Verkehr überhaupt verboten werden sollte, dass aber Ausnahmen bewilligt werden könnten. In der Kommission haben wir den Artikel ordentlich frisiert, wir haben das Verbot aufgehoben und die grundsätzliche Erteilung der Ermächtigung vorgesehen. Wir hatten einen entsprechenden Beschluss gefasst. Als wir zu Hause waren, bekamen wir eine Einladung zu einer neuen Sitzung, an der die Transportverbände und alle möglichen andern Verbände vertreten waren. Nach dieser Sitzung haben wir einen neuen Art. 5 beschlossen, der nun gar keine Verbesserung bringt. Wir hätten die Einladung zu dieser Sitzung, an der die Verbände partizipierten, gar nicht annehmen sollen. Darum haben wir jetzt den wirklich verkorksten Art. 5. Ich möchte Sie bitten, den Art. 5 anders zu fassen. Mein Vorschlag entspricht dem ersten Beschluss der Kommission. Die Formulierung würde lauten: „Der Bundesrat wird allgemeine Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr erteilen, namentlich in Gebirgsgebieten, für abgelegene Ortschaften, in Grenzgebieten, im landwirtschaftlichen Boten- und Marktverkehr, sowie für gelegentliche nachbarliche Aushilfe. Überdies können die Kantone für die durch allgemeine Ermächtigungen nicht erfassten Verkehrsbedürfnisse einzelne Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr erteilen.“ Bei dieser Fassung wären wirklich die Verbände ausgeschaltet, der Bundesrat könnte frei entscheiden bei der Festsetzung der allgemeinen Richtlinien. Im fernern würden die Kantone mehr Mittel in ihre Hand bekommen. Man muss den Kantonen bei Ermittlung von Ermächtigungen mehr Kompetenzen geben als bisher, weil sie die Verhältnisse

viel besser übersehen als Beamte von einem Amt in Bern aus dies tun können.

Wenn Sie den Artikel in dieser Form annehmen, so bleibt doch eine grosse Freiheit bei der Erteilung von Ermächtigungen für gemischten Verkehr gewährleistet. Es tut mir leid, dass ich den Antrag nicht vorher habe einreichen können, aber der Artikel 5 in der letzten Fassung der Kommission wäre nicht durchgedrungen.

Duttweiler: Ich stelle den Antrag, das Wort „wird“ in Abs. 3 zu ersetzen durch das Wort „kann“. Es wirkt irgendwie ausserordentlich störend, dass der Bundesrat gezwungen ist, etwas zu machen, was z. B. die Wirtschaftsverbände vorschlagen. Es ist einfach unhaltbar, dass der Bundesrat tatsächlich so zum exekutiven Organ wird, während das entscheidende Organ eine private oder halböffentliche Körperschaft ist. Schon die Fassung, wie sie früher in der ursprünglichen Vorlage bestanden hat, zeigt die merkwürdige Wandlung der Begriffe. Es steht da: „Auf gemeinsamen Vorschlag des in Art. 10 genannten Verbandes und der beteiligten Wirtschaftsverbände können durch Beschluss des Bundesrates allgemeine Ausnahmen vom Verbot des gemischten Verkehrs zugelassen werden.“ Also ohne diesen Vorschlag des in Art. 10 genannten Verbandes usw. könnte der Bundesrat überhaupt nicht beschliessen, wenn man diesen Text wörtlich nimmt. Ich möchte doch, nachdem wir prominente Vertreter der Verbände hier haben, die Gelegenheit wahrnehmen, um ihnen zu sagen, dass sie der Würde des Bundesrates nicht zu nahe treten und sich bewusst bleiben sollten, was sie sind.

Präsident: Da nun auch noch ein Antrag Ullmann eingereicht worden ist, der vor der Abstimmung nicht mehr schriftlich ausgeteilt werden kann, möchte ich die Abstimmung nicht mehr heute vormittag vornehmen, sondern sie auf den Nachmittag verschieben, wenn Sie im Besitze der schriftlichen Anträge sind und sich darüber ein Urteil bilden können. Ich möchte jedoch die Herren, die die Absicht haben, Anträge zu dieser Autotransportordnung einzureichen, welche nicht durch die Diskussion bestimmt sind, bitten, diese so rechtzeitig einzureichen, dass sie schriftlich ausgeteilt werden können.

Clausen, Berichterstatter: Es liegen zu Art. 5 jetzt 5 verschiedene Abänderungsanträge vor. Allein kann ich zu diesen Anträgen nicht Stellung nehmen. Ich kann nicht im Namen der Kommission sprechen und ersuche Sie daher, diesen Artikel an die Kommission zurückzuweisen, denn es handelt sich, wie Herr Ullmann mit Recht erklärt hat, um den Schicksalsartikel der Vorlage. Dieser Artikel muss wohlwogen sein. Die zweckmässigste Lösung ist daher, diesen Artikel noch einmal an die Kommission zurückzuweisen.

Präsident: Sie werden am Nachmittag, wenn Sie die ausgeteilten Anträge haben, Gelegenheit haben, sich über den Ordnungsantrag des Herrn Kommissionspräsidenten auszusprechen.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Autotransportordnung. Bundesbeschluss.

Statut des transports automobiles. Arrêté fédéral.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1949
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Oktobersession
Session	Session d'octobre
Sessione	Sessione di ottobre
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	5651
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.10.1949
Date	
Data	
Seite	487-513
Page	
Pagina	
Ref. No	20 034 662

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Nachmittagssitzung vom 26. Oktober 1949.
Séance du 26 octobre 1949, après-midi.

Vorsitz — Présidence: Hr. *Wenk*.

5651. Autotransportordnung.
Bundesbeschluss.
Statut des transports automobiles.
Arrêté fédéral.

Siehe Seitè 487 hiervor. — Voir page 487 ci-devant

Fortsetzung. — *Suite*.

Präsident: Das Wort zum Rückweisungsantrag des Herrn Kommissionspräsidenten hat Herr Bundesrat Celio.

M. Celio, conseiller fédéral: Je ne sais si je suis en droit de prendre la parole sur cette proposition de renvoi de l'article 5 à la commission. Aussi voudrais-je poser la question suivante: est-ce que le Conseil entend purement et simplement renvoyer cet article et les propositions y relatives à la commission, sans connaître le point de vue de cette dernière, ni celui du représentant du Conseil fédéral? M. le président juge-t-il que je dois exposer dès maintenant mon point de vue sur certaines propositions, notamment celle de M. Picot — qui me paraît assez étrange et que je combattrai — ou estime-t-il préférable que je le fasse seulement devant la commission?

Präsident: Ich glaube, dass Sie ohne weiteres einverstanden sind, dass Herr Bundesrat Celio Ihnen seine Auffassung zu den gestellten Anträgen darlegt, und dass wir nachher über die Rückweisung entscheiden. Es erhebt sich kein Widerspruch.

M. Celio, conseiller fédéral: La proposition de M. Picot tend à ce que le Conseil fédéral puisse *ipso jure et ipso facto*, sans consulter les cantons, ni les associations professionnelles, déclarer que certains transports mixtes pourront être effectués. Je rappelle que le statut actuellement en vigueur interdit tout transport mixte, exception faite de certaines dérogations, accordées d'ailleurs assez largement. Le projet d'arrêté maintient le principe de l'interdiction des transports mixtes, en précisant les conditions dans lesquelles il sera possible d'y déroger. Mais votre commission a fait preuve de beaucoup de compréhension à l'égard des transporteurs mixtes et a admis certaines de leurs exigences. M. Picot ignore peut-être que cette décision a été prise d'accord avec tous les intéressés, à savoir: l'Association des entrepreneurs à trafic mixte, la T.A.G., qui représente les transporteurs professionnels, les représentants des Chemins de fer fédéraux et des chemins de fer privés, l'Association suisse des entrepreneurs de constructions et l'Union des propriétaires de tracteurs agricoles. Comparativement au projet primitif du Conseil fédéral, le texte de la

commission, auquel je me suis déjà rallié, constitue donc un progrès considérable.

Le principe de la collaboration des intéressés constitue l'ossature du statut des transports automobiles. Pour éviter que l'office des transports prenne des mesures d'un caractère, disons étatique, ou impératif, on a introduit dans le statut une notion nouvelle qui constitue un progrès appréciable; l'accord, la collaboration et la coopération de tous les intéressés, au nombre desquels figurent les cantons.

Selon l'article 5 tel qu'il est proposé par la commission, pour ce qui concerne les transports mixtes, les cantons n'ont pas seulement le droit d'être consultés, mais encore celui de présenter des propositions, après quoi la Confédération doit décider.

Ainsi qu'on l'a déjà dit ici, l'article 5 est la pierre angulaire du statut. En effet, nous nous trouvons en présence de deux catégories de transporteurs. Il y a, d'une part, les transporteurs professionnels. Le qualificatif «professionnel» suffit à préciser leur activité. Il s'agit de gens qui font du transport par camion leur profession, qui engagent des capitaux importants pour exercer cette profession, laquelle constitue leur seul moyen d'existence. De l'autre côté, on trouve le transporteur mixte. Celui-ci transporte avant toute chose ce qui lui appartient. Le transport rémunéré pour les tiers est un complément de son activité principale. Le transporteur mixte fait donc une double concurrence au transporteur professionnel: tout d'abord, il transporte lui-même ce qui lui appartient, ce qui est d'ailleurs parfaitement légitime, puis il assure le transport de marchandises qui devraient être normalement confiées, soit aux transporteurs professionnels, soit aux chemins de fer. Cela permet d'aboutir à la conclusion qu'au fond le transporteur mixte ne devrait pas être protégé par l'Etat, qui devrait réserver cette protection aux transporteurs professionnels, leur activité dans ce domaine constituant leur véritable métier. Mais il est désirable que le transporteur mixte soit tout de même protégé, non pas pour lui-même, mais dans l'intérêt public. En effet, dans les régions de montagne, les régions agricoles, les régions éloignées de toutes communications, les régions frontalières, il est dans l'intérêt de l'économie locale que les transporteurs mixtes aident à satisfaire aux besoins de transports. Il ne s'agit donc pas de protéger les transporteurs mixtes, mais bien la collectivité. C'est ce que veut l'article 5, tel qu'il est rédigé par votre commission et auquel je me suis rallié.

M. Picot ne demande au fond rien d'autre, mais il voudrait faire abstraction de toute consultation des transporteurs professionnels, des représentants de l'économie et même des cantons. Or, les principes fédéralistes ne sont pas méconnus dans cet article 5, puisque nous voyons pour la première fois qu'avant de prendre une décision en matière de transports on demande l'avis des cantons. Le canton peut exprimer certaines craintes; il a aussi certains intérêts à défendre, bref il est mieux renseigné sur l'économie de telle ou telle région. C'est pourquoi, afin d'éviter que l'Etat central ne devienne en quelque sorte souverain en cette matière, on a décidé de consulter et de demander même des propositions aux cantons et autres intéressés. Est-il juste, M. Picot, d'ignorer complètement les cantons et les intéressés lorsqu'il s'agit non pas d'accorder des concessions, mais de

prendre une mesure tout à fait libératoire en faveur des transporteurs mixtes? Pour ma part, je ne le pense pas.

Voilà la situation, voilà les propositions que nous vous faisons, voilà pourquoi je trouve que la proposition de M. Picot, qui voudrait favoriser les intérêts des transporteurs mixtes, est en réalité en contradiction avec un vœu souvent exprimé par son auteur, à savoir que les cantons doivent avoir un certain droit de regard dans une matière aussi importante que celle que nous traitons aujourd'hui.

C'est la raison pour laquelle je m'oppose à la proposition de M. Picot. En revanche, je suis favorable à celle de votre commission.

M. Flükiger a, lui aussi, présenté une proposition que je ne combats pas. Il faut cependant que j'attire votre attention sur la différence assez importante qu'il y a entre sa proposition et celle de votre commission.

M. Flükiger prévoit que ce n'est qu'«après avoir entendu les cantons que le Conseil fédéral décide, sur la proposition commune des associations économiques intéressées, des entreprises publiques de transport et de l'association mentionnée à l'article 10, que les transports mixtes suivants pourront être effectués sans autorisation ...»

Selon la proposition de M. Flükiger, seul le canton est entendu, mais il ne peut faire aucune proposition. Celles-ci doivent être faites par les associations économiques; ce n'est qu'ensuite que le Conseil fédéral prend une décision. En sorte que la proposition de M. Flükiger — je le dis sans la combattre — est plus restrictive vis-à-vis des transporteurs mixtes que celle de votre commission. C'était mon devoir de vous le dire. En revanche, je suis favorable à la modification prévue par M. Flükiger au 1^{er} alinéa, où l'on parle des transports pour l'entraide occasionnelle entre voisins dans l'agriculture au moyen de tracteurs agricoles.

Sur ce point, la différence entre les deux propositions est la suivante: on parle dans celle de votre commission d'entraide occasionnelle entre voisins, un point c'est tout. M. Flükiger a déjà critiqué ce matin cette lettre a, car la simple notion de voisin est très aléatoire. Qu'entend-on par ce terme? M. Flükiger, soucieux de plus de précision, a tenu à ajouter ces mots: «voisins dans l'agriculture au moyen de tracteurs agricoles». Il resserre donc un peu le cercle de l'autorisation pour transports mixtes. La commission vous a donc présenté un texte plus large.

Je préfère quant à moi la solution proposée par M. Flükiger parce qu'elle est plus claire, plus précise et spécifie mieux le temps et l'espace où ces transports mixtes peuvent être effectués. Mais c'est à vous qu'il appartiendra de prendre une décision.

Nous avons ensuite à l'article 5 une proposition de M. Iten tendant à ajouter à la lettre b les mots: «... ainsi que les transports en provenance et à destination de localités ou de biens-fonds éloignés. Je n'ai pas bien compris ce qu'entend M. Iten par «biens-fonds éloignés», mais je crois que l'on peut, à la rigueur, accepter cette proposition, car elle correspond pratiquement à ce que nous désirons, c'est-à-dire que des régions éloignées peuvent être desservies par des transports mixtes. En revanche, M. Iten voudrait faire une adjonction à l'article 5,

où il admet des transports mixtes lorsqu'il s'agit de transports de marchandises difficilement transportables et qui — je souligne ce qui suit — sont fabriquées ou vendues par l'entreprise effectuant ces transports. Mais il ne s'agit alors que de transports privés et ces derniers ne sont pas interdits. Il est donc inutile de le dire, c'est un pléonasme.

Enfin, M. Duttweiler a, lui aussi, présenté une proposition selon laquelle, au lieu de dire «après avoir consulté les cantons et les associations économiques, etc., le Conseil fédéral décidera...», on dirait «...le Conseil fédéral pourra décider ...»

Si je comprends bien, la différence est sensible entre la proposition de M. Duttweiler et celle de votre commission. Le terme «décidera» prévu à l'article 5 du projet de votre commission, engage le Conseil fédéral à l'égard des transports mixtes.

Par contre, la petite rectification ou plutôt la réserve formulée par M. Duttweiler est conçue dans ces sens que le Conseil fédéral n'a pas l'obligation de donner cette espèce d'«absolution générale» en faveur des transporteurs mixtes, mais qu'il en a simplement la faculté; il peut, s'il le veut, se prononcer négativement. Voilà la différence entre la proposition de M. Duttweiler et celle de votre commission. Je tenais à bien l'indiquer.

En tant que conseiller fédéral, chef du département qui a présenté le projet — lequel ne prévoyait pas une concession aussi large en faveur des transporteurs mixtes, je devrais me prononcer en faveur de la proposition Duttweiler, c'est entendu. Mais, connaissant l'ambiance régnant dans la commission qui a examiné ce projet, j'ai peine à croire, M. Duttweiler, qu'elle se ralliera à votre point de vue. Mais c'est là une simple appréciation. C'est à la commission qu'il appartient d'en décider.

M. Troillet: Cet article constitue en somme une disposition essentielle de la loi. J'ai bien écouté les explications de M. Celio, conseiller fédéral. Il a souligné que l'activité des transporteurs officiels, c'est-à-dire de ceux qui s'y livrent professionnellement, doit être réglementée par une loi; c'est d'ailleurs pourquoi, ce matin, nous avons voté l'entrée en matière. Mais en ce qui concerne les transporteurs mixtes, M. Celio estime que la proposition formulée par M. Picot par exemple, va trop loin parce qu'elle tend à accorder une liberté complète à cette catégorie de transporteurs. Dès lors, je voudrais à cette proposition apporter un amendement consistant à donner aux cantons la compétence d'accorder les concessions en ce qui concerne les transports mixtes. Dans ces conditions la proposition de notre collègue pourrait recevoir la teneur suivante: «Les transports mixtes suivants pourront être effectués avec l'autorisation des cantons ...»

En considérant cet article, ainsi que les diverses propositions faites à son sujet, qui sont nouvelles pour la commission, j'arrive à la conclusion qu'il serait indiqué que celle-ci puisse les examiner à nouveau et revenir ici avec un texte plus clair, car les propositions présentées jusqu'à présent, il faut bien le reconnaître, laissent passablement à désirer sous le rapport de la clarté. Preuve en soient les échanges de vues auxquels nous avons dû nous livrer pour nous en expliquer.

C'est dans ce sens que j'appuie la proposition du président de la commission de lui renvoyer l'article.

Abstimmung. — *Vote.*

Für den Rückweisungsantrag Grosse Mehrheit

Art. 6.

Antrag der Kommission.

Marginale und Abs. 2 und 3. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

¹ Der Bundesrat erlässt nach Anhörung der Kantone und der Beteiligten durch Verordnung einheitliche Bestimmungen über den Beförderungsvertrag im gewerbmässigen Transport von Personen und Sachen sowie über die Versicherung des Transportgutes.

Proposition de la commission.

Note marginale et al. 2 et 3. Adhérer à la décision du Conseil fédéral.

¹ Après avoir consulté les cantons et les intéressés, le Conseil fédéral édictera par voie d'ordonnance des prescriptions uniformes sur le contrat de transport relatif au transport professionnel de personnes et de choses, ainsi que sur l'assurance de la marchandise transportée.

Clausen, Berichterstatter: Artikel 6 behandelt das Transportreglement.

Absatz 1. Die Kommission schlägt Ihnen vor, hier die imperative Form zu wählen. Der Bundesrat hat demnach einheitliche Bestimmungen über den Beförderungsvertrag zu erlassen. Die Aufstellung solcher Bedingungen ist im Transportwesen unerlässlich. Im gewöhnlichen bürgerlichen Recht ist das Transportwesen von Gütern geregelt durch die Vorschriften über den Frachtvertrag, der die nötigen Bestimmungen enthält über die Stellung des Absenders, des Empfängers, über die Verpackung des reisenden Gutes, die Verfügung über dasselbe usw. Die technische und kommerzielle Entwicklung der Verkehrsmittel erfordert jedoch im Verkehrswesen neue, dem öffentlichen Verkehr besser angepasste Beförderungsbedingungen, die nun in der neuen ATO in Form eines Transportreglementes ihren Ausdruck finden sollen. Das Marginale der alten ATO sagt „Beförderungsbedingungen“, das neue heisst „Transportreglement“.

Absatz 2. Die imperative Fassung des Absatzes 1 wird hier gemildert. In Kreisen von Transportunternehmern und Verfrachtern wurde die dem Bundesrat in Absatz 1 eingeräumte Kompetenz als ein allzu weitgehender Eingriff in die Handels- und Gewerbefreiheit angesehen. Dieser Kritik wurde nunmehr Rechnung getragen durch Anfügung des Absatzes 2. Durch diese Formulierung haben es die am Transportgewerbe interessierten Kreise in der Hand, bei Aufstellung der Beförderungsbedingungen die Intervention des Bundes auszuschalten. Absatz 1 hat also gewissermassen nur subsidiären Charakter. Wie es in der Botschaft heisst, begrüsst der Bundesrat jede Initiative der Verbände. Er wird von seiner ihm in Absatz 1 eingeräumten Kompetenz nur dann Gebrauch machen, wenn eine

Einigung unter den Beteiligten ausgeschlossen erscheint.

Absatz 3 gibt eine Definition der Beteiligten. Als solche sind unter anderem die Wirtschaftsverbände des Landes genannt. Darunter sind zu verstehen der Vorort für Handel und Industrie, der Gewerbeverband, der Gewerkschaftsbund und der Bauernverband.

In diesem Artikel 6 kommt die Idee zum Ausdruck, von der ich in meinem Eintretensreferat gesprochen habe. Die Gestaltung der Wirtschaft kann in zwei Formen erfolgen: durch Intervention des Staates oder auf dem Boden gütlicher Verständigung zwischen den Interessenten. Die Kommission hat sich nun grundsätzlich dahingehend ausgesprochen, dass das letztere Prinzip in dieser Gesetzgebung zum Ausdruck kommen soll, dass nämlich möglichst die interessierten Verbände zur Mitarbeit herangezogen werden, statt dass überall nur vom Staat aus dirigiert und diktiert wird. Dieses Prinzip ist hier verankert. Wer damit nicht einverstanden ist, möge es sagen.

Schoch: Art. 6 sieht vor, wie der Herr Referent mitgeteilt hat, dass der Bundesrat ein Reglement über den gewerbmässigen Transport von Personen und Sachen zu erlassen hat. In Art. 2 wird bestimmt, dass an Stelle dieser bundesrätlichen Vorschriften der Bundesrat auf gemeinsamen Vorschlag der Beteiligten von diesen Verbänden selbst aufgestellte Beförderungsbedingungen allgemeinverbindlich erklären könne. Es handelt sich also hier bei Abs. 2 um die Vorschrift über die Allgemeinverbindlicherklärung eines Beschlusses der beteiligten Verbände und nicht etwa um die Allgemeinverbindlicherklärung eines Gesamtarbeitsvertrages. In den neuen Wirtschaftsartikeln, d. h. in Art. 34ter, lit. c, ist dem Bund die Befugnis erteilt worden, Vorschriften aufzustellen über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen und von anderen gemeinsamen Vorkehrungen von Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Verbänden zur Förderung des Arbeitsfriedens. In Abs. 2 von Art. 34ter wird zudem die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen noch beschränkt auf Sachgebiete, welche das Arbeitsverhältnis betreffen. Angesichts dieser neuen Bestimmung, die den Geltungsbereich der Allgemeinverbindlichkeit umschreibt, könnte man sich schon fragen, ob es zulässig sei, das Institut der Allgemeinverbindlicherklärung auch auszudehnen auf Beschlüsse, die nur von Unternehmerverbänden gefasst werden — ich nehme an, dass es sich hier bei den Beteiligten in der Regel um Unternehmerverbände handelt — und auf Beschlüsse, die nicht das Arbeitsverhältnis betreffen, sondern typischen Wettbewerbscharakter haben. Diese Frage scheint um so eher angebracht, als bekanntlich die erste Fassung des vom Parlament angenommenen Art. 34ter BV ganz allgemein bestimmte, dass der Bundesrat befugt sei, Bestimmungen zu erlassen über die Allgemeinverbindlichkeit von Vereinbarungen und Beschlüssen der Berufsverbände und ähnlicher Organisationen. Das war die Fassung vom 11. September 1939.

Nun wissen Sie, dass bei der neuen Beratung der Wirtschaftsartikel diese Fassung fallen gelassen wurde, weil gegen die Allgemeinverbindlicherklärung

von Verbandsbeschlüssen eine heftige Opposition entstand. Man hat dann die heutige Fassung gewählt, dass nur Gesamtarbeitsverträge als allgemeinverbindlich erklärt werden können. Angesichts dieser Rechtslage habe ich mich gefragt, ob es verfassungsmässig richtig sei, dass man hier dazu übergeht, auch Verbandsbeschlüsse allgemeinverbindlich zu erklären. Es ist mir bewusst, dass in der Ergänzungsbotschaft zu den Wirtschaftsartikeln der Bundesrat den Standpunkt vertreten hat, man könne auch, wenn man den Geltungsbereich der Allgemeinverbindlicherklärung einschränke, ausserhalb dieses Rahmens in einzelnen Fällen doch noch eine Allgemeinverbindlicherklärung von Verbandsbeschlüssen vornehmen. Ich frage mich, ob dies richtig sein kann. Wenn man schon verfassungsrechtlich das Anwendungsgebiet der AVE abgrenzt, geht es doch sehr weit, zu sagen, in Einzelfällen könne der Gesetzgeber die Allgemeinverbindlicherklärung doch einführen, wenn er findet, dass das richtig sei. Ich habe mich gefragt, ob das wirklich der Verfassung entspricht. Vielleicht könnte man ja sagen, dass die Allgemeinverbindlicherklärung des Transportreglementes oder die Allgemeinverbindlicherklärung der Tarifordnung, die in Art. 8 vorgesehen ist, eine Auflage darstelle, die man mit der Konzessionserteilung dem Bewilligungsempfänger machen könne. Ich glaube, diese Frage muss schon noch geprüft werden. Für mich ist dieses Problem verfassungsrechtlich noch nicht genügend abgeklärt.

Man hat heute morgen von Giftzähnen in dieser Vorlage gesprochen. Ich will nicht behaupten, dass Art. 6, Abs. 2, ein solcher Giftzahn sei, aber ich wäre dankbar, wenn man mir sagen könnte, ob dieser Zahn eine rechtlich gesunde Wurzel habe. Wenn das nicht der Fall ist, müsste man ihn wohl auch extrahieren. Man könnte sich doch auch eine Lösung vorstellen, in dem Sinne, dass der Bundesrat selbst nach Anhörung der Verbände dieses Transportreglement in einer bundesrätlichen Verordnung aufstellt und nicht einfach Verbandsbeschlüsse, die man ihm vorlegt, genehmigt und durch einen Beschluss die Allgemeinverbindlichkeit gleichsam zu objektivem Recht macht. Das wäre eine Möglichkeit, die man sich sicher vorstellen kann und die staatsrechtlich naheliegend wäre.

Gestatten Sie mir, in diesem Zusammenhang noch auf einen anderen Punkt hinzuweisen. Die Voraussetzungen für die Allgemeinverbindlicherklärung von Verbandsbeschlüssen gemäss Art. 6, und dann auch Art. 8, scheinen nicht ganz klar geregelt zu sein. Art. 6, Abs. 2, sagt, dass bei gemeinsamen Vorschlägen der Beteiligten der Bundesrat eine Allgemeinverbindlicherklärung des Transportreglementes vornehmen könne. Hieraus wäre zu schliessen, dass dann, wenn nur ein Verband dem Vorschlag nicht zustimmt, die Allgemeinverbindlicherklärung eben nicht erfolgen könnte. Denn es wäre dann eben kein gemeinsamer Vorschlag vorhanden. Ob das so gewollt ist, entzieht sich meiner Kenntnis.

Bei der Verbandstarifordnung, wie sie in Art. 8 geregelt ist, wird gesagt, dass der Bundesrat die Allgemeinverbindlicherklärung anordnen kann, wenn die wichtigsten Wirtschaftsverbände des Landes und die öffentlichen Transportanstalten ihr zu-

gestimmt hätten. Ist dann in diesem Falle die Voraussetzung für die Allgemeinverbindlichkeit auch gegeben, wenn nur einer oder mehrere dieser wichtigsten Verbände nicht zustimmen, was durchaus möglich ist, denn die Verbände, die hier beteiligt sind, sind die Unternehmerverbände des Autotransportgewerbes, und die Verbände der wichtigsten Verfrachter? Diese Frage wäre nach dem Wortlaut des Gesetzes zu verneinen, denn wenn ein einzelner der wichtigsten Verbände nicht zustimmt, haben eben die wichtigsten Verbände nicht zugestimmt. In Nr. 71 der vom Treuhandverband des Autotransportgewerbes (TAG) herausgegebenen Publikation, die uns auf den Tisch gelegt worden ist, wird über diesen Punkt bemerkt: „In der Botschaft des Bundesrates ist präzisiert, dass die Zustimmung der interessierten Organisationen nicht einstimmig zu geschehen brauche. Ein Vetorecht stehe niemandem zu.“ Ich habe diese Bemerkung in der Botschaft nicht gefunden; vielleicht ist sie mir entgangen. Wenn es aber diese Meinung hat, was wohl im Prinzip richtig ist, dann sollte man das auch sagen, d. h. man sollte sagen, dass die Zustimmung der Mehrheit oder der überwiegenden Mehrheit, wenn man so sagen will, genüge. Auch in diesem Punkte scheint mir die Fassung in Art. 8 nicht ganz abgeklärt zu sein.

Es ist noch ein anderes Moment, das man in diesem Zusammenhang vielleicht erwähnen darf. Sie wissen, dass Art. 34ter der Bundesverfassung erklärt, die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen sei nur zulässig, wenn die Regelung begründeten Minderheitsinteressen angemessen Rechnung trage. Da sich nun Art. 6 und 8 mit der vorgesehenen Allgemeinverbindlicherklärung nicht auf Art. 34ter berufen können, obwohl er im Ingress genannt ist — ich weiss nicht, aus welchem Grunde — könnte man sagen, dass dieser Minderheitenschutz hier eigentlich nicht notwendig sei. Es ist aber durchaus anzunehmen, dass auch bei Allgemeinverbindlicherklärungen von Verbandsbeschlüssen, also nicht Gesamtarbeitsverträgen, Minderheitsinteressen berücksichtigt werden müssen, vielleicht sogar noch eher als bei den Verträgen. Ich habe mich deshalb gefragt, ob nicht auch zu diesem Punkte irgendwelche Bestimmungen im Gesetz enthalten sein sollten.

Ich wollte auf diese Momente hinweisen und wäre dankbar, wenn man mir sagen könnte, dass das absolut in Ordnung sei, dass man nun Verbandsbeschlüsse, die man dem Bundesrat vorlegt, allgemeinverbindlich erklären kann, oder ob es nicht vielleicht doch richtiger wäre, wenn der Bundesrat, der durchaus die Verbände zur Mitwirkung heranziehen soll, und der auf die Äusserungen der Verbände angewiesen ist, aus eigenem Recht die entsprechenden Erlasse vornehmen würde.

Duttweiler: Ich habe mir betreffend Abs. 2 von Art. 6 genau die gleichen Überlegungen gemacht wie Herr Ständerat Schoch. Er ist unverkennbar ein weiterer Vorstoss über das hinaus, was bei der Diskussion der Wirtschaftsartikel bei den einschlägigen Bestimmungen abgelehnt wurde. Ich höre das immer noch, wie man damals im Nationalrat ziemlich allgemein erklärte, dass dann die ganzen Wirtschaftsartikel in der Volksabstimmung scheitern

könnten. Gestützt auf diese Argumentation beschränkte man sich auf die Allgemeinverbindlicherklärung nur der Arbeitsverträge. Ich stelle den Antrag, Abs. 2 und 3 zu streichen. Es geht einfach nicht an, dass die Verbände tatsächlich zu Vögten werden.

Die Ausführungen von Herrn Bundesrat Celio zu Art. 5, Abs. 3, haben mich geradezu erschreckt, wonach der Bundesrat tatsächlich gezwungen werden könne, von den Kantonen oder sogar von den Verbänden, etwas zu verordnen, was er eventuell gar nicht für richtig hält. Es ist unhaltbar, dass die oberste Behörde sich irgendeinem Verbänden oder sogar den Kantonen unterordnet. Ich frage, welche Konsequenzen dann eintreten, wenn überhaupt die Möglichkeit besteht, dass Dritte dem Bundesrat diktieren. Das ist ein Präzedenzfall, der ausserordentlich gefährlich ist. Ich würde deshalb die Annahme von Art. 6, Ziff. 2 und 3, als gefährlichen Präzedenzfall empfinden.

Die Verbände wirtschaften auf diese Art in der öffentlichen Meinung gründlich ab. Es ist so, dass der Schweizer sich der selbstgewählten Behörde lieber unterzieht als irgendeinem Verband. Manchmal hört man wohl im Laden: „Wir müssen das machen, der Verband hat das beschlossen.“ Natürlich, der einzelne Detailhändler versteckt sich hinter dem Milchverband oder dem Bäckerverband usw. Aber nachher gibt es ein Gefühl der Revolte gegen die Diktatur der Verbände. Ich würde gerade im Interesse der Verbände empfehlen, das zu streichen. Denn, wie Herr Ständerat Schoch gesagt hat, lässt sich das Nötige durch den Bundesrat direkt verfügen auf Grund ausgearbeiteter Vorschläge von Verbänden oder Kantonen. Aber ich behaupte, wenn schon dem Bürger diktiert wird, wird er es eher ertragen, wenn dies seitens der Behörden geschieht, als von Verbänden, denen man weitgehende öffentlichrechtliche Kompetenzen zur Beschränkung der Freiheit des wirtschaftenden Bürgers verleiht. Ich stelle den Streichungsantrag.

Clausen, Berichterstatter: Ich begreife durchaus die Bedenken, die Herr Ständerat Schoch geäußert hat. Aber die Beantwortung dieser Frage hängt davon ab, welchen Verfassungsartikel Sie als Grundlage nehmen. Wenn Sie damit einverstanden sind, dass Art. 31 bis zur Anwendung gelangen kann, so erscheint es doch selbstverständlich, dass der Bundesrat derartige Beschlüsse als allgemeinverbindlich erklären kann, sofern das im Interesse der Sache liegt. Ich glaube daher, dass der Abs. 2 beibehalten werden könne. Damit wird einem dringenden Wunsch sowohl des Autogewerbes als der Verfrachter weitgehend Rechnung getragen. Man wollte im Gegensatz zur bisherigen ATO möglichst die Interessenten zur Mitarbeit heranziehen. Das ist vernünftig, wie ich glaube.

Schoch: Ich beantrage nicht, Abs. 2 zu streichen, sondern ihn zur Prüfung an die Kommission zurückzuweisen.

Abstimmung. — *Vote*.

Für Zurückweisung an die
Kommission

Grosse Mehrheit

Art. 7.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter: Art. 7 handelt vom Frachturkundenstempel. Um die richtige Erfüllung des Transportauftrages zu gewährleisten, sowie um statistische Feststellungen machen zu können, namentlich aber, um die Erhebung des Frachturkundenstempels zu ermöglichen, bedarf es eines Transportpapieres, wie es in Art. 7 ausdrücklich statuiert ist. Der Hinweis in Abs. 2, dass der Bundesrat von den gesetzlichen Bestimmungen über die Stempelabgabe (Art. 41 bis der Bundesverfassung) abweichende Vorschriften aufstellen kann, hat insbesondere die Möglichkeit der Pauschalierung der Stempelabgabe und damit die Vereinfachung der Abrechnung im Auge. Herr Ständerat Picot hat heute morgen gefragt, weshalb der Art. 41 bis BV im Ingress genannt sei. Das ist speziell mit Rücksicht auf diese Abänderung im Stempelgesetz, die im Interesse der Vereinfachung der Abrechnung liegt, statuiert worden.

Angenommen. — *Adopté*.

Art. 8.

Antrag der Kommission.

Marginale und Abs. 1. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Abs. 2. Allgemein verbindlich erklärte Tarife und ihre Abänderungen sind zu veröffentlichen. Sie treten frühestens mit dem Tag der Veröffentlichung in Kraft.

Abs. 3 (neu). Bis zur Veröffentlichung allgemein verbindlich erklärter Tarife hat jeder Transportunternehmer seinen Tarif zur Einsicht aufzulegen und auf Verlangen käuflich abzugeben.

Proposition de la commission.

Note marginale et alinéa 1. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Al. 2. Les tarifs déclarés d'application générale et leurs modifications seront publiés. Ils entrent en vigueur au plus tôt le jour de leur publication.

Al. 3 (nouveau). Jusqu'à la publication des tarifs déclarés d'application générale, tout entrepreneur de transport doit tenir son tarif à la disposition du public et le remettre sur demande contre paiement.

Clausen, Berichterstatter: In Art. 8 kommt das gleiche Prinzip zum Ausdruck wie in Art. 6. Wir können darauf verzichten, über diesen Artikel zu diskutieren, er muss ebenfalls zurückgewiesen werden, denn der in Art. 8 niedergelegte Grundsatz betreffend das Tarifwesen entspricht ungefähr dem Prinzip in Art. 6.

An die Kommission zurückgewiesen.

Renvoyé à la commission.

*Art. 9.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 10.***Antrag der Kommission.**

Marginale und Abs. 2. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Abs. 1. Der Bundesrat wird den von ihm anerkannten Zentralverband des Autotransportgewerbes vor Erlass der Ausführungsbestimmungen zu diesem Beschluss anhören. Er kann diesen Verband oder eine von ihm geschaffene Treuhandstelle zur Mitwirkung beim Vollzug heranziehen und ihnen bestimmte Befugnisse übertragen. Beide unterstehen hiefür der Aufsicht des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Note marginale et al. 2. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Al. 1. Le Conseil fédéral consultera l'Association centrale de l'industrie des transports automobiles reconnue par lui avant d'édicter les prescriptions d'exécution relatives au présent arrêté. Il peut faire appel, pour leur application, à cette association ou à une fiduciaire créée par elle et leur conférer des pouvoirs déterminés.

Dans la mesure de ces attributions, ces organes sont soumis à la surveillance du Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter: Art. 10 handelt von der Mitwirkung des Autotransportgewerbes. Art. 10 der alten Transportordnung sah die Schaffung eines Zwangsverbandes vor, dessen Statuten und Beschlüsse der Genehmigung des Bundesrates bedurften. Alle Inhaber von Transportbewilligungen konnten verpflichtet werden, diesem Verband beizutreten. Dieser Verband war gedacht als repräsentativer Zentralverband, der die Interessen der Transportunternehmer nach aussen zu vertreten hat. Gegen dieses Zwangssystem wehrten sich die Kreise der Transportunternehmer mit aller Energie, sie erblickten in der Schaffung eines solchen Verbandes eine Verletzung der verfassungsmässig gewährleisteten Rechte.

Die vorliegende Formulierung von Art. 10 verzichtet auf die Schaffung eines Zwangsverbandes, nachdem nunmehr der Treuhandverband des Autotransportgewerbes TAG als Zentralverband der Autotransportunternehmungen sich gegründet hat. Dem Verband TAG gehören als Mitglieder die namhaftesten, das Autotransportgewerbe vertretenden Verbände an. Die Statuten des TAG sind durch den Bundesrat genehmigt. Nach denselben hat der TAG Anspruch darauf, zu den von den Behörden ausgehenden Ausführungserlassen angehört zu werden und beim Vollzug mitzuwirken. Er ist Mittler zwischen der Behörde und den Transportunternehmervereinigungen. Ausser der verbandsmässigen Organisation schuf der TAG überdies die Auto-

treuhandstelle, ein konsultatives Organ. Es handelt sich hier um eine nach unserer Auffassung begrüssenswerte konstruktive Mitarbeit der Praxis mit den Behörden. Sowohl der Zentralverband als die Treuhandstelle unterstehen der Aufsicht des Bundesrates. Abs. 2 behält die Genehmigung aller durch den Verband gefassten Beschlüsse sowie aller andern getroffenen Vereinbarungen durch den Bundesrat vor. Mit dieser Formulierung haben sich die Vertreter von Handel, Gewerbe usw. ausdrücklich einverstanden erklärt. In Art. 10, Al. 1, ist eine kleine Änderung vorzunehmen, die nur redaktionellen Charakter hat.

Angenommen. — *Adopté.*

Zweiter Abschnitt.

Transportbewilligungen.*Art. 11.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Chapitre II.

Concessions de transport.*Art. 11.***Proposition de la commission.**

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter: Wir kommen zum zweiten Abschnitt, Transportbewilligung. In Artikel 11 werden die verschiedenen Arten der Transportbewilligung behandelt.

Absatz 1. Während nach der bisherigen Fassung des Artikels 11 nur zwei Arten von Transportbewilligungen vorgesehen waren, sind es nunmehr 4. Sub lit. c ist eine neue Art von Transportbewilligung vorgesehen, nämlich der Typus S für Lastwagenspediteure resp. Verfrachter, sub lit. d eine solche für die offizielle Camionage im Zusammenhang mit dem gemischten Verkehr. Der Geltungsbereich für letzteren Typus ist eingeschränkt. Dieser Typus hat nicht Gültigkeit für die ganze Schweiz (Artikel 18). Seiner Besonderheit ist überdies Rechnung getragen in Artikel 20 betreffend Erlöschen der Bewilligung. Sie erlischt mit dem Dahinfallen des Vertrages (Artikel 22 betreffend Entschädigung bei Nichterneuerung). Eine solche Entschädigung kommt in diesem Fall nicht in Betracht (Artikel 31, Absatz 2, betreffend Übergangsbestimmungen).

Absatz 2. Dieser Absatz sieht die Möglichkeit vor, dass der Bundesrat unter Würdigung der Bedürfnisse und nach Anhörung der Transportkommission neue Typen von Bewilligungen einführen kann. Soweit die Spezialisierung der einzelnen Transportzweige dies nicht unumgänglich erfordert, heisst es in der Botschaft, sollten die gewöhnlichen Bewilligungen in der Regel allen Bedürfnissen gerecht werden. Im Güterverkehr wird mit Rücksicht auf die spezialisierten Transporte von Möbeln und Umzugsgut am ehesten auf die Schaffung eines neuen Typus Bedacht genommen werden müssen.

Absatz 3. Dieser Absatz wurde neu angefügt, er sieht die Möglichkeit befristeter Ermächtigungen vor. Die *ratio legis* ist folgende: Die Erfahrung hat

gelehrt, dass zur Deckung wichtiger konkreter, aber vorübergehender Transportbedürfnisse Genehmigungen besonderer Art erteilt werden müssen: Spezialerlaubnisse. Das ist namentlich der Fall, wenn Bewerber um Ermächtigung zum gemischten Verkehr nicht vorhanden sind. In solchen Fällen werden schon jetzt spezielle Ausweise erteilt. Es wurden zum Beispiel zeitlich befristete Transportkarten an einen Lastwagenbesitzer abgegeben für Reservewagen, die bis jetzt mit keiner Ausweiskarte versehen waren. Eine solche ausnahmsweise Genehmigung erfolgt beispielsweise zur Bewältigung eines ausserordentlichen Transportanfalles im Zusammenhang mit grossen Bauten, grossen Holzschlägen usw. Das bisher nur auf der Praxis beruhende Vorgehen soll nun gesetzlich verankert werden. Zur Redaktion des Artikels 11 sind keine Bemerkungen zu machen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 12.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 13.

Antrag der Kommission.

Marginale und Absatz 4. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

¹ Bewilligungsbehörde für den gewerbsmässigen Verkehr ist das Eidgenössische Amt für Verkehr, soweit seine Befugnisse nicht vom Bundesrat an die Kantone oder an Organe übertragen werden, welche durch Vereinbarungen des in Artikel 10 genannten Verbandes mit Wirtschaftsverbänden und öffentlichen Transportanstalten geschaffen werden.

² Die Kantone sind zuständig, für vorübergehende Verkehrsbedürfnisse kurzfristige, räumlich begrenzte Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr zu erteilen. Ihr Entscheid ist endgültig.

^{2 bis} Alle anderen Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr werden von Organen erteilt, die vom Bundesrat unter Mitwirkung der Kantone für bestimmte Landesteile eingesetzt oder auf Grund von ihm genehmigter Vereinbarungen der Beteiligten geschaffen werden. In diesen Organen müssen die Kantone, die beteiligten Wirtschaftsverbände, die öffentlichen Transportanstalten und der in Artikel 10 genannte Verband vertreten sein.

³ Behörden und Organe, welchen Befugnisse übertragen werden, unterstehen den bundesrechtlichen Bestimmungen über die Amtsverschwiegenheit.

Proposition de la commission.

Note marginale et alinéas 3 et 4. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

¹ L'autorité concédante pour le transport professionnel est l'office fédéral des transports, en tant que ses pouvoirs ne sont pas délégués par le Conseil

fédéral aux cantons ou à des organes créés par des conventions conclues par l'association mentionnée à l'article 10 avec des groupements économiques et des entreprises publiques de transport.

² Les cantons sont compétents pour délivrer, pour des besoins temporaires, les autorisations pour transports mixtes à court terme et limitées dans l'espace. Leur décision est définitive.

^{2 bis} Toutes les autres autorisations pour transports mixtes sont délivrées par des organes qui sont institués par le Conseil fédéral avec la collaboration des cantons pour des régions déterminées ou sur la base de conventions conclues entre les intéressés et approuvées par le dit Conseil. Doivent être représentés dans ces organes, les cantons, les associations économiques intéressées, les entreprises publiques de transport et l'association mentionnée à l'article 10.

La modification de l'alinéa 3 ne concerne que le texte allemand.

Clausen, Berichterstatter: Artikel 13 behandelt die Zuständigkeit. Absatz 1 regelt die Zuständigkeit der Bewilligungsbehörde für gewerbsmässigen Verkehr. Hier gilt als Grundsatz: Zuständig für die Erteilung dieser Bewilligung ist das Eidgenössische Amt für Verkehr. Dem Gedanken einer paritätischen Organisation wird aber auch hier Rechnung getragen, indem der Bundesrat das Recht hat, die Befugnisse dieses Amtes zu übertragen an die Kantone oder an paritätische Organe, welche durch Vereinbarung des im Artikel 10 genannten Verbandes mit Wirtschaftsverbänden und öffentlichen Transportanstalten geschaffen werden. Die ständerätliche Fassung unterscheidet sich hier von derjenigen des Bundesrates einzig dadurch, dass Absatz 1 und 2 in ein Alinea zusammengefasst werden.

Eine Tendenz in der Kommission ging dahin, die Kompetenz des Eidgenössischen Amtes für Verkehr vollständig auszuschalten und die Kantone allein als Bewilligungsbehörde zuständig zu erklären. Die Kommission konnte sich dieser Auffassung nicht anschliessen, da die Kantone erfahrungsgemäss als Bewilligungsbehörde allzu verschiedene Massstäbe anlegen würden, und dadurch eine einheitliche Praxis sehr erschwert wäre.

Absatz 2 ist neu. Um jener Richtung entgegenzukommen, die die Zuständigkeit der Kantone befürwortet, wurde vorgesehen, dass die Kantone endgültig zuständig sein sollen zur Erteilung von kurzfristigen und räumlich begrenzten Ermächtigungen zum gemischten Verkehr für vorübergehende Verkehrsbedürfnisse.

Absatz 2 bis ist ebenfalls neu. Er statuiert, dass alle anderen Ermächtigungen von paritätischen Organen erteilt werden, die unter Mitwirkung der Kantone für bestimmte Landesteile eingesetzt werden. Diese Lösung entspricht der ganzen Tendenz der neuen Vorlage, die direkt Beteiligten in vermehrter Masse zur Mitarbeit heranzuziehen.

Absatz 4 und 5 entsprechen den Alineas 3 und 4 der ständerätlichen Vorlage. Die Oberaufsicht des Bundes in all diesen Zuständigkeitsfragen ist gewahrt. Wir beantragen Ihnen, die Fassung des Ständerates anzunehmen.

Ullmann: Artikel 13 hängt eng mit Artikel 5 zusammen. Wenn wir von Artikel 5 noch nicht wissen, welche Fassung er erhalten soll, so können wir doch nicht jetzt schon zum voraus über die Zuständigkeit urteilen. Ich beantrage Ihnen also, auch diesen Artikel an die Kommission zurückzuweisen.

M. Celio, conseiller fédéral: M. Ullmann a partiellement raison. Mais je ne crois pas qu'il soit indispensable de renvoyer cet article à la commission et voici pourquoi:

Même si l'idée fondamentale de M. Ullmann devait être acceptée par ce Conseil, à savoir que dans certains cas les cantons pourront eux-mêmes octroyer les autorisations, il n'est pas question pour autant de délivrer des concessions. Or, le deuxième alinéa de cet article prévoit déjà la délégation de certains pouvoirs aux cantons et, avec leur assentiment, aux communes. Par conséquent, la possibilité que le Conseil fédéral délègue sa compétence aux cantons pour l'octroi de concessions ou de dérogations est déjà prévue à l'article 13.

Je ne m'oppose pas au renvoi de cet article à la commission, mais tenais à préciser ce point.

An die Kommission zurückgewiesen.
Renvoyé à la commission.

Art. 14.

Antrag der Kommission.

· Marginale, Absatz 1 und 2. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

³ Öffentliche Transportanstalten sind die Schweizerischen Bundesbahnen, die PTT-Verwaltung und die vom Bunde konzessionierten Transportanstalten, welchen in der Bundesgesetzgebung oder in der Konzession die Betriebspflicht auferlegt ist.

Antrag Iten.

¹ ...

² ... sind die Verkehrsbedürfnisse und die durch andere Autotransportunternehmer und öffentliche Transportanstalten gebotenen Beförderungsmöglichkeiten der betreffenden Landesgegend angemessen zu berücksichtigen.

³ ...

Proposition de la commission.

Note marginale et alinéa 1 et 2. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

³ Les entreprises publiques de transport sont les chemins de fer fédéraux suisses, l'administration des postes, télégraphes et téléphones et les entreprises de transport au bénéfice d'une concession fédérale, auxquelles la législation fédérale ou la concession impose l'obligation d'exploiter.

Proposition Iten.

² ... du trafic de la région intéressée, ainsi que des possibilités de transport qui y sont offertes par d'autres entrepreneurs de transports automobiles et par les entreprises publiques de transport.

³ ...

Clausen, Berichterstatter: Zu Artikel 14, Absatz 3, beantragt die Kommission eine Änderung.

Es ist nämlich irrtümlicherweise am Schlusse die Rede von „Beförderungspflicht“. Es soll heissen „Betriebspflicht“. Es ist mehr eine redaktionelle Angelegenheit. Sonst habe ich keine Bemerkungen zu machen.

Präsident: Herr Iten, der das Wort vor Herrn Speiser verlangt hat, ist für die heutige Nachmittagsitzung entschuldigt. Herr Iten hat aber seinen Standpunkt in der Eintretensdebatte begründet.

Speiser: Ich gestatte mir, den Abs. 2 so vorzulesen, wie wenn mein Antrag angenommen wäre, damit es keine Missverständnisse gibt. Es hiesse dann: „Bei der Prüfung des Bedürfnisses sind die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Landesgegend und die durch andere Transportunternehmer und öffentliche Transportanstalten gebotenen Beförderungsmöglichkeiten sowie die persönlichen Verhältnisse des Gesuchstellers angemessen zu berücksichtigen.“ Dieser Antrag bezweckt, dass bei der Prüfung von Gesuchen um Transportbewilligungen neben den vielen objektiven Erwägungen auch die subjektiven Bedürfnisse des Gesuchstellers, also seine persönliche Situation, zu berücksichtigen sind. Dem kleinen Manne, der sich der Maschinerie des Gesetzes gegenüber sieht, soll eine Persönlichkeit gegeben werden, so dass er nicht nur eine Nummer ist. Selbstverständlich bleiben die Bestimmungen, dass der Gesuchsteller die technischen Voraussetzungen erfüllen muss. Es wäre da also gewissermassen ein Fähigkeitsausweis vorgesehen. Das Wort „Bedürfnis“ wird in der Praxis exklusiv als objektives Bedürfnis interpretiert. Ich hatte im Zusammenhang mit dem Hotelbauverbot eine Korrespondenz mit dem Justizdepartement, um dieses Problem abzuklären. Man hat mir geschrieben, dass die konstante Praxis darin besteht, dass unter dem Wort „Bedürfnis“ immer nur ein objektives Bedürfnis gemeint sei, ohne dass das in den Gesetzen ausdrücklich gesagt wird. Es heisst, es sei dem Departement nicht bekannt, dass etwa eine kantonale Gesetzgebung, wo sie eine Bedürfnisklausel vorsieht, das Bedürfnis ausdrücklich als objektiv bezeichnen würde, eben weil die Praxis so ist, dass das Bedürfnis immer objektiv sei. Missverständnisse darüber, dass nicht das Bedürfnis des Gesuchstellers, also nicht das subjektive Bedürfnis massgebend ist, sei nicht zu befürchten. Wenn wir also erreichen wollen, dass auch dieses subjektive Bedürfnis mitgeprüft wird, muss dies ausdrücklich verlangt werden. Das bedeutet ein gewisses, allerdings bescheidenes Novum. Aber ich bin der Ansicht, dass es gerade die bisherige Interpretation des Begriffes Bedürfnis ist, was soviel zum Malaise gegenüber dem Staat beiträgt und eine latente und offene Opposition schafft. Jeder von uns, der den Kontakt mit seinen Wählern und namentlich mit den kleinen Leuten darunter pflegt, wird schon häufig erfahren haben, wieviel Ärger gerade die zahlreichen Bewilligungsverfahren, Verbote, Einschränkungen, Auflagen, Kontrollen usw. verursachen und wie dies zu einer sturen Oppositionsstimmung führen kann. Wenn bei der Behandlung eines Gesuches und bei der Beantwortung des unvermeidlichen Rekurses der Gesuchsteller immer wieder merkt, dass seine Person für den Staat eine «quan-

tité négligeable» ist, dass er in den Augen des Beamten ein «non-valeur» bedeutet, hilft keine „Aktion des guten Willens“, um ihn staatsfreundlicher zu machen. Ein Verbot bleibt ein Verbot, auch wenn es vom süssesten Lächeln und von freundlichen Scherzen begleitet ist. Der andere hört immer nur das Nein und stellt fest, dass man ihn verhindern will, ohne ihn anzuhören, selbständig zu werden oder wirtschaftlich vorwärts zu kommen. Wir hatten im Kriegs- Industrie- und -Arbeitsamt auf vielen Gebieten Bewilligungsverfahren einzuführen und durchzuführen. Aber wir haben die Erfahrung gemacht, dass es ganz ohne Berücksichtigung des subjektiven Bedürfnisses nicht möglich war, durchzukommen, wenn man nicht ausgesprochen ungerechte und untragbare Härten riskieren wollte. Deshalb musste für solche Fälle eine Härteklause in irgendeiner Form zur Verfügung stehen.

Übrigens ist zu dem Begriff „Bedürfnis“ im objektiven Sinne noch zu sagen, dass er sich gar nicht einwandfrei definieren lässt. Ein Bedürfnis ist sehr häufig die Folge der Möglichkeit. Man kann nicht momentane Verhältnisse als Kriterium nehmen, wie wenn sie unveränderlich und ewig wären. Zum Beispiel vor der Erfindung des Telefons gab es kein Bedürfnis nach einem solchen; aber heute kann man ohne Telefon nicht mehr leben. Ein „Sessellift“ war noch vor 10 Jahren unbekannt; aber heute hören wir, dass sich ein Kurort entvölkert, wenn er keinen hat. Da ist das Bedürfnis durch die Möglichkeit entstanden. Es ist nichts Ewiges, sondern etwas Veränderliches. Ich möchte fragen, wie die schweizerische Industrie sich hätte entwickeln können, wenn man immer nach dem „objektiven Bedürfnis“ gefragt hätte. Man hätte z. B. noch lange in der Schweiz ohne Elektrizität leben können, und das Bedürfnis nach ihr ist erst in dem Momente entstanden und gewachsen, wo man es ganz oder zum Teil befriedigen konnte.

Mein Ergänzungsantrag bezweckt also, dem unbekanntem Gesuchsteller eine Persönlichkeit zu geben und so das ganze Gesetz etwas zu vermenschlichen. Ich glaube, dass ohne die Einschaltung der Berücksichtigung des subjektiven Bedürfnisses das vorliegende Gesetz nicht human gehandhabt werden kann, und dass es dann ein neuer Baustein zur berechtigten Staatsfeindschaft werden wird. Im Interesse des Gelingens des Gesetzes möchte ich also bitten, meinem Antrag, der sehr bescheiden ist, zuzustimmen.

Clausen, Berichterstatter: Der Antrag von Herrn Speiser scheint mir durchaus gerechtfertigt. Wir haben in der alten Autotransportordnung im Art. 14, wo die Voraussetzungen für die Erteilung der Bewilligung aufgestellt sind, die Bestimmung: „Die Bewilligung wird erteilt, wenn der Bewerber in persönlicher und finanzieller Beziehung für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit seines Betriebes genügend Gewähr bietet.“ Dieser Passus ist in der neuen Fassung gestrichen worden, weil man fand, dass das selbstverständlich sei.

In der Kommission ist ein ähnlicher Antrag gestellt worden, wie ihn Herr Kollege Speiser gestellt hat, aber man hat gefunden, es sei selbstverständlich, dass man die Sache nicht nur nach der objektiven Seite prüfe, sondern auch nach der sub-

jektiven. Ich persönlich kann mich mit dem Antrag Speiser durchaus einverstanden erklären, ebenso mit dem Antrag von Herrn Iten, der in diesem Absatz vorsieht, dass gesagt wird: „Der betreffenden Landesgegend sollmehr Rücksicht getragen werden.“

M. Celio, conseiller fédéral: Si je voulais laisser parler mon cœur, je devrais naturellement me rallier à la proposition de M. Speiser, que je trouve très humaine. Je n'ignore pas qu'il y a des cas très douloureux. On m'a même cité celui, tragique, d'un pauvre diable qui avait demandé une concession qu'il n'a pas obtenue et qui est venu pleurer en invoquant sa situation financière. On m'a dit — je ne sais si c'est exact — que cet homme s'est donné la mort par désespoir de n'avoir pu obtenir la concession sollicitée. Je ne pense pas qu'il ait mis fin à ces jours uniquement pour cette raison, mais il est certain que son existence dépendait de l'obtention de cette concession. Si donc je ne devais écouter que mon cœur, je dirais que M. Speiser a raison. Mais sa proposition est tout à fait contraire à l'esprit de cet arrêté, lequel soumet la possibilité d'accorder une concession à la clause du besoin. C'est la *ratio legis*. Or, si vous introduisez un autre critère, celui des conditions personnelles du requérant, vous bouleversez complètement l'esprit et le sens même de l'arrêté. En acceptant la proposition de M. Speiser, vous ouvririez une brèche telle que 50 pour cent de ceux qui présenteront une demande de concession feront valoir la situation difficile dans laquelle vit leur famille. Veut-on aboutir à cela? Introduire dans l'arrêté le critère du besoin personnel contre le besoin économique est pour moi une solution inacceptable. Vous pouvez prendre une décision dans ce sens si vous le voulez; vous ferez un geste que j'apprécierai, mais vous irez à l'encontre de l'esprit de cet arrêté. De plus, les abus seront sans doute nombreux et il sera difficile de les combattre.

Ce n'est pas seulement dans le domaine des transports automobiles qu'on se trouve quelquefois en présence de cas aussi douloureux.

Je m'oppose donc, à contre-cœur, je le répète, à la proposition de M. Speiser.

Schmuki: Herr Kollege Iten hat zu Art. 14, Abs. 2, eine neue Fassung vorgeschlagen, und zwar in folgendem Wortlaut: „Bei der Prüfung sind die Verkehrsbedürfnisse und die durch andere Auto-transportunternehmer und öffentliche Transportanstalten gebotenen Beförderungsmöglichkeiten der betreffenden Landesgegend angemessen zu berücksichtigen.“ Herr Kollege Iten ersuchte mich, da er heute nachmittag verhindert ist, an der Sitzung teilzunehmen, Ihnen seine Begründung bekanntzugeben. Sie lautet wie folgt:

Bei meinem Eintretensvotum habe ich ausgeführt, dass nach der heutigen Praxis die Bedürfnisfrage oft eigenartig geprüft und entschieden wird. Es sollen nicht nur die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Landesgegend geprüft werden, sondern auch die in der betreffenden Landesgegend gebotenen Beförderungsmöglichkeiten. Es soll also nicht vorkommen, wie es bei dem im Eintretensvotum angeführten Beispiel der Fall war, dass erklärt wird, es sei zuzugeben, dass in der betreffenden Gegend ein Bedürfnis bestehe, dass dieses Bedürfnis

aber von den Konzessionsinhabern ausserhalb der betreffenden Landesgegend befriedigt werden könne. Sie erinnern sich an den Fall, wo für eine Carfahrt von 25 km zuerst eine Leerfahrt eines ausserhalb der betreffenden Landesgegend domizilierten Unternehmers von 25 bis 30 km gemacht werden musste. Das ist betriebswirtschaftlich unrationell und verteuert die Transporte, auch wenn angeblich diese Leerfahrt gratis gemacht wird. Solche Leerfahrten können nicht gratis sein, da sie auf diese Weise in die allgemeinen Unkosten fallen.

Das Bedürfnis muss nach allen seinen Gesichtspunkten nach den Gegebenheiten der betreffenden Landesgegend beurteilt werden. Ich ersuche Sie daher, meinen Antrag anzunehmen.

Speiser: Ihr Präsident war so freundlich, darauf aufmerksam zu machen, dass die Fassung meines Antrages eventuell missverstanden werden könnte. Ich möchte deshalb bitten, dass Sie diesen ändern und statt „die persönlichen Verhältnisse“, „die persönliche Lage des Gesuchstellers“ einsetzen. Französisch würde das heissen «situation personnelle». Es könnte sonst leicht angenommen werden, dass auch seine finanziellen Verhältnisse gemeint seien, was nicht der Fall ist.

Präsident: Ziff. 1 und 3 sind unbestritten und angenommen.

Zu Ziff. 2 liegen Anträge der Herren Iten und Speiser vor.

Ziff. 2,

Clausen, Berichterstatter: Die Kommission ist mit den beiden Anträgen einverstanden.

Präsident: In diesem Falle besteht bezüglich des Antrages Iten Einigkeit. Der Bundesrat opponiert dem Antrag Speiser.

Vieli: Nachdem wir bereits einige Artikel an die Kommission zurückgewiesen haben, besteht aller Grund, auch diese beiden Anträge an die Kommission zur Prüfung zu weisen, nachdem der Präsident der Kommission erklärt, er sei einverstanden, und der Herr Bundesrat dagegen opponiert.

Abstimmung. — Vote.

Für den Ordnungsantrag Vieli	18 Stimmen
Dagegen	8 Stimmen

Art. 15.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter: Die bisherige Fassung von Abs. 1 sah vor, dass die Transportunternehmer verpflichtet werden konnten, den Anforderungen der Militärverwaltung entsprechende Fahrzeuge zu verwenden und die zu statistischen Zwecken erforderlichen Angaben zu liefern. Diese Auflage militärischen Charakters fällt im neuen Entwurf dahin, da das Eidgenössische Militärdepartement sich da-

mit einverstanden erklärt hat, dass diese Vorschrift in der ATO gestrichen werde. Das Militärdepartement wird die militärischen Auflagen punkto Wagenmaterial und die damit in Zusammenhang stehende Subventionierung der Autobesitzer in einen speziellen Beschluss zusammenfassen, so dass an dieser Stelle über militärische Auflagen nicht weiter verhandelt zu werden braucht und man es mit der einfachen Auskunftspflicht bewenden lassen kann.

Gegen dieses Vorgehen wendet sich energisch die Litra, die auf die Bedeutung der Verwendbarkeit ziviler Motorfahrzeuge für die Armee hinweist. Sie findet es als unverständlich, dass man die einzig vorhandene gesetzliche Handhabe für die Verpflichtung zur Inverkehrsetzung von militärtauglichen Fahrzeugen fallen lasse. Sie ist der Auffassung, dass die seitens des Militärdepartementes abgegebene Zusicherung lediglich einen Wechsel auf die Zukunft darstelle, dessen Einlösungstermin noch völlig unbestimmt sei. Ich kann Ihnen mitteilen, dass die ständerätliche Kommission diesen vom Militärdepartement ausgestellten Wechsel einstimmig akzeptiert hat und daher mit dem Bundesrat von einer Wiederaufnahme militärischer Auflagen abgesehen hat. Der Brief des Militärdepartementes liegt bei den Akten.

Abs. 2 ist gegenüber der alten ATO neu formuliert. Während die bisherige Ordnung als besondere Auflage nur die Pflicht zur regelmässigen Bedienung bestimmter Strecken vorsah, soll neu die Beförderungspflicht allgemein auferlegt werden können. Die besondere Rechtsstellung des Autotransporteurs bedingt von seiner Seite, heisst es in der Botschaft, ein bestimmtes Verhalten. Es darf nicht seinem Belieben anheimgestellt sein, Transportaufträge aus persönlichen Gründen abzulehnen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 16.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 17.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter: Dieser Artikel handelt von den Gesamtarbeitsverträgen. Absatz 1: Die Vorschriften der gegenwärtig in Kraft stehenden ATO über den Gesamtarbeitsvertrag sind überholt durch das Bundesgesetz über die Allgemeinverbindlicherklärung der Gesamtarbeitsverträge, was in Absatz 1 festgestellt wird. Inzwischen ist auch der Gesamtarbeitsvertrag „GAVATO“ vom 24. März 1947 abgeschlossen worden.

Absatz 2 ist neu. Diese Vorschrift ermächtigt den Bundesrat, Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen über Arbeits- und Ruhezeit, die im Widerspruch mit der zwingenden Vorschrift der Gesetzgebung stehen, allgemein verbindlich zu erklären. Zwingende Vorschriften sind die durch die Verordnung vom 4. Dezember 1933 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufs- und gewerbsmässigen Motorfahrzeugführer erlassenen Vorschriften. Im „GAVATO“ sind nun im dritten Abschnitt des Vertrages Vorschriften enthalten über die Arbeits-, Präsenz- und Ruhezeit, die im Widerspruch stehen zu den zwingenden Vorschriften der Verordnung vom 4. Dezember 1933. Momentan findet der Gesamtarbeitsvertrag, was die Arbeitszeit anbetrifft, keine Anwendung auf Motorfahrzeugführer des gewerbsmässigen Verkehrs. Der Bundesrat kann nun hievon abweichende Vorschriften aufstellen.

Duttweiler: Es ist immer gefährlich, über Juristerei zu reden, wenn man nicht Jurist ist, aber es scheint mir, dass Art. 17 gegenstandslos ist. Es heisst hier: „Die Bundesgesetzgebung über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen findet Anwendung.“ Ich nehme an, dass die gesamte Bundesgesetzgebung im übrigen Anwendung findet. Es wäre geradezu ein Präjudiz; man könnte nachher doch sagen, es sei nur die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen, die Geltung habe, die übrige Bundesgesetzgebung aber nicht. Ich stelle den Streichungsantrag.

Schöch: Es ist selbstverständlich, dass man Absatz 1 von Art. 17 streichen kann, denn dass die Bundesgesetzgebung Anwendung findet, steht ausser Diskussion. Aber Absatz 2 müssen Sie schon belassen, weil das eine Sondervorschrift ist. Absatz 1 hat man wohl aufgenommen, weil Absatz 2 besteht.

Duttweiler: Ich beantrage, Absatz 1 zu streichen und nur Absatz 2 stehen zu lassen.

Abstimmung. — *Vote.*

Für den Antrag Duttweiler	5 Stimmen
Dagegen	8 Stimmen

Art. 18.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 19.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 20.

Antrag der Kommission.

Marginale und Absatz 2 und 3. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

¹ Die Bewilligung erlischt:

- mit dem Ablauf der Gültigkeitsdauer, die Bewilligung C ausserdem mit dem Hinfall des Vertrages mit der öffentlichen Transportanstalt,
- durch Verzicht des Inhabers,
- mit dem Tode des Inhabers, der Auflösung der Gesellschaft oder der Löschung der Firma im Handelsregister sowie mit der Konkurseröffnung,
- durch den Entzug im Falle des Artikels 23.

Proposition de la commission.

Note marginale et al. 2 et 3. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

¹ La concession prend fin:

- au terme de sa durée de validité. La concession C prend fin en outre avec la résiliation du contrat conclu avec l'entreprise publique de transport,
- par renonciation du titulaire à la concession,
- par le décès du titulaire, la dissolution de la société ou la radiation de la raison sociale dans le registre du commerce et en cas de faillite,
- par le retrait dans le cas de l'article 23.

Clausen, Berichterstatter: Art. 20 behandelt das Erlöschen, die Erneuerung, die Übertragung der Konzession. Die Redaktion des Art. 20 hat gegenüber der in Kraft stehenden Ordnung eine Abänderung erlitten. Absatz 1 sieht folgende neue Fälle des Erlöschens vor: für die Bewilligung Typ C. Diese erlischt mit dem Dahinfallen des Vertrages mit der öffentlichen Transportanstalt. Ein weiterer Fall des Erlöschens ist der Verzicht, ferner der Tod, sodann die Auflösung der Gesellschaft, denn damit hört der Gesellschaftszweck und die zu diesem Zweck erteilte Bewilligung auf. Ein letzter Fall ist der Entzug.

In Absatz 3 ist neu das Verbot des Handelns mit Bewilligungen. Sonst habe ich keine Bemerkungen zu machen.

Lardelli: Art. 20 schreibt vor, dass die Bewilligung automatisch erlischt mit der Konkurseröffnung. Das scheint mir klar und ist auch richtig. Ich frage mich aber, wie es steht, wenn ein Nachlassvertrag abgeschlossen wird und dazu noch ein übler Nachlassvertrag oder gar ein wiederholter Nachlassvertrag, wie das im Autogewerbe hin und wieder vorgekommen ist. Da kommt ein automatischer Wegfall im Sinne von Art. 20 nicht in Frage, denn der Art. 20 regelt die Fälle, wo die Persönlichkeit hinfällig wird, also meinetwegen stirbt, oder wenn die Gesellschaft sich auflöst oder in Konkurs gerät. Die Gesellschaft aber, die einen Nachlassvertrag abschliesst, besteht weiter. Es dürfte deshalb schon richtig sein, dass man für diesen Fall eines üblen oder eines wiederholten Nachlassvertrages immerhin ausdrücklich den Art. 23 über den Entzug in Betracht zieht, den Entzug nämlich, wenn die persönlichen Voraussetzungen für die Erteilung nachträglich wegfallen. Diese können auch durch einen Nachlassvertrag hinfällig geworden sein, besonders wenn es ein schlechter, magerer oder wiederholter Nachlassvertrag ist. Nach meinem Dafürhalten darf

nun im Sinne einer Sanierung der Verhältnisse auf diesem Gebiete schon etwas kräftig durchgegriffen werden, wenigstens dort, wo man offensichtlich diesen Nachlassvertrag auf eine gewisse Unfähigkeit zurückzuführen hat, denn dass überhaupt ein Nachlassvertrag abgeschlossen werden muss, wenn die Tarife gesichert sind und Gesamtarbeitsverträge abgeschlossen wurden, geht weitgehend und regelmässig darauf zurück, dass der betreffende Inhaber sein Gewerbe nicht ordnungsgemäss geführt hat. Ich glaube, dass eine strenge Praxis auch nach dieser Richtung hin im Rahmen von Art. 23 sich durchsetzen könnte und vielleicht den gleichen Erfolg hat wie die doch immerhin einigermaßen stossende Zunftordnung, die wir heute beraten. Aber wer ist zum Entzug befugt? Es heisst in Art. 23 die Bewilligungsbehörde. Die Bewilligungsbehörde ist das Eidgenössische Amt für Verkehr oder eine ihm nachgeordnete delegierte Instanz, auch bei den Kantonen. Diese kann, aber muss nicht entziehen. Es ist nicht gesagt, wer in diesem Falle antragsberechtigt ist. Es ist wohl in Art. 21 gesagt, wer einspracheberechtigt ist bei Gesuchen um Erteilung von Bewilligungen, um Genehmigung wesentlicher Änderungen im Betrieb sowie um dauernde Ermächtigung zum gemischten Verkehr. Aber es ist nicht angegeben, wer für den Antrag auf Entzug im Falle eines Nachlassvertrages zuständig ist. Ich frage mich, ob nicht für einen solchen Fall besonders dann, wenn es sich um einen faulen Nachlassvertrag handelt, das Eidgenössische Amt für Verkehr mindestens antragberechtigt oder geradezu Entzugsbehörde wird. Auch in den Fällen von lit. d und c von Art. 23 käme das in Frage. Nachdem hier doch mit Bezug auf das Erlöschen der Bewilligung zufolge Konkursöffnung positiv legiferiert ist, meine ich, sollte man irgendwo eine Vorschrift einbauen, wie auch der Frage des Nachlassvertrages, besonders in etwas kritischen Fällen, Rechnung getragen werden kann. Ich möchte bitten, dass die Kommission das bei Art. 20 resp. bei Art. 23 prüft. Ich betrachte diese Frage des Nachlassvertrages nach gemachten Erfahrungen auf diesem Gebiete nicht als ganz nebensächlich, denn wie viele Automobilisten und Transportinhaber haben schon, speziell vor 1938, also vor der alten ATO-Ordnung, ein-, zwei- oder dreimal einen Nachlassvertrag abgeschlossen und dabei jedesmal ihren Wagen gerettet und mit diesem geretteten Wagen weiterhin lustig und sauber Tarife unterboten.

Clausen, Berichterstatter: Ich nehme Vormerk von der Anregung des Herrn Kollegen Lardelli. Ich werde diese Frage der Kommission zur Prüfung unterbreiten.

Duttweiler: Ich glaube, dass die Nachlassverträge durch diese Bestimmung nachhaltig gefördert werden. Wenn ein Konkurs ausbricht, fällt die Bewilligung dahin. Diese Bewilligungen haben für einen schweren Lastwagen einen Wert von 20 000 bis 25 000 Franken. So wurde mir gesagt, ich kann dafür nicht garantieren. Wenn also der Konkurs ausbricht, ist der Wert von 20 000 bis 25 000 Franken ein Non-valeur. Dann kann natürlich der betreffende Transporteur seinen Gläubigern erklären: wenn Ihr mich in den Konkurs bringt, so habt Ihr nichts

mehr. Die 20 000 bis 25 000 Franken, die vielleicht das einzige Aktivum darstellen, sind dahin. Dann kann er wieder einen Nachlassvertrag machen, einen zweiten oder auch einen dritten, immer mit der gleichen Pression gegenüber den Gläubigern. Ich möchte diese Bemerkung zuhanden der Kommission machen. Ich bin ja nicht in der Kommission. Man soll die Sache untersuchen, ob dem nicht gesteuert werden kann, indem man die Idee des Herrn Lardelli aufnimmt.

Präsident: Der Präsident der Kommission erklärt sich bereit, diesen Artikel noch einmal im Sinne der Ausführungen von Herrn Lardelli durch die Kommission prüfen zu lassen. Sind Sie mit dieser Rückweisung von Art. 20 an die Kommission einverstanden? Es scheint dies der Fall zu sein. Damit ist Art. 20 zurückgewiesen.

An die Kommission zurückgewiesen.
Renvoyé à la commission.

Art. 21.

Antrag der Kommission.

Marginale und Abs. 2 und 3. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

¹ Die Gesuche um Erteilung von Bewilligungen, um Genehmigung wesentlicher Änderungen im Betrieb sowie um Ermächtigung zu gemischtem Verkehr im Sinne von Art. 13, Abs. 2 bis, sind zu veröffentlichen. Es ist eine angemessene Einsprachefrist anzusetzen.

Proposition de la commission.

Note marginale et al. 2 et 3. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

¹ Les demandes d'octroi de concessions, les demandes d'approbation de modifications importantes dans l'exploitation, ainsi que les demandes d'autorisations pour transports mixtes, au sens de l'article 13, alinéa 2 bis, doivent être publiées. Un délai convenable sera fixé pour les oppositions.

Clausen, Berichterstatter: Hier ist zu sagen, dass Abs. 3 eine sehr begrüßenswerte Neuerung bringt. Bisher war das Einspracheverfahren rein schriftlich. Es wurde einzig auf Grundlage der Akten entschieden. In der neuen Fassung ist nun vorgesehen, dass auf Begehren eines Gesuchstellers oder eines Einsprechers eine mündliche Verhandlung durchzuführen ist, von der, wie die Botschaft ausführt, eine Abkürzung des Verfahrens zu erwarten ist. Jedenfalls kann das Verfahren durch Unmittelbarkeit nur gewinnen. Die Einzelheiten werden in der Vollzugsverordnung geordnet werden. Die Vollzugsbestimmungen werden in Anbetracht der in Art. 13 gebotenen Möglichkeit, die Beteiligten in höherem Masse als bisher zum Vollzug heranzuziehen, Rechnung tragen müssen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 22.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 23.**Antrag der Kommission.**

Marginale. Entzug der Bewilligung. (Rest streichen.)

Für den Rest. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

(La modification ne concerne que le texte allemand.)

Clausen, Berichterstatter: Entzug der Bewilligung und Ermächtigung: Im Vergleich zur bisherigen Ordnung sind folgende neuen Tatbestände als Gründe für den Entzug vorgesehen: *b)* Wenn der Unternehmer aus nicht zu rechtfertigenden Gründen ununterbrochen 6 Monate lang — bisher 12 Monate lang — mit dem in der Bewilligung vorgemerkten Fahrzeug keine Transporte mehr ausführt oder wenn seinen Transporten die Gewerbsmässigkeit abgeht. Kompetent zum Entzug ist die Bewilligungsbehörde. Der Grund dieser Vorschrift ist der: Es soll nicht mehr vorkommen, dass der Unternehmer durch Beharren auf der nicht ausgenützten Bewilligung einem qualifizierten Bewerber im Wege steht. Ein Betrieb darf nicht überlang stillgelegt werden.

Sonst habe ich keine Bemerkungen zu machen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 24.**Antrag der Kommission.**

Marginale, Abs. 2, 3, 4 und 5. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

¹ Unter Vorbehalt von Art. 1, Abs. 3, und Artikel 13, Abs. 2, kann gegen die Entscheide der zuständigen Behörden oder Organe innert 30 Tagen, von der Zustellung der Verfügung an gerechnet, bei der Transportkommission Beschwerde erhoben werden. Beschwerden gegen die Abweisung des Bewilligungsgesuches, gegen die Nichterneuerung und den Entzug der Bewilligung haben aufschiebende Wirkung.

⁶ Im übrigen finden sinngemäss auf das Verfahren die Art. 130, 131 und 158 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege Anwendung. Die Kommission kann in allen Fällen einen Vorschuss für die Verfahrenskosten verlangen.

Antrag Picot.

⁷ (neu). Im Falle von Willkür bleibt der Rekurs an die staatsrechtliche Kammer des Bundesgerichtes vorbehalten.

Proposition de la commission.

Note marginale, al. 2, 3, 4 et 5. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

¹ Sous réserve des articles premier, 3^e alinéa, et 13, 2^e alinéa, recours peut être formé contre les décisions des autorités ou organes compétents dans

un délai de trente jours de la notification de la décision auprès de la commission fédérale des transports. Le recours contre le refus d'une demande de concession, le non-renouvellement et le retrait d'une concession a effet suspensif.

⁵ Sont applicables par analogie les articles 130, 131 et 158 de la loi fédérale d'organisation judiciaire. La commission peut demander, dans tous les cas, une avance pour couvrir les frais de procédure.

Proposition Picot.

⁷ (nouveau). Le recours à la Chambre de droit public du Tribunal fédéral est réservé en cas d'arbitraire de la décision.

Clausen, Berichterstatter: Beschwerde: Die bisherige Ordnung des Beschwerdeverfahrens war unklar und unbefriedigend. Dort ist nur die Rede von Beschwerden gegen Erteilung, Verweigerung, Nichterneuerung und Entzug der Bewilligung. Über Verfügungen anderer Art, z. B. die Verfügung über die Erhöhung der Tonnage war nichts gesagt. Das führte dazu, dass im ganzen drei Beschwerdeverfahren nebeneinander Platz griffen, nämlich erstens die Beschwerde an die Eidgenössische Transportkommission in Fällen einer Verweigerung oder Erteilung einer Bewilligung; zweitens die verwaltungsgerichtliche Beschwerde an das Bundesgericht bei der Beurteilung der Frage der Transportart; und drittens die gewöhnliche Verwaltungsbeschwerde an das Eidgenössische Eisenbahndepartement, in letzter Instanz an den Bundesrat. Bei der Natur der Geschäfte war es öfters unvermeidlich, dass die Transportkommission und die Verwaltungsbeschwerdeinstanzen mit materiell genau den gleichen Fragen sich zu befassen hatten, ohne voneinander zu wissen, was die andern Instanzen taten. Die Ordnung der alten ATO hatte auch zur Folge, dass der Bundesrat sich nicht selten mit Bagatellsachen abgeben musste.

In der uns beschäftigenden Vorlage ist nun das Beschwerdeverfahren vollständig neu geregelt wie folgt: Alle Differenzen betreffend die Anwendung und Auslegung der ATO entscheidet in erster Linie das Eidgenössische Amt für Verkehr bzw. das an seiner Stelle handelnde Organ. Betrifft die Differenz die Frage der Transportart, dann ist gegen den erstinstanzlichen Entscheid die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht gegeben. Betrifft sie allgemein die Verletzung dieses Beschlusses, die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhaltes oder Unangemessenheit des Entscheides, so urteilt in zweiter Instanz die Eidgenössische Transportkommission. Ihre Entscheide sind endgültig. Die Beschwerdefrist ist vereinheitlicht. Sie beträgt 30 Tage. Das Verfahren richtet sich im übrigen sinngemäss nach dem Bundesgesetz über die Organisation der Bundesrechtspflege.

Herr Picot hat hier einen Abänderungsantrag gestellt.

M. Picot: Je vous propose d'ajouter à la fin de cet article un alinéa 7, ainsi conçu: «Le recours à la Chambre de droit public du Tribunal fédéral est réservé en cas d'arbitraire de la décision.»

Jusqu'à présent le Tribunal fédéral n'était réservé que pour l'article premier, 3^e alinéa, c'est-à-

dire pour des décisions d'un tout autre genre, sur un recours judiciaire contre les décisions de l'Office des transports qui décide si un genre de transport est soumis aux dispositions du présent arrêté. Je demande le recours au Tribunal fédéral pour quelque chose de plus général: l'octroi ou le refus de la concession. Comme je l'ai déjà dit, nous sommes ici dans un domaine où l'Etat fédéral intervient dans la situation individuelle des citoyens et la liberté du commerce et de l'industrie. Il importe d'éviter tout arbitraire. Nous savons que des recours à de simples commissions fédérales peuvent être très consciencieusement étudiés, mais ces commissions ne donnent pas toutes les garanties désirables. C'est dans la définition du Rechtsstaat, de l'Etat fondé sur le droit que le citoyen puisse défendre ses droits individuels, non seulement devant une commission mais devant un juge.

Nous connaissons le travail très laborieux des commissions fédérales, mais nous savons comment les choses se passent: On est nombreux, on se réunit, on discute des questions d'ordre général puis, vers la fin de la séance, on prend deux ou trois dossiers individuels et il arrive que les questions ne sont pas étudiées à fond.

Si vous acceptez ma proposition, je crois que les recours au Tribunal fédéral seront extrêmement rares. Cette proposition constitue une soupape qui obligera la commission des transports à mieux examiner, à mieux motiver, à mieux rédiger ses décisions.

La crainte du Tribunal fédéral, peut-on dire, c'est le commencement de la sagesse et la simple possibilité de ce recours, je crois, une garantie donnée aux citoyens et qui, en cas de referendum ou de discussion de la loi devant le peuple, peut ne pas être regrettée.

Clausen, Berichterstatter: Ich glaube, dass dieser Antrag nicht angenommen werden kann, weil Art. 84 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege vorsieht, dass eben nur gegen kantonale Erlasse und Verfügungen beim Bundesgericht staatsrechtliche Beschwerde geführt werden kann. Die Transportkommission ist keine kantonale Behörde. Infolgedessen glaube ich, dass ein derartiges Rechtsmittel nicht besteht.

M. Picot: Je m'attendais à l'opposition du rapporteur, mais elle n'est pas fondée. Il est évident qu'on a en principe un droit de recours contre toute décision prise en dernière instance par un canton. Cela résulte de la constitution fédérale. Mais nous sommes toujours en droit de donner au Tribunal fédéral, par une loi dérogeant à des lois antérieures, une compétence qu'il n'a pas encore. Le Tribunal fédéral est déjà compétent, dans plusieurs cas. Nous pouvons ajouter à ses compétences. On a dit, à Londres, à la Chambre des communes, que le parlement a le droit de décider tout ce qu'il veut, sauf de changer un homme en femme. (Rires.) Nous avons le droit, par des dispositions qui sont d'une grande simplicité, d'une grande équité, d'une grande justice, de donner au Tribunal fédéral une compétence spéciale en cette matière. Du moment que le parlement admettrait cette manière de voir, les dispositions auxquelles le rapporteur vient de se référer seraient modifiées.

Klöti: Der Antrag von Herrn Picot ist mir sympathisch, aber er bedeutet eine vollständige Änderung der Bestimmungen über die Bundesstaatsrechtspflege. Ich möchte wünschen, dass die Kommission die Frage nochmals prüft. Die Rückweisung des Antrages an sie drängt sich auf.

M. Celio, conseiller fédéral: M. Klöti ayant proposé le renvoi de cet article à la commission, je n'aurais en somme pas à m'opposer, maintenant déjà, à la proposition de M. Picot.

Je tiens cependant à relever que ce serait la première fois qu'on prévoirait dans la législation un droit de recours au Tribunal fédéral contre des décisions prises par l'autorité fédérale en matière de transport. Que dit l'article 4 de la constitution: «Tous les Suisses sont égaux devant la loi. Il n'y a en Suisse ni sujet, ni privilège de lieu, de naissance, de personne ou de famille.» C'est sur la base de cet article qu'on voudrait fonder le droit de recours. Mais il faut être pratique. La commission traite des cas d'appréciation; or, vous savez parfaitement bien que le Tribunal fédéral ne peut pas statuer, sur la base de l'article 4 de la constitution, lorsqu'il s'agit d'appréciation de faits. On peut donc dire dès maintenant que de tels recours seraient rejetés. Néanmoins, vous introduiriez des possibilités de recours dans une matière d'importance très relative, en violant l'esprit de la constitution, ou en tout cas en créant un brèche dans le principe acquis jusqu'ici, qu'on ne peut pas recourir au Tribunal fédéral contre des décisions d'une instance ou d'une autorité fédérale.

La proposition de M. Picot, faite dans le meilleur esprit, je n'en doute pas, porte donc atteinte aux principes admis jusqu'ici en matière de recours au Tribunal fédéral.

An die Kommission zurückgewiesen.
Renvoyé à la commission.

Dritter Abschnitt.

Transportkommission.

Art. 25.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Chapitre III.

Commission des transports.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Art. 26.

Antrag der Kommission.

Marginale: Befugnisse. 1. Begutachtung.

Für den Rest Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Note marginale. Attributions. 1. Avis.

Pour le reste, adhérer au projet du Conseil fédéral.

*Art. 27.***Antrag der Kommission.**

Marginale: 2. Entscheid.

Für den Rest Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Note marginale: 2. Décision.

Pour le reste, adhérer au projet du Conseil fédéral.

*Art. 28.***Antrag der Kommission.**

Marginale: 3. Vorschläge.

Für den Rest Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Note marginale: 3. Propositions.

Pour le reste, adhérer au projet du Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter: Zu den Art. 25, 26, 27 und 28 hat die Kommission keine Bemerkungen zu machen, mit der Ausnahme, dass in den Art. 26, 27 und 28 die Marginalien geändert werden. Nach dem bundesrätlichen Entwurf erhält Art. 26 das Marginale: Begutachtung. Die Kommission schlägt Ihnen vor, zu sagen: Befugnisse. 1. Begutachtung. In Art. 27 wurde gesagt: Entscheid statt Beschwerde, in Art. 28, 3. Vorschläge.

Angenommen. — *Adoptés.*

Vierter Abschnitt.

Strassenhoheit.*Art. 29.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Chapitre IV.

Droit de souveraineté sur les routes.**Proposition de la commission.**

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — *Adopté.*

Fünfter Abschnitt.

Einführungs- und Übergangbestimmungen.*Art. 30.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Chapitre V.

Dispositions d'exécution et dispositions transitoires.**Proposition de la commission.**

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 31—33.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — *Adoptés.*

*Art. 34.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter: Art. 34 behandelt den Entschädigungsfonds. Auf Grund der bis dahin bestehenden Ordnung wurde durch die Transportunternehmer mittels eines einmaligen Beitrages von 15—30 Franken pro Fahrzeug ein Entschädigungsfonds geüfnet, der sich Ende 1948 auf 195 000 Franken bezifferte. Bis jetzt ist dieser Fonds, aus welchem die Entschädigungen im Sinne der Art. 22 und 33 hätten bezahlt werden sollen, überhaupt noch nie in Anspruch genommen worden. Der Fonds wird den Bestimmungen des neuen Bundesbeschlusses unterworfen.

Absatz 2. Nach der neuen Ordnung leisten die Inhaber von gewerbsinässigen Bewilligungen Beiträge nach Bedarf, welche jährlich 100 Franken für jedes in ihrem Betrieb verwendete Fahrzeug nicht überschreiten dürfen. Bis zur Erteilung der Bewilligung werden diese Beiträge auch von den Inhabern provisorischer Ausweise erhoben. Die Beiträge werden nach Anhörung des in Art. 10 genannten Verbandes vom Bundesrat festgesetzt. Weist der Fonds beim Dahinfallen des vorliegenden Beschlusses einen Überschuss auf, so fällt dieser an den in Art. 10 genannten Verband.

Christen: Ich möchte Sie doch noch bitten, den Art. 34 etwas besser anzusehen. Wir haben in Absatz 1 die Bestimmung, dass diejenigen Entschädigungen, die in Art. 22 und 33 enthalten sind, die Stilllegung der Autos finanzieren müssen. Zum Zwecke der Äufnung hat man hier einfach festgelegt, dass diejenigen, die auf Bewilligung Anspruch erheben bzw. Bewilligungen bekommen, bis zu 100 Fr. jährlich zu bezahlen haben, und es heisst in Absatz 1, dass die Entschädigungen, die aus diesem Fonds für die Stilllegung von Autos ausgerichtet werden, ausschliesslich durch diese Beiträge bis zu 100 Fr. geüfnet werden müssen.

Sie haben nun aber im Entwurf durchgehend bemerkt, dass es sich hier um ein typisches Eisenbahnschutzgesetz handelt. Schon bei Bewilligung und überall bei Einsprachen haben die öffentlichen Transportanstalten ein Mitspracherecht. Es geht nun doch wohl gerechterweise nicht an, dass sämtliche Stilllegungsbeiträge allein zu Lasten der Autos gehen und nicht auch teilweise zu Lasten der Bahnen, die dabei ebenfalls profitieren. Es ist doch klar, dass, wenn man ein Gesetz wie dieses hier zum Bahnschutz aufstellt, man nicht wohl die Kosten voll

einem andern Berufskreis auferlegen kann. Dann ist noch ein weiterer Punkt, den ich erwähnen möchte. Es heisst hier: «welche jährlich 100 Franken für jedes in ihrem Betrieb verwendete Fahrzeug nicht überschreiten dürfen.» Wir wissen aber, dass es wahrscheinlich in den meisten Kantonen gebräuchlich ist, sogenannte Wechselnummern auszustellen. Diese haben die Bedeutung, dass zwei Automobile gehalten werden können, wovon aber wechselweise nur immer eines in Betrieb ist. Hier sollte die Kommission sehen, ob nicht eine gewisse Klarstellung nötig ist, dass vielleicht pro Nummer, also auch pro Wechselnummer, die Beiträge bis zu 100 Franken erhoben werden können. Das ist eine Detailfrage; die Frage, die ich zuerst angeschnitten habe, wird wahrscheinlich noch sehr viel zu reden geben, wenn die Bestimmung so angenommen wird. Diskutiert wird sie sowohl im Volke draussen wie in den Berufskreisen, die betroffen sind. Ich möchte beantragen, nachdem nun schon eine ganze Anzahl Artikel zurückgewiesen wurden, auch diesen Artikel im Sinne meiner Anregung an die Kommission zur Prüfung zurückzuweisen.

Clausen, Berichterstatter: Nachdem eine Reihe von Artikeln an die Kommission zurückgewiesen wurde, kann ich mich einverstanden erklären. Gestatten Sie mir aber in diesem Zusammenhang eine Anregung zu machen. Die Kommission bestand ursprünglich nur aus 5 Mitgliedern, sie wurde auf unser Begehren um 2 Mitglieder erhöht. Bei der neuen Beratung sollte sie nun vervollständigt werden durch mindestens nochmals 2 Mitglieder. Die Kritik, die heute Herr Ständerat Klöti geübt hat, war durchaus begründet. Ich möchte beantragen, die Mitgliederzahl der Kommission auf 9 zu erhöhen.

An die Kommission zurückgewiesen.
Révoqué à la commission.

Sechster Abschnitt.

Strafbestimmungen und Verfahren.

Art. 35.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Antrag Schoch.

1 ...

wer ohne eine Bewilligung...

wer unter Umgehung...

wer vom Bundesrat allgemeinverbindlich erklärte Tarife und Beförderungsbedingungen nicht einhält oder bei ihrer Umgehung mitwirkt,

...

⁴ (neu). Zuwiderhandlungen gegen Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen, die gemäss Art. 17, Abs. 2, allgemeinverbindlich erklärt worden sind, werden nach den auf Grund von Art. 7, Abs. 3 und 4, des Bundesgesetzes vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr erlassenen Bestimmungen bestraft.

Chapitre VI.

Dispositions pénales et de procédure.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Proposition Schoch.

1 ...

celui qui, sans être au bénéfice...

celui qui, sans avoir obtenu...

celui qui n'applique pas des tarifs et des conditions de transport déclarés d'application générale par le Conseil fédéral ou aide à les violer,

...

⁴ (nouveau). Les infractions aux dispositions de contrats collectifs de travail qui ont été déclarés d'application générale conformément à l'article 17, 2^e alinéa, seront réprimées en vertu des dispositions édictées sur la base de l'article 17, 3^e et 4^e alinéas, de la loi du 15 mars 1932 sur la circulation des automobiles et des cycles.

Clausen, Berichterstatter: In der Vorlage sind gegenüber der geltenden ATO die einzelnen Straftatbestände präziser gefasst. Nach der bisherigen Ordnung waren folgende Strafmaxima vorgesehen: bei einfacher Übertretung 1000 Franken, bei Rückfall 10 000 Franken. In leichten Fällen und bei Fahrlässigkeit 300 Franken oder Verwarnung. Nach der neuen Fassung gelten folgende Maxima: Für einfache Übertretungen 2000 Franken, bei Rückfall 5000 Franken. Nach der alten ATO wurden die Bussen von der Bewilligungsbehörde ausgesprochen. Nach der neuen Ordnung sind die kantonalen Behörden zuständig. Die alte ATO enthielt die Bestimmung, die Bussen fallen je zur Hälfte an den Kanton, in welchem die Widerhandlung festgestellt worden ist, und in den in Art. 34 genannten Fonds. Der vorliegende Entwurf enthält diesbezüglich gar keine Vorschrift. Massgebend wird also sein Art. 381 des Strafgesetzbuches, wonach in allen von kantonalen Instanzen beurteilten Fälle, in denen auf Geldstrafe erkannt wird, das Verfügungsrecht den Kantonen zufällt. Im übrigen gilt für die Anwendung der Strafbestimmungen Art. 333 des Schweizerischen Strafgesetzbuches, wonach die allgemeinen Bestimmungen des Strafgesetzbuches Anwendung finden, sofern die gegenwärtige Vorlage keine andere Bestimmung enthält. Das gilt insbesondere auch bezüglich der Verjährung.

Schoch: Ich gestatte mir hier, einen Antrag zu stellen, der wahrscheinlich keine Rückweisung des Artikels an die Kommission zur Folge hat. Nach Art. 35 wird mit Busse bestraft, wer vom Bundesrat allgemeinverbindlich erklärte Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen nicht einhält oder bei ihrer Umgehung mitwirkt. Diese Bestimmung, die ganz allgemein von Gesamtarbeitsverträgen spricht, bezieht sich selbstverständlich nur auf Gesamtarbeitsverträge im Autotransportgewerbe. Sie ist aber meines Erachtens auch für dieses an sich beschränkte Anwendungsgebiet nicht annehmbar, da sie einen Polizeigeist zum Ausdruck bringt, den man vom Recht der Gesamtarbeitsverträge eigentlich fernhalten wollte. Bei der Beratung des Bundesbeschlusses über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen wurde mit aller Deutlichkeit erklärt, dass im Gesamtarbeitsvertrag geoffene Vereinbarungen privatrechtlicher Natur seien und dass sie auch durch die Allgemeinverbindlicherklärung dieser Bestimmungen ihres Charakters als Privatrecht nicht entkleidet werden.

Grundsätzlich hat also die Erzwingung der Einhaltung dieser Bestimmungen oder die Reaktion gegen Vertragsverletzungen auf dem privatrechtlichen Wege, d. h. durch Klage, zu erfolgen. Die jetzt geltende bundesrechtliche Regelung, wie sie im Bundesbeschluss vom 23. Juni 1943 enthalten ist und nun bis Ende 1951 gilt, hat diese Ordnung ausdrücklich übernommen.

Zur Frage, was zu geschehen habe, wenn allgemeinverbindlich erklärte Bestimmungen eines Gesamtarbeitsvertrages nicht eingehalten werden, wurde anlässlich der Beratung des erwähnten Bundesbeschlusses im Nationalrat vom Referenten, Herrn Nationalrat Weber, ausgeführt: „Es ist anscheinend bequem, einfach der staatlichen Intervention zu rufen, wenn Gesamtarbeitsverträge nicht eingehalten werden. Aber man muss auch die Konsequenzen einer solchen Praxis sehen. Gewerkschaften und Unternehmer sind einmütig in der Ablehnung eines solchen Verfahrens und, wie man hört, ertönt gerade in den Berufsverbänden von der Stadt Basel der Ruf nach Entstaatlichung der Kollektivverträge.“ Ich glaube, der Ruf nach Entstaatlichung ertönt heute im Schweizerlande so vernehmlich, dass es unklug wäre, hier staatliche Sanktionen einzuführen, die weit über das hinausgehen, was der Bundesbeschluss über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen an strafrechtlichen Sanktionen vorsieht.

Die Verordnung VI des Bundesrates zur Autotransportordnung sagt in Art. 4, dass allgemeinverbindlich zu erklärende Bestimmungen eines Gesamtarbeitsvertrages in der Regel folgende Punkte des Arbeitsverhältnisses regeln sollen: Probezeit, Höhe und Auszahlung des Lohnes, Lohnzahlung während Krankheit und obligatorischem Dienst, Auslagenvergütung, Arbeitszeit, Ruhezeit, Ferien, Versicherung bei Betriebs- und Nichtbetriebsunfällen, Kündigung, Auflösung des Arbeitsverhältnisses, vertraglich eingeführte Einstellungsstellen, Einsetzung paritätischer Kontrollorgane, Sanktionen. Also ein schönes Bouquet von sogenannten normativen und schuldrechtlichen Bestimmungen. Wenn sich nun hinter jeder Verletzung einer dieser Bestimmungen der Drohfinger des Polizeibüttels erhebt, liegt in einer solchen Bestimmung sicher keine werbende Kraft für das vor uns liegende Gesetz. Ich beantrage Ihnen daher, diese weitgehende Strafordnung zu streichen und hier die Vornahme der Sanktionen dem allgemeinen Privatrecht oder den gesamtarbeitsvertraglichen Sanktionsbestimmungen zu überlassen. Der Art. 35 würde dann in diesem Punkte auch besser in Einklang stehen mit Art. 17, Abs. 1, des Gesetzes, den wir belassen haben und der proklamiert, dass die Bundesgesetzgebung über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen Anwendung finde. Diese Bundesgesetzgebung, wie sie heute gilt, sieht aber öffentlichrechtliche Strafsanktionen nur in beschränktem Masse vor, nämlich bei Verletzung der Friedenspflicht, bei Missachtung der Schweigepflicht, bei Unterlassung der Anzeigepflicht, bei Aufhebung vertraglicher Bestimmungen, die allgemeinverbindlich erklärt worden sind. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Verhältnisse im Autotransportgewerbe so viel anders sind als auf andern Gebieten des gewerblichen Lebens, dass hier eine so

weitgehende Abweichung von den allgemeinen Bestimmungen des Gesamtarbeitsvertragsrechtes nötig wird. Es geht meines Erachtens auch recht weit, wenn in Art. 35 zudem jede Übertretung der allgemeinverbindlich erklärten Tarifansätze unter Strafordnung gesetzt wird, also auch die Ausführung von Fahrten zu niedrigeren Ansätzen, als sie die Tarife vorsehen. Damit wird eindeutig zum Ausdruck gebracht, dass innerhalb des durch die Bewilligung zugelassenen gewerbsmässigen Transportes mit Motorfahrzeugen auf den öffentlichen Strassen das freie Spiel der Konkurrenz hier noch einmal ausgeschaltet wird. Ich stelle hier keinen Streichungsantrag, aber man wird sich schon fragen dürfen, ob diese starre und eigentlich absolut unfreiheitliche Regelung eine gesunde Ordnung darstelle.

In folgendem Punkt scheint mir eine besondere Strafordnung bei Verletzung von allgemeinverbindlich erklärten Bestimmungen der Gesamtarbeitsverträge im Autotransportgewerbe als geboten. Art. 17, Abs. 2, des Gesetzes bestimmt: „Der Bundesrat kann Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen über die Arbeits- und Ruhezeit, die von zwingenden Vorschriften der Gesetzgebung abweichen, allgemeinverbindlich erklären, wenn sie dem Motorfahrzeugführer eine gleichartige Arbeits- und Ruhezeit sichern.“ Werden solche Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeit allgemeinverbindlich erklärt, so treten sie meines Erachtens an die Stelle der gesetzlichen öffentlichrechtlichen Ruhezeitbestimmungen, wie sie für das Autotransportgewerbe in der bundesrätlichen Verordnung vom 4. Dezember 1933 über die Arbeits- und Ruhezeit von berufsmässigen Motorfahrzeugführern enthalten sind. Art. 9 dieser Verordnung bestimmt, dass derjenige, der den Vorschriften der Arbeits- und Ruhezeitverordnung zuwiderhandelt, mit Busse bis zu 200 Franken bestraft wird; in schweren Fällen und bei wiederholtem Rückfall wird auf Gefängnis bis zu 10 Tagen oder Busse bis zu 500 Franken erkannt. Überdies kann die kantonale Verwaltungsbehörde den Führerausweis entziehen. Werden allgemeinverbindlich erklärte Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen des Gesamtarbeitsvertrages verletzt, die an Stelle der Bestimmungen der Ruhezeitverordnung treten, so sollten meines Erachtens für diese Fälle die Strafordnungen der Verordnung gelten und nicht die Strafordnungen des Art. 35 der Vorlage. Ich beantrage Ihnen daher, dem Art. 35 einen Absatz 4 in der bereits von mir vorgeschlagenen Formulierung zuzufügen.

Angenommen mit den Abänderungsanträgen Schoch.

Adopté avec les modifications proposées par M. Schoch.

Art. 36.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter: Strafverfolgung. Im Gegensatz zur bisherigen Ordnung wird die Strafverfolgung ausschliesslich in die Hände der kan-

tonalen Behörden gelegt. Massgebend sind nunmehr die Vorschriften des dritten Teiles des Bundesgesetzes über die Bundesstrafrechtspflege, mit andern Worten, massgebend ist das Verfahren in Bundesstrafsachen, die von kantonalen Gerichten zu beurteilen sind (Art. 247 des Bundesstrafprozesses). Durch diese Übertragung der Kompetenzen auf die Kantone erhofft man eine Intensivierung der Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden. Von verschiedenen Kantonen wurde auch darauf hingewiesen, dass öfters Übertretungen der Autotransportordnung gleichzeitig mit Übertretungen des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeugverkehr vorkommen. „Die Übertragung an die Kantone“, sagt die Botschaft, „erleichtert die Beurteilung der verzeigten Tatbestände, verkürzt das Verfahren und gewährleistet den Angeschuldigten von vorneherein die Beurteilung durch den ordentlichen Richter.“ Sonst habe ich keine Bemerkungen zu machen.

Angenommen. — *Adopté.*

Siebenter Abschnitt.

Schlussbestimmungen.

Art. 37.

Antrag der Kommission.

Marginale und Abs. 2. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

¹ Zur Deckung der Kosten des Vollzuges dieses Beschlusses werden Gebühren erhoben, welche für die gebührenpflichtigen Fälle einheitlich festzusetzen sind. Für jedes in einer bewilligten Betriebsart verwendete Fahrzeug ist eine jährliche Gebühr von höchstens hundertfünfzig Franken zu entrichten. Im übrigen ist bei der Festsetzung der Gebühr der Umfang und die Bedeutung des Betriebes angemessen zu berücksichtigen.

Chapitre VII.

Dispositions finales.

Art. 37.

Proposition de la commission.

Note marginale et al. 2. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

¹ Pour couvrir les frais résultant de l'application du présent arrêté, des taxes seront perçues; elles seront fixées uniformément pour les cas soumis à la taxe. Pour chaque véhicule affecté à un genre de transport concessionné, il sera perçu une taxe annuelle de 150 francs au plus. Pour en déterminer le montant, il sera au surplus tenu équitablement compte de l'étendue et de l'importance de l'exploitation.

Clausen, Berichterstatter: Gebühren. Der Aufwand der Verwaltung beim Vollzug der ATO besteht in den Kosten der Tätigkeit des mit ihr betrauten Personals, der Transportkommission, der öffentlichen Bekanntmachung der Gesuche, der Herstellung und Ausgabe von zu liefernden amtlichen Kennzeichen, sowie den Kosten für das Druck- und Büromaterial. Die Mittel zur Deckung dieses Verwaltungsaufwandes müssen durch Gebühren aufgebracht werden. Nach der jetzigen, in

Kraft stehenden ATO war in bezug auf die Festsetzung der Gebühren gesagt, es sei dem einzelnen Fall, dem Umfang und der Bedeutung des Betriebes angemessen Rechnung zu tragen. Für jedes im Betrieb verwendete Fahrzeug durfte die einmalige Gebühr 600 Franken nicht überschreiten, wobei aber eine ratenweise Entrichtung der Gebühr ermöglicht sein sollte. Die neue Vorlage sieht vor, dass für jedes in einem bewilligten Betrieb verwendete Fahrzeug eine jährliche Gebühr von 150 Franken zu entrichten ist.

Der Bundesrat ist die zum Erlass einer Gebührenordnung zuständige Behörde.

Mit dem Ausdruck „jede bewilligte Betriebsart“, will angedeutet sein, dass auch der gemischte Verkehr Gebühren zu entrichten hat.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 38.

Antrag der Kommission.

Marginale und Abs. 2. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

¹ Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt. Art. 13 bleibt vorbehalten.

³ Die Kantone erhalten einen angemessenen, vom Bundesrat festzusetzenden Anteil an den Gebühren.

Proposition de la commission.

Note marginale et al. 2. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

¹ Le Conseil fédéral est chargé de l'application du présent arrêté. L'article 13 est réservé.

³ Les cantons recevront une partie équitable du produit des taxes, qui sera déterminée par le Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter: Vollzug. Mit der wichtigen Funktion des Vollzuges des vorliegenden Bundesbeschlusses ist unter Vorbehalt der in Art. 13, den wir erst noch einmal zu behandeln haben, den Kantonen oder paritätischen Organen übertragenen Kompetenzen der Bundesrat betraut. Er ist oberstes Vollzugsorgan und erlässt die nötigen Ausführungsvorschriften.

Absatz 2 umschreibt die den Kantonen behufs Durchführung des Bundesbeschlusses obliegenden Pflichten. Neu ist die Vorschrift, wonach sie verpflichtet sind, bei Übertretungen bis zur Feststellung des Sachverhaltes Fahrzeugausweis und Kontrollschilder zurückzubehalten, eventuell zu beschlagnahmen.

Absatz 3 bestimmt den Anteil der Kantone an den Gebühren. Dieser Anteil soll angemessen sein.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 39.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter: Gültigkeitsdauer und Inkrafttreten. Als Dauer sind 3 Jahre vorgesehen, also bis zum 31. Dezember 1953. Die Ausarbeitung des neuen Verkehrsartikels ist in Angriff genommen, wie uns in der Kommission mitgeteilt worden ist. Nach menschlichem Ermessen und menschlicher Voraussicht sollte es möglich sein, innert dieser Frist die Verfassungsrevision durchzuführen.

Während LITRA und der Verband schweizerischer Transportanstalten die Dauer des vorliegenden Bundesbeschlusses auf 5 Jahre ausdehnen wollten, spricht sich der Schweizerische Gewerbeverband für die Befristung auf 2 Jahre aus. Mit dem Bundesrat ist Ihre Kommission der Auffassung, es sei zweckmässig, den goldenen Mittelweg einzuschlagen. Wir beantragen Ihnen daher Zustimmung zum bundesrätlichen Vorschlag, nämlich zu einer Dauer von 3 Jahren.

Angenommen. — *Adopté.*

Präsident: Die Vorlage ist durchberaten und geht an die Kommission zurück zur Behandlung der zurückgestellten Artikel.

An die Kommission.
A la commission.

Vormittagssitzung vom 27. Oktober 1949.
Séance du 27 octobre 1949, matin.

Vorsitz — Présidence: Hr. *Wenk*.

5336. Übergangsordnung des Finanzhaushaltes.
Régime transitoire des finances de la Confédération.

Siehe Seite 443 hiavor. — Voir page 443 ci-devant.

Beschluss des Nationalrates vom 26. Oktober 1949.
Décision du Conseil national du 26 octobre 1949.

Differenzen. — *Différences.*

Art. 1, lit. A.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Fricker, Berichterstatter: Der Nationalrat hat gestern die Vorlage für die Übergangsordnung zum Finanzprogramm durchberaten. Es verblieb, neben einigen Änderungen nur redaktioneller Natur, eine einzige materielle Differenz. Ihre Kommission hat

heute zu dieser Differenz Stellung genommen. Sie ist zum Schluss gelangt, dass die Bereinigung noch in dieser Session stattfinden sollte.

Dagegen kam sie in der Frage der Dringlichkeit zu einer anderen Auffassung. Der Nationalrat hat diese Frage am Schlusse des Art. 4 der Vorlage aufgeworfen. Entgegen unserer Ziff. 2 zu Art. 4b, die lautete: „Er wird im Sinne von Art. 89, Abs. 3, der Bundesverfassung der Abstimmung des Volkes und der Stände unterbreitet“, hat er eine andere Fassung gewählt, indem er sagt: „Er wird dringlich erklärt und im Sinne von Art. 89bis, Abs. 3, der Bundesverfassung, Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.“ Die Frage, ob diese Dringlichkeitsklausel in die ordentliche Vorlage aufgenommen werden müsse oder nicht, ist noch umstritten. Die Kommission hat sich aber gesagt, dass die Differenzenbereinigung heute trotzdem vorgenommen werden könne; denn die Frage der Dringlichkeit wird ja nach dem Geschäftsreglemente unserer Räte immer unmittelbar vor der Abstimmung erörtert. Die Abstimmung über die Dringlichkeit erfolgt unmittelbar vor der Hauptabstimmung. Wir beantragen Ihnen daher, die Schlussabstimmung erst in der Dezembersession vorzunehmen, damit die Kommission noch Gelegenheit hat, zu der Frage der Dringlichkeit Stellung zu nehmen. Ich habe schon in meinem Eintretensreferate ausgeführt, dass die rechtliche Natur dieses Art. 89bis umstritten sei. Die Gelehrten sind sich nicht einig darüber, ob es sich um einen neuen dringlichen Bundesbeschluss handle, der für Massnahmen gelte, die nicht auf der Verfassung beruhen, oder ob er einen Notstandsartikel bedeute. Die Initianten sind der ersten Auffassung und das Justizdepartement der andern.

Nun hat das Justizdepartement ein Gutachten erstellt, das sich mit der Auslegung des Art. 89bis, Abs. 3, befasst, das aber von verschiedener Seite angefochten wird. Es behandelt die Jahresfrist, d. h. die Frage, ob das Kalenderjahr zu gelten habe oder ob nicht die Beschlüsse, wie der Wortlaut der Initiative lautet, „in Kraft treten sollen nach ihrer Annahme durch die Bundesversammlung“. Ein weiterer Abschnitt befasst sich mit dem Notrecht und der Dringlichkeitsklausel. Das hat uns veranlasst, Ihnen vorzuschlagen, es seien diese Fragen noch gründlich durch die Kommission abzuklären und es sei zu dem Gutachten des Justizdepartementes auch ein Bericht des Bundesrates einzufordern, damit wir Ihnen in der Dezembersession unmittelbar vor der Abstimmung darüber noch Mitteilung machen können. Daher unser Antrag, die Differenzenbereinigung heute, die Beschlussfassung über die Dringlichkeit aber erst in der Dezembersession, unmittelbar vor der Abstimmung, zu treffen und die Schlussabstimmung ebenfalls auf die Dezembersession zu verschieben.

In diesem Sinne möchte ich nun mit der Bereinigung der Differenzen beginnen. Sie finden zu nächst eine redaktionelle Differenz auf Seite 2 der synoptischen Darstellung in Art. 1A. Unsere Fassung lautet: „Die Geltungsdauer der Finanzordnung 1939—1949 mit den Änderungen gemäss Finanzordnung 1946—1949 sowie des Sparmassnahmenbeschlusses von 1947 wird bis 31. Dezember 1951 verlängert.“ Der Nationalrat hat nun noch einen Nebensatz eingeschoben, indem er sagt, die

Autotransportordnung. Bundesbeschluss.

Statut des transports automobiles. Arrêté fédéral.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1949
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Oktobersession
Session	Session d'octobre
Sessione	Sessione di ottobre
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	5651
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.10.1949
Date	
Data	
Seite	514-532
Page	
Pagina	
Ref. No	20 034 663

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Art. 217.

Antrag der Kommission.

Abs. 1. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Abs. 2. wer ... (unverändert nach geltendem Recht).

Abs. 3. wird, auf Antrag, mit Gefängnis bestraft.

Abs. 4 (neu). Das Antragsrecht steht auch der Behörde zu.

Proposition de la commission.

Al. 1. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Al. 2. Selon le texte en vigueur.

Al. 3. sera, sur plainte, puni de l'emprisonnement.

Al. 4 (nouveau). L'autorité a aussi le droit de porter plainte.

Schoch, Berichterstatter: Der Art. 217 behandelt die Vernachlässigung der familienrechtlichen Unterstützungspflichten. Es wurde hier in der Praxis immer wieder die Frage aufgeworfen, ob der geschiedene Ehegatte, der verpflichtet ist, dem anderen Ehegatten Unterhaltsbeiträge zu bezahlen, auch unter diesen Artikel falle. Ich glaube, die meisten Gerichte verfolgen bereits die Praxis, dass sie das bejahen; aber es wird richtig sein, wenn dies nun im neuen Text ausdrücklich festgelegt wird.

Dann hat die Kommission Ihnen noch beantragt, diesen Tatbestand zu einem Antragsdelikt auszugestalten. Die Vernachlässigung der Unterstützungspflicht ist heute ein Offizialdelikt. Es kommt aber vor, dass, wenn eine Strafanzeige gestellt worden ist, sich die Beteiligten einigen, die Sache in Ordnung gebracht wird und die Alimente ordnungsgemäss bezahlt werden. Dann kommen sie zum Richter und sagen, man sollte mit dem Strafverfahren nicht weiterfahren. Die Leute können nun nicht verstehen, dass das Rad der Justiz weiterlaufen muss und das zermalmt, was die Parteien unter sich in Ordnung gebracht haben.

Es ist nach der Auffassung der Kommission sicher vernünftig, wenn dieser Artikel zum Antragsdelikt ausgestaltet wird.

Die Kommission hat noch den Vorschlag angenommen, dass antragsberechtigt nicht nur der Verletzte ist, sondern dass auch die Behörde antragsberechtigt sei. Es ist zuzugeben, dass im Gesetz nicht gesagt wurde, welche Behörde antragsberechtigt sei; aber es wird so sein, dass es diejenige Behörde ist, die wegen Vernachlässigung der Unterstützungspflicht Leistungen erbringen musste und dadurch ebenfalls „geschädigt“ worden ist.

Wir machen hier nun eine Ausnahme von dem Prinzip, dass nur der unmittelbar Geschädigte antragsberechtigt ist. Sie werden darüber abzustimmen haben, ob Sie auch der Neuerung zustimmen, dass neben dem Verletzten auch die Behörde antragsberechtigt sein soll.

M. Picot: Je voudrais simplement préciser un point.

M. Schoch vient de dire que l'autorité sera celle qui aura fourni les prestations et subi un préjudice. Or, je ne voudrais pas, pour l'interprétation devant le juge, que l'on prenne cette phrase pour une

disposition de la loi elle-même. Dans certains cantons, l'autorité qui pourra agir en pareil cas sera peut-être une autorité de tutelle et non celle dont la caisse aura subi un préjudice. Je pense qu'il conviendra de laisser aux lois cantonales d'application le soin de fixer cette autorité selon la jurisprudence dans ces cantons, en prévoyant que certaines autorités qui ne subissent pas de préjudice pourront néanmoins être aussi autorités plaignantes.

Je ne fais cependant pas de proposition; il s'agit simplement d'une interprétation du mot «autorité» un peu plus large que celle que nous avons entendue de la bouche de M. Schoch.

Bundesrat von Steiger: Ich habe genau die gleiche Auffassung, wie sie soeben von Herrn Ständerat Picot verfochten worden ist, in der Kommission vertreten. Deshalb sagen wir ja auch nur: «L'autorité a aussi le droit de porter plainte». La question de savoir si c'est une autorité de l'assistance publique ou si c'est l'autorité tutélaire, est laissée de côté. Les explications, du reste excellentes, données par M. le rapporteur, ne doivent pas nous faire croire qu'il doit s'agir seulement d'une autorité de l'assistance publique.

Angenommen. — *Adopté.*

Hier wird die Beratung abgebrochen.

(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 20. Dezember 1949.

Séance du 20 décembre 1949, matin.

Vorsitz — Présidence: Hr. *Haefelin*.

5651. Autotransportordnung. Bundesbeschluss.

**Statut des transports automobiles.
Arrêté fédéral.**

Siehe Seite 487 hiervor. — Voir page 487 ci-devant.

Fortsetzung. — *Suite.*

Art. 5.**Antrag der Kommission.**

Abs. 1. Gemischten Verkehr übt aus, wer neben seinem Werkverkehr entgeltliche Transporte für andere besorgt. Unter Vorbehalt der in diesem Artikel genannten Ausnahmen bedarf es dazu einer Ermächtigung, die erteilt wird, wenn das Verkehrsbedürfnis es erfordert.

Abs. 2. Streichen.

Abs. 3, Ingress. Keiner Ermächtigung zu gemischtem Verkehr bedürfen:

Lit. a) Transporte zu gelegentlicher Aushilfe in ländlichen Gegenden;

Lit. b) gelegentliche Transporte in Gebirgs-
gegenden und Grenzgebieten sowie nach und von
abgelegenen Ortschaften und Liegenschaften;

Für den Rest Zustimmung zum vorläufigen Be-
schluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Al. 1. Effectue des transports mixtes celui qui,
outre ses propres transports, assure des transports
à titre onéreux pour des tiers. Sous réserve des
dérogations mentionnées au présent article, une
autorisation est nécessaire à cet effet; elle est
accordée lorsque les besoins du trafic l'exigent.

Al. 2. Biffer.

Al. 3, préambule. Les transports mixtes suivants
peuvent être effectués sans autorisation:

Lit. a) Les transports pour l'entraide occasion-
nelle entre voisins à la campagne;

Lit. b) Les transports occasionnels en montagne,
dans les régions frontalières, ainsi que les transports
à destination ou en provenance de localités ou de
biens-fonds éloignés.

Pour le reste, adhérer à la décision provisoire du
Conseil des Etats.

Clausen, Berichterstatter: Gestatten Sie mir,
bevor wir auf die Detailberatung der an die Kom-
mission zurückgewiesenen Artikel eintreten, einige
allgemeine Erwägungen vorzuschicken und Ihnen
namentlich in Erinnerung zu rufen, dass die gegen-
wärtig in Kraft stehende Autotransportordnung am
31. Dezember 1950 ausser Kraft tritt. Wir müssen
uns daher Rechenschaft darüber ablegen, welche
Situation entstehen würde, wenn es nicht gelingen
sollte, bis dahin das Problem zu lösen. Wir stünden
vor dem Nichts, und voraussichtlich würde wieder
der anarchische Zustand eintreten, der in den
dreissiger Jahren das ganze Verkehrswesen ausser
Rand und Band zu bringen drohte.

Da eine einfache Verlängerung des bisherigen
dringlichen Bundesbeschlusses nicht in Frage kommt
und andererseits eine Verfassungsrevision, die den
langersehnten Verkehrsartikel bringen soll, in ab-
sehbarer Zeit nicht zu erwarten ist, trotzdem eine
Expertenkommission zu diesem Zweck bereits er-
nannt ist, muss eine neue Autotransportordnung
an Stelle des geltenden Rechtes treten. Trotz man-
cher Hemmungen sollte es mit gutem Willen doch
gewiss möglich sein, etwas Positives zu schaffen.
Alle am Autotransportwesen interessierten Kreise
sind einstimmig der Auffassung, dass eine Ordnung
bestehen müsse. Es darf auch nicht vergessen
werden, dass die in Beratung stehende Vorlage auf
drei Jahre befristet ist und keine Dauerlösung dar-
stellt, so dass, falls die eine oder andere Vorschrift
sich in der Praxis nicht bewähren sollte, bei Über-
führung in die ordentliche Gesetzgebung immer
noch die nötigen Korrekturen angebracht werden
können.

Was die Lösung des ganzen Problems ausser-
ordentlich erschwert, sind die grossen Interessen-
konflikte zwischen den beteiligten Kreisen, daher
auch die auseinanderstrebenden Auffassungen in
bezug auf die Gestaltung der Gesetzgebung.

Während die einen energisch die Aufrechterhaltung
des Verbotes des gemischten Verkehrs verlangen,
befürworten andere Kreise Aufhebung dieses Ver-
botes oder wenigstens eine starke Lockerung des-
selben, bzw. Ersetzung des Verbotes durch das
Bewilligungsverfahren. Während die einen die ge-
setzliche Ordnung so normiert wissen wollen, dass
in wichtigen Fragen ausschliesslich Amtsstellen zu
entscheiden hätten, befürworten andere weitgehen-
des Mitspracherecht der Wirtschaftsverbände. Das
Schlagwort der einen lautet: Fort mit der Diktatur
des Staates!, das der anderen: Weg mit der Dik-
tatur der Verbände! Während die einen den Ein-
fluss der Transportanstalten möglichst ausgeschaltet
wissen möchten, verlangen die letzteren erhöhten
Einfluss und ein besser gewährleistet Mitsprache-
recht. Während die einen möglichst alle Kompe-
tenzen einer eidgenössischen Zentralstelle, nämlich
dem Eidgenössischen Amt für Verkehr zu weisen
wollen, postulieren andere möglichsste Dezentrali-
sierung. Das Schwergewicht der Kompetenzen soll
in die Hände der Kantone gelegt werden. Wie Dr.
Maurer in einem jüngst am 8./9. November 1949 in
der „Neuen Zürcher Zeitung“ erschienenen Artikel
ausführt, gibt es allerlei Kritiker. Den einen geht
die ATO zu wenig weit, den anderen viel zu weit.
Wie ich bereits in meinem Eintretensreferat aus-
geführt habe, wird es ein Ding der Unmöglichkeit
sein, allen Auffassungen gerecht zu werden. Aufgabe
des Parlamentes als unabhängiger Instanz muss es
daher sein, den goldenen Mittelweg einzuschlagen
und diejenigen Lösungen zu befürworten, die ver-
nünftigen Anforderungen entsprechen. Wirtschaft-
liche Unvernunft, zum Beispiel zwecklose Leer-
fahrten usw., kann niemand wollen. Selbstver-
ständlich darf bei Würdigung all der aufgeworfenen
Probleme der Grundsatz nicht übersehen werden,
dass das öffentliche Interesse allen privaten As-
pirationen voranzugehen hat.

Ihre Kommission hat sich am verflossenen
2. Dezember in Bern versammelt, um die zurück-
gewiesenen Artikel einer erneuten Prüfung zu
unterziehen. Wenn es uns vielleicht auch nicht
gelungen ist, alle Giftzähne, von denen anlässlich
der letzten Beratung im Ständerat die Rede war,
an der Wurzel zu fassen und zu entfernen, so ist
es uns, so glaube ich, doch gelungen, sie wenigstens
ein bisschen zu immunisieren. Abgesehen von einer
weitgehenden Lockerung der Vorschriften über den
gemischten Verkehr, schlägt Ihnen die Kommission
auf Antrag des Eidgenössischen Amtes für Verkehr
im Einverständnis mit dem Bundesrat eine wesent-
liche Neuerung in bezug auf die Zuständigkeitsfrage
vor. Als Bewilligungsbehörden sollen in Zukunft
regional auf das ganze Land verteilte Kommissionen
funktionieren. Ähnlich wie dies im Expropriations-
verfahren der Fall ist, soll die Schweiz in neun
Kreise eingeteilt und für jeden Kreis eine drei-
gliedrige Kommission bestellt werden. Im schwei-
zerischen Verkehrswesen hat sich punkto Organi-
sation eine gewisse Dezentralisation, die Einteilung
des Landes in Regionalkreise, bewährt. Ich erinnere
Sie insbesondere an Post-, Telegraph- und Tele-
phonkreise und an die verschiedenen Eisenbahn-
kreise. Warum sollte nicht auch im Autotransport-
wesen eine Lösung auf diesem Wege gesucht werden?
Doch das Nähere in bezug auf diese Zuständigkeits-

fragen wird bei Erörterung des Art. 13 auszuführen sein.

Übergehend zur Diskussion der einzelnen an die Kommission zurückgewiesenen Artikel ist nun in erster Linie zu erörtern der Art. 5 betreffend den gemischten Verkehr. Zu diesem Artikel ist folgendes zu sagen: Hier wurde vorab von Herrn Ständerat Picot kritisiert die Umständlichkeit und Weitschweifigkeit des Verfahrens in den Abs. 2 und 3, namentlich der Passus, wonach der Bundesrat nach Anhörung oder auf Vorschlag der Kantone, der beteiligten Wirtschaftsverbände, der öffentlichen Transportanstalten Beschluss fassen soll, wann gemischter Verkehr ohne Ermächtigung ausgeführt werden dürfe. Mit Recht führte Herr Picot in seinem Votum aus: «Lorsque cette loi sera soumise au peuple et que celui-ci nous demandera si les transports mixtes ont des droits on sera dans la nécessité de répondre que cela dépendra de la consultation ou proposition des différents organes.» Die Kritik von Herrn Ständerat Picot ist begründet. Auch die Aussetzung des Herrn Ständerates Duttweiler, der es ablehnt, dass der Bundesrat durch Verbandsbeschlüsse gezwungen würde, bestimmte Verfügungen zu erlassen, erschien der Kommission zutreffend.

Um allen diesen Bedenken Rechnung zu tragen und dem Wunsche nach möglichster Vereinfachung der Redaktion des Textes nachzukommen, hat die Kommission beschlossen: 1. den Abs. 2 vollständig zu streichen, worin gesagt wird, dass auf das Ermächtigungsverfahren bestimmte Artikel sinngemäss Anwendung finden. Die Kommission ist der Auffassung, dass es, nachdem in Art. 1 der Grundsatz ausgesprochen ist, dass alle Transporte mit Motorfahrzeugen dieser Verordnung unterstehen, überflüssig sei, in Abs. 2 alle diese Artikel wieder aufzuführen. 2. Der Abs. 3, der die umständliche «consultation» vorsieht, soll ganz nach dem Antrag von Herrn Ständerat Picot redigiert werden, indem kurz und bündig gesagt wird „keiner Ermächtigung zu gemischtem Verkehr bedarf usw.“. Durch diese Redaktion wird auch eine weitere Überprüfung des Antrages Duttweiler: Umwandlung der Sollvorschrift in eine Kannvorschrift, und des Antrages von Herrn Ständerat Flükiger: Anhörung nur der Kantone, überflüssig. Der Antrag des Herrn Picot, der in der Kommission von mehreren Mitgliedern stark unterstützt wurde, geht zwar ausserordentlich weit, aber es ist nicht ausser acht zu lassen, dass die Kontrolle durch die Konkurrenz immer wieder dafür sorgen wird, dass unzulässiger ermächtigungsfreier gemischter Verkehr nicht ins Kraut schießt. Die Kommission hat sich daher entschlossen, dem Antrag Picot bezüglich des ersten Satzes von Abs. 3 zuzustimmen.

Was nun die Enumeration der einzelnen Fälle ermächtigungsfreien gemischten Verkehrs in Art. 5 anbetrifft, sind folgende Anträge gestellt worden:

Zu lit. a hat Herr Kollege Flükiger den Antrag gestellt, zu sagen: „frei sind a) Transporte zu gelegentlicher nachbarlicher Aushilfe in der Landwirtschaft mit landwirtschaftlichen Traktoren“. Der Antrag der Kommission geht dahin: „Transporte zu gelegentlicher nachbarlicher Aushilfe in ländlichen Gegenden“. Die Motive, die die Kommission geleitet haben, sind die, dass die Fassung von Herrn Flükiger der Kommission etwas zu eng

erscheint. Sie beschränkt sich auf den Grundstücksnachbar und nur auf Aushilfe mit Traktoren. Die Fassung der Kommission ist etwas larger und will dem in kleinbäuerlichen Verhältnissen noch fest verankerten Solidaritätsgedanken Ausdruck verleihen. Man denke z. B. an den gelegentlichen Botendienst.

Zu lit. b beantragt Herr Kollege Iten, besser Rücksicht zu nehmen auf ganz abgelegene Gehöfte und Wohnstätten. Der Antrag der Kommission geht dahin, dem Antrag des Herrn Iten beizustimmen und zu sagen „abgelegene Ortschaften und Liegenschaften“. Herr Kollege Iten will zu der vorgeschlagenen Enumeration noch eine neue lit. e beifügen, die folgenden Wortlaut hat: „Lit. e) Transporte von schwer zu transportierenden Sachen, die von den transportierenden Unternehmen selbst hergestellt oder verkauft werden“, sollen noch als ermächtigungsfreier Verkehr hinzukommen. Die Kommission hat diese Frage lange diskutiert. Sie glaubt, insoweit es sich um Werkverkehr handelt, bedarf es einer Ermächtigung nicht. Wenn also der gleiche Käufer das Piano zügeln und durch die Firma, die ihm das Piano geliefert hat, in eine andere Wohnung transportieren lassen will, so ist das gewöhnlicher Werkverkehr. Wenn aber der Eigentümer des Pianos dieses Piano an eine Drittperson verkauft und das Piano in die Wohnung des Neu-Erwerbers transportiert werden muss, so ist das nicht mehr gewöhnlicher Werkverkehr, weil zwischen diesem Dritten und dem ursprünglichen Lieferanten kein Rechtsverhältnis besteht und infolgedessen hier ein gewerbsmässiger Verkehr vorliegt. Zu dieser Frage ist der Kommission auch eine Eingabe zugegangen, und zwar seitens des Verbandes der Klavierfabrikanten und -händler in Zürich. Sie ersuchen um Einfügung einer lit. e mit folgendem Wortlaut: „Transporte, die wegen der Natur der zu transportierenden Gegenstände Spezialrichtungen oder besondere Kenntnisse erfordern, sofern diese Transporte von Firmen der betreffenden Branche ausgeführt werden“. Die Kommission ist der Auffassung, dass dieser Anregung nicht Folge geleistet werden kann. In den grösseren Städten, wo solche Transporte hauptsächlich in Frage kommen, bestehen gewerbsmässige Transportfirmen, die sich auf Transporte von Pianos, Flügeln und allen schwer zu transportierenden Gegenständen, wie Kühlschränke, Kassenschränke, Werkzeugmaschinen usw. spezialisiert haben. In diesen Zentren wäre es eine Unbilligkeit gegenüber den gewerbsmässigen Unternehmern, ganz allgemein bewilligungsfreie Transporte im Sinne von Art. 5, Abs. 3 zu gestatten. Das würde viel zu weit führen und sicher zu Missbräuchen Anlass geben. Die Kommission beantragt Abweisung des zweiten Antrages Iten sowie der Anregung der oben erwähnten Firma. Die Kommission beantragt im übrigen Zustimmung zur Fassung des Art. 5, so wie er Ihnen in der neuen Vorlage unterbreitet wird.

Iten: Ich möchte zu Al. 3, lit. a) sprechen. Es heisst hier, dass keiner Ermächtigung zum gemischten Verkehr bedürfen a) Transporte zu gelegentlicher nachbarlicher Aushilfe in ländlichen Gegenden. Sie haben die Begründung des Herrn Kommissionspräsidenten gehört. Ich bin mit dieser

Einschränkung nicht einverstanden und glaube, wir sollten zur ursprünglichen Fassung, zum ursprünglichen Vorschlag der Kommission zurückkehren. Es heisst dort einfach „Transporte zu gelegentlicher nachbarlicher Aushilfe“. Was jetzt gemacht wird, ist eine ganz bedeutende Einschränkung gegenüber der bisherigen Fassung und eine Bevorzugung eines bestimmten Wirtschaftszweiges, nämlich der Landwirtschaft. Ich sehe nicht ein, wieso nicht auch die gelegentliche nachbarliche Aushilfe beim Handwerk von einer speziellen Bewilligung frei sein soll. Gerade diese gelegentliche nachbarliche Aushilfe im Handwerk ist nötig, um rationell arbeiten zu können. Der Grund der rationelleren Betriebsweise wird wahrscheinlich für die Kommission in bezug auf die Landwirtschaft wegleitend gewesen sein. Ich sehe daher nicht ein, wieso dieser Vorzug nur der Landwirtschaft gewährt werden soll.

Nun habe ich bereits angeführt, dass dies eine Einschränkung bedeutet, und zwar nach meinem Dafürhalten eine Einschränkung, die zu Missverständnissen Anlass geben kann. Was ist eine ländliche Gegend? Nach welchen Grundsätzen wird der Begriff dieser ländlichen Gegend bestimmt? Ich hätte hier gerne eine nähere Auskunft des Herrn Kommissionspräsidenten. Sind das Ortschaften mit einer Einwohnerzahl, sagen wir unter 8000 oder unter 5000 Personen? Sind es Ortschaften, die überhaupt keine Industrie und kein Gewerbe haben? Sind es Ortschaften, bei denen ein gewisses Verhältnis von Wirtschaftsgruppen bestehen muss? Zieht man die Betriebszählung zu Rate, oder nach welchen Grundsätzen soll im Einzelfall bestimmt werden, was eine ländliche Gegend sei? Deswegen glaube ich, man sollte absehen von dieser Einschränkung wegen der Auslegungsschwierigkeiten, die dieser Begriff gibt, und sollte diese Ermächtigung zum gemischten Verkehr ohne irgendein Bewilligungsverfahren nicht nur auf die Landwirtschaft beschränken, sondern es sollte auch dem Handwerker und dem Kleingewerbe zukommen. Ich würde also daran festhalten und stelle den bezüglichen Antrag, dass man sagt „bestimmt zu gelegentlicher nachbarlicher Aushilfe“.

Präsident: Ich beantrage, diesen Artikel absatzweise zu behandeln (Zustimmung — Adhésion).

Abs. 1.

Angenommen. — *Adopté.*

Präsident: Abs. 2 wird nicht bestritten. Die Ermächtigung wird erteilt (Widerspruch).

Vieli: Ich möchte noch eine Bemerkung machen. Abs. 2 lautet: Die Ermächtigung wird erteilt, wenn das Bedürfnis es erfordert usw. Dieses Wort „erfordert“ haben wir schon bei der letzten Beratung nicht beanstandet, obschon es eine bedeutende Abänderung gegenüber der Fassung des Bundesrates darstellt. Der Bundesrat hatte in Abs. 2 gesagt: „wo das Bedürfnis es rechtfertigt“, während die Kommission die Formulierung gewählt hat: „wenn das Verkehrsbedürfnis es erfordert“. Das Wort „erfordert“ engt die Voraussetzung der Erteilung ein, indem diese vom Verkehrsbedürfnis im engeren Sinne abhängig gemacht werden, während das

Wort „rechtfertigt“ den Sinn hat, dass auch andere Momente berücksichtigt werden können. Die Erteilung der Bewilligung ist aber nicht nur abhängig vom engeren Verkehrsbedürfnis, sondern es können auch andere Umstände in Betracht gezogen werden. Deshalb möchte ich den Antrag stellen, das Wort „erfordert“ durch das ursprüngliche Wort, gemäss dem Antrag des Bundesrates, „rechtfertigt“ zu ersetzen.

Präsident: Der Antrag Vieli beschlägt Abs. 1, den wir eigentlich bereits bereinigt haben (Widerspruch). Wir haben das Wort „erfordert“ im neuen Abs. 1 des alten Textes.

Clausen, Berichterstatter: Ich glaube, dass diese etwas subtile Unterscheidung materiell keine grosse Bedeutung hat. Die Kommission wird damit einverstanden sein, zur ursprünglichen Ausdrucksweise des Bundesrates in Art. 5, Abs. 2 zurückzukehren, wo es heisst „rechtfertigt“. Abs. 1 würde dann heissen: „Gemischten Verkehr übt aus, wer neben seinem Werkverkehr entgeltliche Transporte für andere besorgt. Unter Vorbehalt der in diesem Artikel genannten Ausnahmen bedarf es dazu einer Ermächtigung, die erteilt wird, wenn das Verkehrsbedürfnis es rechtfertigt.“

M. Picot: La proposition de M. Vieli me paraît tout à fait raisonnable et je demande que l'on mette dans le texte français «lorsque les besoins du trafic le justifient au lieu de «l'exigent». On va, je crois, trop loin avec ce dernier terme; on a l'air de dire que ce n'est que si on est absolument obligé de faire un transport mixte qu'on peut accorder l'autorisation ou la prendre, alors qu'il s'agit simplement de circonstances à justifier. Je crois donc que nous pouvons adopter sans autre la proposition de M. Vieli, en allemand comme en français.

M. Celio, conseiller fédéral: Je suis d'accord: nous pouvons très bien dire «lorsque les besoins du trafic le justifient».

Angenommen. — *Adopté.*

Abs. 3, Ingress.

Angenommen. — *Adopté.*

Lit. a.

Flükiger: Im Gegensatz zu Herrn Kollega Iten möchte ich Sie bitten, dem neuen Antrag der Kommission, „Aushilfe in ländlichen Gegenden“, zuzustimmen. Sie haben vom Herrn Referenten gehört, dass dieser neue Antrag eine gewisse Annäherung an den Antrag bedeutet, den ich Ihnen früher gestellt habe. Ich wollte allerdings etwas weiter gehen und tatsächlich mich nur auf die Landwirtschaft beschränken, und zwar auf die Landwirtschaft in bestimmten Fällen, nämlich den Fällen landwirtschaftlicher Traktoren. Nun geht die Kommission noch etwas weiter und sagt „in ländlichen Gegenden“. Das wird bedeuten, dass eben nicht nur die Landwirtschaft, im Gegensatz zur Auffassung Itens, sondern beispielsweise auch das Gewerbe in ländlichen Gegenden berücksichtigt werden soll. Ich kann mich meinerseits diesem Antrag anschliessen, obwohl er nicht ganz ohne Gefahr ist.

Ich möchte Sie aber davor warnen, zur ursprünglichen Fassung zurückzukehren. Denn man hat gute Gründe, diese zu bekämpfen. Wenn Sie die „nachbarliche Hilfe“ ganz allgemein nehmen, beispielsweise auch in grossen Städten, führt das ohne Zweifel zu Missbräuchen. Denn es wird keine Grenze mehr gezogen werden können. Aber wenn man es auf ländliche Gegenden, wo der Begriff der nachbarlichen Hilfe traditionsgemäss etwas bedeutet, beschränkt, dann wird die Gefahr nicht so gross sein.

Darum möchte ich Sie bitten, dieser neuen Fassung zuzustimmen. Sie wird in der Praxis auch keine grossen Schwierigkeiten bieten; denn der Begriff der „ländlichen Gegenden“ ist auch schon in andern Gesetzen oder Verordnungen vorgekommen. Das ist keine Novität. Man kann das ziemlich klar definieren. Ich bitte Sie also, dem Antrag der Kommission, der einen vernünftigen Mittelweg darstellt, zuzustimmen.

Abstimmung. — Vote.

Für den Antrag der Kommission	16 Stimmen
Für den Antrag Iten	15 Stimmen

Lit. b und c.

Angenommen. — Adoptés.

Lit. d.

Schoch: Ich glaube, der Katalog in lit. a bis d, der den ermächtigungsweisen gemischten Verkehr umschreibt, wird noch in andern Punkten als in dem, den Herr Iten genannt hat, Auslegungsschwierigkeiten bereiten, sozusagen in seinem ganzen Wortlaut. Man wird sich darüber streiten können: Was ist gelegentliche Aushilfe, was ist nachbarliche Aushilfe, was sind ländliche Gegenden, was sind Gebirgsgegenden im Sinne des Gesetzes, was sind Grenzgebiete im Sinne des Gesetzes, was ist der Konzern-, der Konsortiums- und Veredelungsverkehr? Über alle diese Fragen kann man sich natürlich streiten, und ich glaube, es geht nicht anders, als dass hier der Bundesrat ermächtigt werden muss, die näheren Bestimmungen auf dem Verordnungswege zu erlassen. Wenn wir es der Praxis überlassen wollen, hier die richtigen Richtlinien auszuarbeiten, dann ist das Gesetz schon wieder ausser Kraft, bevor überhaupt eine Praxis besteht. Wenn man irgendwie die Sache in Ordnung bringen will, dann sollte der Bundesrat ermächtigt sein, ausdrücklich im Gesetz die näheren Vorschriften zu erlassen. Daher stelle ich Ihnen den Antrag, am Schluss zu sagen: „Der Bundesrat erlässt nach Anhörung der Beteiligten die näheren Vorschriften.“ Es ist nicht unbedingt selbstverständlich, dass der Bundesrat diese Vorschriften erlässt; man könnte auch die Meinung vertreten, es soll Sache der Praxis sein, den Weg zu finden. Aber ich glaube, hier ist eine Ausführungsbestimmung notwendig, und ich glaube auch, es wäre durchaus angebracht, in diesem Fall zu sagen, dass die Bestimmung nach Anhörung der Beteiligten erlassen werde. Sie werden ja ohnehin angehört werden müssen. Es ist durchaus in Ordnung, wenn die beteiligten Verbände als Konsultativorgane begrüsst werden, bevor eine derartige Ausführungsbestimmung erlassen wird. Man könnte eventuell

noch die Anhörung der Kantone verfügen, damit alle Interessierten gehört werden. Ich möchte in diesem Sinne beantragen zu sagen: „Der Bundesrat erlässt nach Anhörung der Beteiligten (Art. 6, Ziff. 3) und der Kantone die näheren Vorschriften.“

Präsident: Der Kommissionspräsident und der Vertreter des Bundesrates haben durch Nicken ihre Zustimmung zum Ausdruck gebracht.

Vieli: Ich frage mich im weiteren noch, ob die Enumeration in a bis d in einem Gesetz, abgesehen vom Antrag von Herrn Kollege Schoch, genügt. Der ursprüngliche Vorschlag des Bundesrates lautete dahin: „Wo das Bedürfnis es rechtfertigt, wird die zuständige Behörde...“ Nachher werden die Ausnahmen aufgezählt. In dieser Formulierung läge die Möglichkeit, noch weiter zu gehen, wenn die zuständige Behörde es für gerechtfertigt hielte. Nach der heutigen Formulierung sind die Ausnahmefälle erschöpfend aufgezählt. Mit dem Bedürfnis, das Herr Kollege Schoch empfunden hat, dass eine Umschreibung stattfinden soll durch den Bundesrat, ist das immer noch nicht genügend, und deshalb empfinde ich das Bedürfnis, am Schluss von Ziff. 3 noch zu sagen: „Die zuständige Behörde wird ermächtigt, auf Gesuch hin weitere Ausnahmen zu gewähren, wo es gerechtfertigt ist.“ Man hat im Gesetz bestimmte Ausnahmefälle aufgezählt, was ja immer gefährlich ist. Deshalb sollte man noch die allgemeine Formel hinzusetzen, dass noch weitere Ausnahmen, die sich aufdrängen, unter Umständen von den zuständigen Behörden bewilligt werden, ohne dass das Gesetz revidiert werden müsste.

Ullmann: Herr Kollege Vieli übersieht den Hauptunterschied zwischen dem ursprünglichen Antrag und der Fassung, wie sie nun von der Kommission vorgeschlagen wird. Nach dem ursprünglichen Vorschlag bedarf es einer Bewilligung, nach der neuen Fassung braucht es überhaupt keine Bewilligung mehr; denn hier wird gesagt: „Keiner Ermächtigung zum gemischten Verkehr bedürfen.“ Weil man hier eben keine Ermächtigung oder Bewilligung mehr erteilt, müssen die Ausnahmen schon aufgezählt werden. Das ist der grosse Unterschied zwischen der ursprünglichen Fassung und der jetzigen. Wenn die Bedingungen, die unter a, c, c, d aufgezählt sind, erfüllt sind, kann der Fahrzeugbesitzer *eo ipso* gelegentlich aushelfen. Darum muss man diese Fassung belassen.

Klöti: Die Regel ist in Abs. 1 enthalten. Sie spricht sich dahin aus, dass eine Ermächtigung nötig ist und erteilt werden kann, wenn das Bedürfnis vorhanden ist. Als Ausnahmen von der Regel haben wir die lit. a, b, c, d aufgezählt, wo es keiner besonderen Erlaubnis bedarf, nun brauchen wir nicht nochmals die Regel als Ausnahme von den Ausnahmen am Schluss beizufügen.

Iten: Ich möchte zum Antrag des Herrn Kollegen Schoch sprechen, und zwar im Sinne der Ablehnung dieses Antrages. Auf den ersten Blick hat es etwas Bestechendes, diese verschiedenen Fälle, die keiner Ermächtigung zum gemischten Verkehr bedürfen,

durch eine Verordnung des Bundesrates näher zu umschreiben. Je mehr man aber nachdenkt und den Inhalt einer solchen Verordnung sich vergegenwärtigt, desto mehr kommt man zur Auffassung, man solle das der Praxis, das heisst der Rechtsprechung überlassen. Ich befürchte, dass durch eine bundesrätliche Verordnung die Wirkung dieser Ausnahmen in Art. 3 des Art. 5 wieder eingeschränkt werden könnte. Wir haben ja die Möglichkeit, auf dem Wege der Verwaltungsgerichtsbeschwerde diese Unterstellungsverfügungen — es wird sich im praktischen Falle um solche handeln — anzufechten und dann durch das Bundesgericht diese Begriffe klarlegen zu lassen. Das ist besser, als wenn die Verwaltung es tut, die nach meinem Dafürhalten eher die Tendenz hat, einschränkend zu interpretieren. Deshalb möchte ich Ihnen beantragen, den Ergänzungsantrag Schoch abzulehnen.

M. Troillet: Lorsque le Conseil des Etats a examiné cet objet pour la première fois, il avait été proposé de supprimer l'article 5 et de laisser aux cantons le soin d'accorder les concessions de transports mixtes. La solution proposée aujourd'hui par la commission est un compromis entre les partisans de la suppression de cet article 5 et ceux qui voulaient laisser au Conseil fédéral la compétence d'accorder les concessions.

Si nous voulons véritablement, à l'avenir, faciliter les transports, particulièrement les transports mixtes, qui ont créé passablement de mauvaise humeur dans le pays, il faut nous en tenir à la proposition de la commission. M. Schoch propose de revenir au texte du projet du Conseil fédéral. Si nous voulons éviter un referendum, nous avons intérêt à adopter la solution de compromis proposée par la commission. De plus, je crois qu'il convient d'indiquer dans la loi les différents cas d'exception. En effet, ainsi que l'a dit M. Iten, les bureaux ont toujours tendance à restreindre l'octroi des autorisations, de sorte que les facilités que nous entendons accorder aux transports deviendraient illusoire.

Je vous engage à maintenir la proposition de la commission.

Schoch: Ich kann mir nicht vorstellen, dass man ohne gewisse Wegleitungen innert nützlicher Frist überhaupt zu einer richtigen Praxis kommt. Man muss sagen, was ländliche Verhältnisse sind. Man muss gewisse Richtlinien aufstellen. Wenn man das alles der Praxis überlassen will, kommt man nicht zu einer klaren Auffassung. Das Bundesgericht wäre an eine derartige Verordnung nicht gebunden. Wenn es Recht zu sprechen hätte, könnte es erklären: Die Verordnung des Bundesrates entspricht da und da dem Gesetze nicht. — Ich glaube daher, dass es zweckmässig wäre, wenn gewisse Richtlinien in einer Ausführungsverordnung des Bundesrates festgelegt werden könnten.

Klöti: Ich möchte mich auch gegen die Äusserungen von Herrn Iten wenden. Herr Iten hat vorhin geschildert, wie die Begriffe unbestimmt seien. Ich hätte daher erwartet, dass er selber einverstanden ist, dass der Bundesrat diese unbestimmten Begriffe in den Ausführungsvorschriften präzisiere.

Wenn ich in der Kommission nicht selber einen Antrag im Sinne des Antrages von Herrn Schoch gestellt habe, so deswegen, weil meines Erachtens der Bundesrat ohne weiteres berechtigt ist, solche Bestimmungen aufzustellen, zumal er durch Art. 38, Abs. 1 mit dem Vollzug des Beschlusses beauftragt wird. Die Ermächtigung zum Vollzug des Beschlusses schliesst auch das Recht in sich, dass er das Gesetz präzisiert, wo es notwendig ist. Wenn Sie daher den Antrag des Herrn Schoch ablehnen wollten, würde ich glauben, dass das am Rechtszustand nichts ändert, weil die gleiche Ermächtigung in Art. 38 enthalten ist.

M. Cello, conseiller fédéral: Lorsque la proposition Schoch a été présentée, ma première impression fut qu'elle allait tout à fait de soi. En effet, peut-on imaginer que l'office des transports puisse édicter une ordonnance ou prendre un arrêté sans consulter les intéressés, éventuellement les cantons? Cela me semblait tellement normal que, lorsque cette proposition a été faite, j'ai jugé qu'elle était superflue. Mais j'ai compris ensuite que tel n'était pas le cas, car certains voudraient éliminer toute possibilité de contacts préliminaires entre le Conseil fédéral, l'office des transports et les milieux intéressés. Or, il faut admettre qu'il est juste et normal qu'avant de prendre des décisions à propos de quatre ou cinq types de transports qui font en quelque sorte lex, le Département des postes et des chemins de fer prenne contact avec les milieux intéressés. Si ceux-ci veulent imposer certaines restrictions dans l'octroi des concessions, le Conseil fédéral pourra n'en pas tenir compte. En revanche, s'ils présentent des suggestions intéressantes, le Conseil fédéral en prendra acte avec intérêt, sans être lié.

De toute manière, il est désirable que ces contacts aient lieu. C'est pourquoi je suis favorable à la proposition de M. Schoch, qui correspond à la conception de l'office des transports.

Abstimmung. — Vote.

Für den Antrag Schoch	18 Stimmen
Dagegen	10 Stimmen

Präsident: Wird das Wort noch zum Antrag Vieli gewünscht?

Vieli: Ich habe nur eine Anregung gemacht. Ich muss schon sagen, dass ich heute, nachdem die Befreiungsfälle enumeriert werden, den Antrag des Bundesrates vorziehen würde. Der Antrag des Bundesrates ist eine Formulierung, die sich gesetzes-technisch vertreten lässt, während die abschliessende Enumerierung der Ausnahmen in einem Gesetz in der Regel oder überhaupt nicht vorkommt. Können wir denn heute alle die Ausnahmen, die sich rechtfertigen, übersehen, sind die hier vorgesehenen Ausnahmen erschöpfend?

Iten: Ich möchte noch zu lit. e etwas sagen. Die Kommission beantragt Ihnen, den Antrag, den ich seinerzeit am 26. Oktober 1949 eingereicht habe, abzulehnen. Ich kann mich mit der Ablehnung dieses Antrages schliesslich einverstanden erklären, das heisst ich kann auf den Antrag verzichten, unter folgenden zwei Voraussetzungen:

Wenn ich richtig gehört habe, hat der Herr Kommissionspräsident gesagt, dass zum Beispiel der Transport eines Pianos durch die Firma, die früher einmal dieses Piano verkauft hat, ein Werkverkehr sei, also auch dann, wenn zwischen dem Verkauf des Gegenstandes und dem Transport eine längere Zeit verstrichen ist. Wenn das als Werkverkehr anerkannt wird, ist ein grosser Teil meines Antrages illusorisch.

Ferner hat der Herr Kommissionspräsident erklärt, dass es in grösseren Ortschaften, namentlich in Grossstädten, Transportunternehmungen gäbe, die für solche Spezialtransporte eingerichtet seien, und dass es deswegen unbillig wäre, wenn hier Spezialermächtigungen erteilt würden. Für solche Fälle, die ich soeben genannt habe, begreife ich, dass man keine Ermächtigungen geben will. Wenn es aber Ortschaften gibt, in denen keine solchen Transportunternehmungen bestehen, die für solche Spezialtransporte eingerichtet sind oder berufsmässig solche Transporte ausführen, sollte nach meinem Dafürhalten die Möglichkeit bestehen, spezielle Ermächtigungen vom Amt für Verkehr zu erhalten. Wenn diese beiden Voraussetzungen zutreffen, verzichte ich auf die Aufrechterhaltung meines Antrages.

M. Celio, conseiller fédéral: La façon dont M. Iten a interprété la manière de voir de votre président correspond bien à la pratique suivie et à nos intentions. Nous avons ainsi la preuve que, lorsque des transporteurs professionnels n'étaient pas à même de transporter, disons des pianos ou des meubles d'une certaine valeur, on accordait une permission spéciale à des associations d'entrepreneurs. C'est bien à ce propos que M. Iten désire avoir des apaisements et c'est ainsi que nous l'entendons. Si donc il existe des entreprises professionnelles capables de transporter certains objets particulièrement délicats, c'est avant tout à elles que l'on s'adressera; si, en revanche, il s'agit de transporter ces objets et qu'il n'existe dans la région aucune autre possibilité, on accordera la permission aux transporteurs auxquels M. Iten a fait allusion.

Angenommen. — *Adopté.*

Präsident: Herr Iten stellt keinen Antrag, Art. 5 ist somit bereinigt und angenommen.

Art. 6.

Antrag der Kommission.

Abs. 1 und 3. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Abs. 2. Streichen.

Proposition de la commission.

Al. 1 et 3. Adhérer au projet du Conseil fédéral.
A. 2. Biffer.

Clausen, Berichterstatter: Art. 6 betrifft das Transportreglement. Hier stimmt die Kommission, was Abs. 1 anbetrifft, der ursprünglichen bundesrätlichen Fassung zu, indem die Sollvorschrift in eine Kannvorschrift umgewandelt wird. Abs. 2 wird gestrichen und damit das Mitspracherecht der Ver-

bände und die Intervention der Kantone, was die Beförderungsbedingungen anbetrifft, ausgeschaltet. Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Text der Ihnen unterbreiteten Vorlage.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 8.

Antrag der Kommission.

Abs. 1, Ingress. Nach Anhörung der Kantone, der wichtigsten Wirtschaftsverbände des Landes und der öffentlichen Transportanstalten kann der Bundesrat vom Verband der Autotransportunternehmer oder von seinen Mitgliedverbänden aufgestellte Tarife genehmigen, wenn

Lit. d. Streichen.

Lit. e. keine öffentlichen Interessen entgegenstehen. (Rest des Absatzes streichen.)

Abs. 2. Genehmigte Tarife und ihre Abänderungen sind zu veröffentlichen. Sie treten frühestens mit dem Tag der Veröffentlichung in Kraft.

Abs. 3. Bis zur Veröffentlichung genehmigter Tarife hat jeder Transportunternehmer seinen Tarif zur Einsicht aufzulegen und auf Verlangen käuflich abzugeben.

Für den Rest: Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Al. 1. Préambule. Après avoir consulté les cantons, les principaux groupements économiques du pays et les entreprises publiques de transport, le Conseil fédéral peut approuver les tarifs établis par l'association des entrepreneurs de transports automobiles ou par ses associations-membres:

Lit. d. Biffer.

Lit. e. ... intérêts publics. (Biffer le reste de l'alinéa.)

Al. 2. Les tarifs approuvés et leurs modifications seront publiés. Ils entrent en vigueur au plus tôt le jour de leur publication.

Al. 3. Jusqu'à la publication des tarifs approuvés, tout entrepreneur de transport doit tenir son tarif à la disposition du public et le remettre sur demande contre paiement.

Pour le reste, adhérer au projet du Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter: Dieser Artikel handelt von den Tarifen. Was die Tarifrage anbetrifft, vertrat der Bundesrat von jeher den Standpunkt, dass Tarifansätze von ihm selber nicht aufgestellt werden können. Sie sind das Ergebnis des freien Wettbewerbes und müssen daher von den Transportunternehmungen selbst aufgestellt werden. Das war schon im Eisenbahnwesen so und muss auch für die ATO so sein. Daher wird in Abs. 1 der Grundsatz niedergelegt, dass der Verband der Autotransportunternehmer nach Anhören der Kantone, der wichtigsten Verbände und der öffentlichen Transportanstalten Tarife aufzustellen befugt ist.

Während in der ersten Fassung des Bundesrates, welche von der ständerätlichen Kommission akzeptiert worden war, von einer Allgemeinverbindlich-

erklärung dieser Tarife die Rede ist, schlägt Ihnen die Kommission vor, hier von einer Genehmigung durch den Bundesrat zu sprechen, dies aus dem Grunde, weil anlässlich der letzten Beratungen im Ständerat mehrere Votanten sich an dem Ausdruck „Allgemeinverbindlicherklärung“ gestossen haben. Namentlich hat Herr Kollege Schoch verfassungsmässige Bedenken geäussert über die Verwendung dieses Ausdruckes, indem er darauf hinwies, dass anlässlich der Beratungen über die Wirtschaftsartikel dem Bundesrat nur die Kompetenz eingeräumt worden sei, Gesamtarbeitsverträge für allgemeinverbindlich zu erklären, nicht aber allgemein Verbandsbeschlüsse. Um diesen Bedenken Rechnung zu tragen, beantragt Ihnen die Kommission, überall, wo in diesem Artikel von Allgemeinverbindlichkeit die Rede ist, diese Ausdrucksweise durch Genehmigung zu ersetzen. In der neuen Fassung ist lit. *d* auch zu streichen, weil der dort zum Ausdruck gelangende Gedanke nunmehr im Ingress des Artikels niedergelegt ist.

Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum neuen Antrag.

Iten: Wir haben nun soeben die Interpretation des Herrn Kommissionspräsidenten gehört, wonach gemäss Art. 8 diese aufgestellten Tarife nur noch genehmigt statt allgemeinverbindlich erklärt werden. Ich möchte nun den Herrn Kommissionspräsidenten fragen, welche rechtlichen Auswirkungen die Genehmigung dieser Tarife hat. Hat das die Meinung, dass diese Tarife für die betreffenden Verbände oder Mitglieder der Verbände verbindlich sein sollen, oder, dass sie auch unterboten werden können, selbst wenn sie genehmigt sind? Ich sehe eben nicht ein, wieso diese Tarife genehmigt werden müssen, wenn mit ihrer Genehmigung keine rechtlichen Konsequenzen verbunden sind. Wie verhält es sich, wenn diese Tarife nicht eingehalten werden? Werden da Sanktionen ergriffen, und eventuell welche? Ich glaube, entweder nennt man das Kind beim Namen und beschliesst gemäss Antrag des Bundesrates, oder dann lässt man das ganze weg. Ich sehe nicht ein, warum man eine Genehmigung nötig hat, wenn sie keine rechtlichen Wirkungen erzeugt. Ist das eventuell eine Tarif- oder Preiskontrolle, die dafür sorgt, dass die Tarife nicht übersetzt werden? Hat der Bundesrat das Recht, diese Tarife zu ändern, insbesondere, sie herabzusetzen? Ich möchte also darauf Auskunft haben:

Clausen, Berichterstatter: Wenn Herr Kollege Iten den Art. 8 gelesen hätte, so würde er wahrscheinlich diese Frage nicht gestellt haben (Heiterkeit). Denn in Abs. 2 wird ausdrücklich gesagt, dass diese vom Bundesrat genehmigten Tarife frühestens am Tage der Veröffentlichung in Kraft treten. Genehmigte Tarife sind selbstverständlich für alle Leute verbindlich; sie stehen für jedermann in Kraft. Das ist mit dem Begriff der Rechtskraft von Verfügungen, scheint mir, verbunden.

Weiter fragt Herr Iten, ob keine Sanktionen getroffen seien. Wenn er Art. 35 unter die Lupe nimmt, wird er dort sehen, dass bestraft wird, „wer vom Bundesrat allgemeinverbindlich erklärte Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen, Tarifen usw. nicht einhält oder bei ihrer Umgehung mithilft.“ Diese Strafe kann bis zu 5000 Fr. gehen.

Also scheinen mir die Bedenken, die Herr Iten geäussert hat, nicht begründet.

M. Picot: Si l'on se place au point de vue de l'intérêt général, il faut reconnaître que cet article 8 n'est pas très sympathique. Nous allons aboutir à ceci que les tarifs seront établis par des associations d'entrepreneurs de transport, c'est-à-dire en quelque sorte par un trust; nous favorisons ces coalitions dont finalement le public est victime.

Je ne demande pas que cet article 8 soit biffé, mais je voudrais faire une proposition symbolique: pour bien marquer la tendance de ce Conseil, je voudrais que la lettre *e* devienne la lettre *a*. De cette façon on comprendra que nous ne voulons pas de tarifs qui finalement vont à l'encontre des intérêts du public, que nous ne voulons pas de trusts dans cette matière. Je propose donc que la lettre *e* devienne la lettre *a* de façon que tous ceux qui s'occupent de cette matière sachent que les intérêts du public doivent être protégés.

Klöti: Die Antwort an Herrn Iten scheint mir doch nicht ganz zuzutreffen. Der Sprechende hat in der Kommission beantragt, zu sagen, dass der Bundesrat solche Tarife ganz oder teilweise allgemeinverbindlich erklären könne. Das ist auch angenommen worden. Jetzt heisst es aber wieder entsprechend dem gedruckten Antrag nur, der Bundesrat könne sie genehmigen. In der Genehmigung liegt aber doch nicht ohne weiteres die Allgemeinverbindlicherklärung. Ich möchte doch noch die Frage aufwerfen, ob wir nicht die Allgemeinverbindlicherklärung vorsehen sollten. Meines Erachtens müsste gemäss Antrag des Bundesrates gesagt werden „allgemeinverbindlich erklärte Tarife“ statt „genehmigte Tarife“.

Iten: Gegenüber den Feststellungen des Herrn Kommissionspräsidenten möchte ich erklären, dass ich Art. 8 und Art. 35 wohl gelesen habe. Ich habe Ihnen Fragen gestellt, die vielleicht etwas naiv anmutet haben. Aber unser Herr Kollega Stüssi hat einmal erklärt, man müsse solche Fragen stellen, um die Gegenargumente zu erhalten.

Nun habe ich diese Fragen gestellt, um durch den Präsidenten festzustellen, dass es in Wirklichkeit auch bei dieser Fassung genau auf das gleiche herauskommt, ob Allgemeinverbindlicherklärung oder Genehmigung angenommen wird. Im Ingress von Art. 8 heisst es „die Tarife genehmigen“, in Abs. 2 heisst es sehr richtig, wie der Herr Präsident gesagt hat: „sie sind zu veröffentlichen ... und treten frühestens mit dem Tage der Veröffentlichung in Kraft“. Wenn Sie nachher Art. 35 ansehen, wo über die Strafbestimmungen gehandelt wird, lesen Sie: „Wer vom Bundesrat genehmigte Tarife nicht einhält oder bei ihrer Umgehung mitwirkt, wird bestraft.“ Es kommt also auf das gleiche hinaus, ob Sie die Tarife allgemeinverbindlich erklären oder die vielleicht weniger Anstoss erregende Formulierung des Genehmigens wählen.

Ich habe darum die Meinung, es sei nicht notwendig, hier diese Änderung in Art. 8 vorzunehmen, wie sie von der Kommission vorgeschlagen wird. Wir können bei der Fassung des Bundesrates bleiben. Ich halte mit Herrn Klöti dafür, dass, wenn man

hier sanierend eingreifen will, man auch den Mut haben muss, diese Tarife allgemeinverbindlich zu erklären.

Duttweiler: Es ist ganz interessant, diese Diskussion anzuhören. Wir beschäftigen uns mit Planos und allen möglichen Sachen, von denen wir gar nichts verstehen, und langsam kommt halt doch die Einsicht, dass das Ganze eine unmögliche Sache ist, insbesondere die Allgemeinverbindlichkeit der Tarife. Es müsste nicht so weit kommen, dass der Rechtsbrecher auf dem Boden der Verfassung steht und der öffentliche Ankläger und die Gesetzgebung daneben. Ich habe schon mit verschiedenen Herren gesprochen, jeder sagt, das sei verfassungsrechtlich nicht zu verantworten, speziell die Allgemeinverbindlicherklärung von Verbandstarifen. Darüber wurde seinerzeit bei der Diskussion über die Wirtschaftsartikel ganz eingehend gesprochen und damals wurde gesagt, das Volk werde das nie annehmen. Heute kommen wir auf diesem Gebiet der Transportordnung dazu, dem Volk zuzumuten, Bestimmungen anzunehmen, wonach eigentlich die Verbände allein regieren. Dann ist es auch höchst anstössig, wenn jemand bestraft wird, weil er eine gute Leistung billiger gibt. Man muss sich doch vorstellen: Es wird einer bestraft, weil er einen Transport rationeller, billiger ausgeführt hat. Wir sollten gute Leistungen nicht bestrafen; wenn wir das tun, dann können wir einpacken, denn die Schweiz ist, soviel ich weiss, durch gute Leistungen zu ihrem hohen Lebensstandard gekommen. Wenn wir uns zum Ziel setzen, gute Leistungen zu bestrafen, ist die alte Gesellschaftsordnung müde und reif zum Abtreten. Es ist das Mark, an das wir hier rühren. Ich stelle den Antrag, Art. 8 zu streichen.

Präsident: Stellt Herr Iten den Antrag, am Antrag des Bundesrates festzuhalten?

Iten: Jawohl.

Abstimmung. — *Vote.*

Ingress. — Prémambule.

Für den Antrag der Kommission	19 Stimmen
Für den Antrag Iten	4 Stimmen

Lit. a bis e.

Angenommen. — *Adoptés.*

Präsident: Nun haben wir noch den Antrag Picot, Lit. e als Lit. a aufzunehmen.

Abstimmung. — *Vote.*

Für den Antrag Picot	Grosse Mehrheit
----------------------	-----------------

Abs. 2.

Angenommen. — *Adopté.*

Abs. 3.

Angenommen. — *Adopté.*

Abstimmung. — *Vote.*

Für Festhalten am bereinigten Art. 8	19 Stimmen
Für den Streichungsantrag Duttweiler	4 Stimmen

Art. 13.

Antrag der Kommission.

¹ Unter Vorbehalt der nachstehenden Bestimmungen ist das Eidgenössische Amt für Verkehr Bewilligungsbehörde.

¹ bis Der Bundesrat setzt für bestimmte Landesgehenden Kommissionen ein. Diese entscheiden über die Bewilligung zur Eröffnung neuer gewerbmässiger Transportbetriebe, über die in Art. 19, Abs. 2, genannten Fälle sowie über die Erteilung dauernder Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr.

¹ ter Der Bundesrat wählt zwei Mitglieder und bezeichnet den Präsidenten. Jeder Kanton, der der Region angehört, wählt ein Mitglied. Für jedes Mitglied bezeichnet die Wahlbehörde zwei Ersatzmänner.

¹ quater Die Kommission verhandelt in der Besetzung von drei Mitgliedern; dazu gehören die vom Bundesrat gewählten Mitglieder sowie das Mitglied des Kantons, in dessen Gebiet der Wohn- oder Geschäftssitz des Gesuchstellers liegt.

Abs. 2. Zustimmung zum vorläufigen Beschluss des Ständerates.

Abs. 2 bis, 3 und 4. Streichen.

Proposition de la commission.

¹ Sous réserve des dispositions suivantes, l'autorité concédante est l'office fédéral des transports.

¹ bis Le Conseil fédéral institue des commissions pour des régions déterminées. Ces commissions statuent sur la concession relative à l'ouverture de nouvelles entreprises de transports professionnels, sur les cas mentionnés à l'article 19, alinéa 2^e, ainsi que sur l'octroi d'autorisations permanentes pour transports mixtes.

¹ ter Le Conseil fédéral nomme deux membres et désigne le président. Chaque canton dont la région fait partie nomme un membre. Pour chaque membre, l'autorité qui nomme désigne deux suppléants.

¹ quater Pour pouvoir délibérer, la commission doit être formée de trois membres; à savoir les membres nommés par le Conseil fédéral, ainsi que les membres du canton dans le territoire duquel le requérant a son siège d'affaires ou son domicile.

Al. 2. Adhérer à la décision provisoire du Conseil des Etats.

Al. 2 bis, 3 et 4. Biffer.

Clausen, Berichtstatter: Art. 13 behandelt die Zuständigkeit. Wie bereits eingangs ausgeführt worden ist, ist Art. 13 vollständig neu gefasst worden und bringt, was die Behördenorganisation anbetrifft, eine tiefgreifende Änderung.

Wie sich aus der ganzen bisherigen Diskussion ergeben hat, besteht in weiten Kreisen der Transportunternehmer gegen das Eidgenössische Amt für Verkehr als Bewilligungsbehörde eine gewisse Voreingenommenheit, man möchte fast sagen Animosität. Man beschuldigt das Amt, dessen Aufgabe sicherlich nicht immer einfach ist, allzu bürokratischer Einstellung, man wirft ihm vor, weil zentral gelegen, sei es nicht in der Lage, hinsichtlich der Bedürfnisfrage den lokalen Verhältnissen genügend Rechnung zu tragen. Da die bisherige

Organisation bei den Autotransporteurs wenig Sympathie und Anklang gefunden hat, ja in gewissen Kreisen geradezu auf Widerstand gestossen ist, erachtet es Ihre Kommission als angezeigt, dem neuen Vorschlag des Bundesrates auf Schaffung regionaler Kommissionen zuzustimmen. Dadurch würden die Kompetenzen des Eidgenössischen Amtes für Verkehr in den Hintergrund gedrängt. Diese Regionalkommissionen würden aus drei Mitgliedern bestehen, wobei zwei durch den Bundesrat, eines durch den Kanton gewählt würde. Den Kommissionen würden Sekretäre des Amtes für Verkehr zur Verfügung stehen, die aus dem heutigen Personal rekrutiert würden. Bezüglich der Kreiseinteilung würde man sich möglichst an das Vorbild im Expropriationsrecht halten. Die so geschaffenen regionalen Kommissionen würden nicht nur über die Bewilligungen zu gewerbmässigem Verkehr zu befinden haben, sondern auch über die Gesuche betreffend dauernden gemischten Verkehr, sowie über Gesuche betreffend Erhöhung und Änderung des Wagenparks und Verlegung des Sitzes.

Durch diese Lösung erscheint der Einfluss der Kantone hinreichend sichergestellt, die Einheit der Praxis besser gewährleistet, und das von einzelnen Votanten so sehr verpönte Mitspracherecht der Wirtschaftsverbände würde dann, was das Bewilligungsverfahren anbetrifft, dahinfallen. Eine vollständig unabhängige Instanz, zusammengesetzt aus Fachleuten, die mit den Verhältnissen der betreffenden Landesgegenden vertraut sind, würde entscheiden.

Ihre Kommission hat dem neuen Vorschlag insbesondere zugestimmt, weil der vorliegende Bundesbeschluss ja gerade den Zweck verfolgt, auf dem Gebiete des Autotransportwesens neue Erfahrungen zu sammeln. Die vorgeschlagene Lösung ist sicherlich eines Versuches wert und darf umso eher riskiert werden, als auf allen anderen Gebieten des schweizerischen Verkehrswesens ähnliche Wege eingeschlagen wurden.

Dann ist weiter zu sagen, dass eine Befürchtung, es könnten durch diese Neuerung erhöhte Kosten erwachsen, wie seitens des Bundesrates erklärt wurde, nicht begründet ist; im Gegenteil könnte nach Mitteilung des Chefs des Departementes der Personalbestand des Eidgenössischen Amtes für Verkehr abgebaut werden.

In Abs. 1 von Art. 13 ist gesagt: „Unter Vorbehalt der nachstehenden Bestimmungen ist das Eidgenössische Amt für Verkehr Bewilligungsbehörde.“ Damit will zum Ausdruck gebracht werden, dass das Eidgenössische Amt für Verkehr nicht aller seiner Kompetenzen in Autotransportsachen entledigt ist, sondern weiterhin seine Funktion als Bewilligungsbehörde ausübt, namentlich im Falle des Art. 23, wo es sich um Entzug der Bewilligung handelt, ferner im Falle des Art. 20, bei Übertragung der Bewilligung, und im Falle von Art. 19, Al. 1, wonach alle Änderungen im Betriebe ihm angezeigt werden müssen.

Zu Abs. 2. Um denjenigen Kreisen entgegenzukommen, welche eine erhöhte Kompetenz der Kantone befürworten, ist in diesem Absatz vorgesehen, dass die Kantone zuständig bleiben sollen zur Erteilung von kurzfristigen, räumlich begrenzten Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr für vor-

übergehende Verkehrsbedürfnisse. Der Entscheid der Kantone ist endgültig. Um die Fassung von Art. 13 nicht zu sehr zu überlasten, wurden die Abs. 3 und 4 gestrichen. Es konnte dies um so eher geschehen, als in Abs. 3 des Art. 21 vorgesehen ist, dass der Bundesrat über das Bewilligungsverfahren und die Kosten eigene Vorschriften erlässt, in welchen die Amtsverschwiegenheit und das Oberaufsichtsrecht des Bundes näher umschrieben werden sollen.

Schoch: Ich möchte den Herrn Referenten anfragen, warum man diese regionalen Kommissionen als Bewilligungsinstanz auch für ausgesprochenen Überlandverkehr vorsieht, also bei Bewilligungen für einen Verkehr, der sich auf das ganze Gebiet der Schweiz erstreckt. Man könnte sich doch vorstellen, dass es praktischer wäre, für derartige Bewilligungen eine zentrale Bewilligungsbehörde einzusetzen, z. B. das Amt für Verkehr. Es würde mich interessieren, warum man nur die regionalen Kommissionen eingesetzt hat.

M. Celio, conseiller fédéral: L'objection de M. Schoch paraît être justifiée. Il est vrai que lorsqu'une concession n'intéresse pas seulement un canton ou un groupe de cantons, mais la Suisse tout entière, il serait plus normal que ce soit l'office des transports qui l'accorde. Mais il faut que M. Schoch comprenne bien le sens de cette modification.

Vous vous souvenez qu'au sein de ce conseil on avait manifesté un vif désir d'enlever à cette espèce de moloch — l'administration! — une puissance par trop étendue en matière d'octroi de concessions. Il ressortait nettement des discussions qui eurent lieu ici et au sein de la commission que les expériences faites pendant ces dix dernières années n'étaient guère favorables à l'office des transports. D'autre part, on désirait donner aux cantons une certaine influence dans l'octroi des concessions. Enfin, on voulait aussi diminuer l'influence des associations intéressées. Telles sont les raisons pour lesquelles nous avons fait une nouvelle proposition prévoyant que les cantons seront représentés dans chaque commission qui doit octroyer une concession et que les membres nommés par le Conseil fédéral seront choisis parmi des gens au courant de la question.

Faut-il, ainsi que le soutient M. Schoch, par un scrupule dont je reconnais la valeur, prévoir un organisme spécial, à savoir l'office des transports, pour l'octroi des concessions s'étendant à tout le territoire suisse? Personnellement, j'y serais tout à fait favorable. Mais, je crains qu'on ne donne alors dans le pays l'impression que nous cherchons à centraliser davantage. Il est possible que l'optimiste impénitent que je suis se trompe, mais je crois que cet article 13, ainsi que l'article 5, sont les articles-clefs de ce statut, ceux mêmes qui éviteront un rejet par le peuple, au cas où un referendum serait lancé. En effet, tel qu'il vous est soumis aujourd'hui, le projet tient compte de toutes les objections raisonnables et même de celles qui ne le sont pas à cent pour cent, afin de satisfaire les nombreuses critiques émises depuis dix ans.

Je constate avec plaisir que M. Schoch ne fait pas de proposition formelle et se contente de pré-

senter une objection. Je reconnais que cette dernière n'est pas sans valeur, mais il me paraît infiniment préférable de s'en tenir au texte présenté par le Conseil fédéral.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 14.

Antrag der Kommission.

¹ Die Bewilligung wird erteilt, wenn für die nachgesuchte Transportart ein Bedürfnis besteht, der Bewerber für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit seines Betriebes Gewähr bietet und seine persönliche Lage es rechtfertigt.

² Bei der Prüfung des Bedürfnisses sind die Verkehrsbedürfnisse und die durch andere Auto-transportunternehmer und öffentlichen Transportanstalten gebotenen Beförderungsmöglichkeiten der betreffenden Landesgegend angemessen zu berücksichtigen.

Abs. 3. Zustimmung zum vorläufigen Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

¹ La concession est accordée si le genre de transport pour lequel elle est sollicitée répond à un besoin et si le requérant garantit la sécurité et la capacité de son exploitation et si sa situation personnelle le justifie.

² Pour décider si la concession répond à un besoin, il sera équitablement tenu compte du trafic de la région intéressée, ainsi que des possibilités de transport qui y sont offertes par d'autres entrepreneurs de transports automobiles et par les entreprises publiques de transport.

Al. 3. Adhérer à la décision provisoire du Conseil des Etats.

Clausen, Berichterstatter: Zu Abs. 1 beantragt Herr Speiser die Anfügung der Worte „und seine persönliche Lage es rechtfertigt“. Bei der Bedürfnisfrage soll diesem Umstand also Rechnung getragen werden.

Herr Kollege Speiser hat sein Votum kurz wie folgt begründet: „Jeder von uns, der den Kontakt mit seinen Wählern, und namentlich mit den kleinen Leuten darunter, pflegt, wird schon häufig erfahren haben, wieviel Ärger gerade die zahlreichen Bewilligungsverfahren, Verbote, Einschränkungen, Auflageverfahren, Kontrollen usw. verursachen und wie dies zu einer sturen Oppositionsstimmung führen kann. Wenn bei der Behandlung eines Gesuches und bei der Beantwortung des unvermeidlichen Rekurses der Gesuchsteller immer wieder merkt, dass seine Person für den Staat eine „quantité négligeable“ ist, dass er in den Augen des Beamten einen „non-valeur“ bedeutet, hilft keine Aktion des guten Willens, um ihn staatsfreundlicher zu machen. Ein Verbot bleibt ein Verbot, auch wenn es vom süssesten Lächeln und von freundlichen Scherzen begleitet ist.“

In der Kommission wurde lange über diesen Antrag diskutiert. Herr Bundesrat Celio erachtete diesen Antrag als zu weitgehend. Er gab seiner Besorgnis darüber Ausdruck, dass diese Formulierung leicht zu Missbräuchen Anlass geben könnte. Nach meiner persönlichen Auffassung kann dem Antrag

von Herrn Ständerat Speiser zugestimmt werden, wenn der Antragsteller, was ich annehme, speziell den Fall im Auge hat, wo die Existenz des Gesuchstellers in Frage steht.

Zu Abs. 2 ist ein Antrag Iten gestellt. Dieser Antrag geht dahin, dass nebst dem Verkehrsbedürfnis auch noch die Beförderungsmöglichkeit der betreffenden Landesgegend zu berücksichtigen sei. Diesem Antrag hat die Kommission einstimmig zugestimmt.

Speiser: Ich hätte natürlich lieber gesehen, wenn mein Antrag, wie ich ihn das letzte Mal gestellt habe, in Abs. 2 gekommen wäre. Dort hatte ich ganz klar sagen wollen, dass unter den Bedürfnissen auch das „subjektive“ Bedürfnis des Gesuchstellers verstanden ist. Man hat mir gesagt, dass das zu revolutionär sei. Die Tradition ist eben die, dass, wenn man das Wort „Bedürfnis“ braucht, immer nur das objektive Bedürfnis unter Ausschaltung des Gesuchstellers gemeint ist. Ich bin aber der Ansicht, dass die absolute Ignorierung des persönlichen, individuellen, also subjektiven Bedürfnisses auf die Dauer nicht tragbar ist. Wir haben in der Kommission den Kompromiss gefunden, dass man wenigstens den Gedanken in Abs. 1 nimmt und dort die persönliche Lage des Gesuchstellers immerhin erwähnt, und zwar nicht nur in dem Sinne, dass Gewähr geboten ist für Sicherheit und Leistungsfähigkeit, also im negativen Sinne, sondern auch im positiven Sinne. Man hat in der Kommission allerdings erklärt, dass, geschrieben oder ungeschrieben, das subjektive Bedürfnis auch jetzt schon nicht übersehen werden kann und dass es in vielen Fällen berücksichtigt werden muss, auch wenn es nicht in den betreffenden Artikeln steht. Unter diesen Umständen und mit dieser Interpretation bin ich mit der vorliegenden Fassung des Abs. 1 einverstanden.

Köti: Ich stimme diesem Abs. 1 in der neuen Fassung zu, trotzdem ich etwelche Bedenken bereits in der Kommission geäussert habe. Wenn wir subjektive Momente hineinnehmen, ist die objektive Ordnung etwas gefährdet. Ich stimme aber der neuen Fassung zu, in dem Sinne, dass nicht etwa die persönlichen Verhältnisse vor dem objektiven Bedürfnis kommen. Der Wortlaut schliesst das völlig aus. Ich möchte zu Protokoll erklärt haben, dass in erster Linie das objektive Bedürfnis vorhanden sein muss und dass erst nachher die persönlichen Verhältnisse berücksichtigt werden können. In den kantonalen Wirtschaftsgesetzen, welche die Bedürfnisklausel enthalten, wird auch nicht nach den subjektiven Verhältnissen eines Bewerbers beurteilt, sondern nach dem objektiven Bedürfnis nach einer Wirtschaft in einer bestimmten Gegend, weil sonst der mit der Bedürfnisklausel verfolgte Zweck nicht erreicht wird.

Hefli: Ich stelle bei Ziff. 1 den Antrag, die Fassung des Bundesrates anzunehmen, und zwar aus den Gründen, die jetzt Herr Kollege Klöti zum Teil angeführt hat. Was heisst das, „seine persönliche Lage es rechtfertigt“? Wird das so angesehen, dass der Betreffende über ein bestimmtes Vermögen verfügen muss, um den Betrieb zum

vorneherein aufrechtzuerhalten? Oder kann es nicht umgekehrt so verstanden werden, dass einem jungen Mann, der die nötige Initiative hat, aber über kein Vermögen verfügt, diese Bewilligung nicht erteilt wird? Das Bedürfnis wäre vielleicht da, aber seine persönliche Lage rechtfertigt es infolge seiner finanziellen Schwierigkeiten usw. nicht, ihn zu berücksichtigen. Ich habe hier Erfahrungen, wie es geht. Wenn man früher beim Verkehrsamt versuchte, einem initiativen Mann eine solche Bewilligung zu geben, wurde das immer abgelehnt. Da kam das Bedürfnis, da kamen die Verbände, um ja einem jungen neuen Mann einen solchen Erwerb zu verunmöglichen. Hier kommt es wieder so heraus. Was ist unter dem Begriff „persönliche Lage es rechtfertigt“ verstanden? Man kann es nach zwei Seiten auslegen. Darum finde ich, dass die Fassung des Bundesrates besser ist. Lassen wir solche Deutungen beiseite!

Speiser: Ich glaube, gerade die neue Fassung der Kommission würde es ermöglichen, solche Fälle, die Herr Ständerat Hefti genannt hat, in seinem Sinne zu erledigen. Wenn wir den Antrag des Bundesrates annehmen, könnte man tatsächlich diesen „initiativen jungen Mann“ nicht berücksichtigen, wenn er nicht genügend Kapital hat usw. Aber mit dieser Fassung ist immerhin die Möglichkeit geschaffen, ihn zu berücksichtigen, und das war ja der Gedanke der Kommission.

Abstimmung. — *Vote.*

Für den Antrag der Kommission (neuer Wortlaut) 21 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates 3 Stimmen

Art. 20.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum vorläufigen Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision provisoire du Conseil des Etats.

Clausen, Berichterstatter: Zu Art. 20 hat die Kommission keine Bemerkungen zu machen. Der Antrag, der von Herrn Kollega Ständerat Lardelli gestellt wurde, sollte bei Art. 23 behandelt werden. Ich glaube, Herr Lardelli kann sich damit einverstanden erklären.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 21.

-Antrag der Kommission.

Abs. 1. Die Gesuche um Erteilung von Bewilligungen, um Genehmigung wesentlicher Änderungen im Betriebe sowie um Ermächtigung zu gemischtem Verkehr im Sinne von Art. 13, Abs. 1 bis sind zu veröffentlichen. Es ist eine angemessene Einsprachefrist anzusetzen.

Abs. 2. Einspracheberechtigt sind die zuständigen Behörden des Kantons, in welchem die Unternehmung ihren Sitz hat oder künftig haben soll, der in Art. 10 genannte Verband, die öffentlichen

Transportanstalten sowie jeder, der nachweist, dass die Erteilung der Bewilligung oder der Ermächtigung seine gewerblichen Interessen in nicht zumutbarer Weise schädigen würde. Die Einsprache ist zu begründen.

Abs. 3. Der Bundesrat erlässt die Vorschriften über das Verfahren und die Kosten. Die Verhandlung ist in der Regel mündlich.

Proposition de la commission.

Al. 1. Les demandes d'octroi de concessions, les demandes d'approbation de modifications importantes dans l'exploitation, ainsi que les demandes d'autorisations pour transports mixtes au sens de l'article 13, alinéa 1 bis à 1 quater, doivent être publiées. Un délai convenable sera fixé pour les oppositions.

Al. 2. Sont en droit de former opposition les autorités compétentes du canton dans lequel l'entreprise a ou aura son siège, l'association mentionnée à l'article 10, les entreprises publiques de transport, ainsi que celui qui prouve que l'octroi de la concession ou de l'autorisation porterait atteinte d'une manière insupportable à ses intérêts professionnels. L'opposition doit être motivée.

Al. 3. Le Conseil fédéral édictera les prescriptions nécessaires concernant la procédure et les frais. Les débats seront oraux, en règle générale.

Clausen, Berichterstatter: Hier handelt es sich mehr um eine redaktionelle Änderung, wobei beim Neudruck ein Irrtum unterlaufen ist. Es soll heissen: „Im Sinne von Art. 13, Ziff. 1 bis“. Der Rest ist zu streichen.

In Abs. 2 ist ebenfalls ein Druckfehler unterlaufen, indem dort steht: „Erteilung der Bewilligung und der Ermächtigung“; es sollte heissen „Erteilung der Bewilligung oder Ermächtigung“. Im französischen Text steht „ou“.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 23.

Antrag der Kommission.

Lit. e) bei schweren Verstössen gegen vom Bundesrate genehmigte Tarife und allgemeinverbindlich erklärte Gesamtarbeitsverträge.

Für den Rest Zustimmung zum vorläufigen Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Lit. e) En cas de contraventions graves aux tarifs approuvés et contrats collectifs de travail déclarés d'application générale par le Conseil fédéral.

Pour le reste, adhérer à la décision provisoire du Conseil des Etats.

Clausen, Berichterstatter: Art. 23 handelt vom Entzug der Bewilligung. Hier ist zuerst eine redaktionelle Änderung in Abs. 2 vorgesehen. Es heisst dort: „Die Bewilligung kann entzogen werden bei schweren Verstössen gegen vom Bundesrat allgemeinverbindlich erklärte Beförderungsbedingungen, Tarife und Gesamtarbeitsverträge.“ Statt dessen

sollte es heissen: „bei schweren Verstössen gegen vom Bundesrat genehmigte Tarife und allgemein verbindlich erklärte Gesamtarbeitsverträge“.

Was den Antrag von Herrn Ständerat Lardelli anbetrifft, so ist folgendes zu sagen. Herr Ständerat Lardelli stellte im Rat fest, dass es zahlreiche Bewerber gebe, die, nachdem sie einen Nachlassvertrag zustande gebracht haben, mit ihrer liederlichen Geschäftsführung fortfahren und ihre Gläubiger weiterhin zum Narren halten, dass daher einem solchen Inhaber die Bewilligung entzogen werden sollte. Diesbezüglich ist folgendes zu bemerken.

Ein Nachlassvertrag kann angestrebt werden während des Konkurses. In diesem Falle ist die Bewilligung infolge der vorausgegangenen Konkursöffnung im Sinne des Art. 20 erloschen. Was den Nachlassvertrag ausser Konkurs betrifft — das ist wohl der Fall, den Herr Ständerat Lardelli im Auge hat — kann er von der zuständigen Behörde nach vorausgegangener Zustimmung der Mehrheit der Gläubiger nur dann bewilligt werden, wenn sich ergibt, erstens dass die angebotene Summe im richtigen Verhältnis zu den Hilfsmitteln des Schuldners steht; zweitens, dass die Vollziehung des Nachlassvertrages und die angemeldeten Forderungen der privilegierten Gläubiger sichergestellt sind; drittens, dass das Geschäftsgebaren des Schuldners, insbesondere auch der Stand seiner Buchführung, die Rechtswohltat des Nachlassvertrages rechtfertigen. Der auf Grund dieser Voraussetzungen bestätigte Nachlassvertrag ist für jedermann verbindlich. Gegen einen solchen kann die Verwaltungsbehörde, d. h. das Amt für Verkehr, wohl kaum einschreiten. Sie muss ihn selbstverständlich respektieren.

Die Kommission ist der Auffassung, es sei der Anregung von Herrn Lardelli nicht Folge zu geben. Eventuell kann seinem Bedenken Rechnung getragen werden, indem dieser Fall unter Lit. *a* subsumiert wird, wo gesagt wird, „wenn die persönlichen Voraussetzungen für die Erteilung fehlen“. Wenn also ein Lastwagenbesitzer nachträglich, nachdem ihm ein Nachlassvertrag bewilligt worden ist, sich dubioser Geschäftsmethoden schuldig macht, kann die Verwaltungsbehörde einschreiten und sagen: „Die Voraussetzungen sind nicht mehr erfüllt; wir entziehen Ihnen die Bewilligung.“ Herr Ständerat Lardelli hat keinen formellen Antrag gestellt, sondern nur ersucht, dass die Kommission diese Frage prüfe.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 24.

Antrag der Kommission.

¹ Unter Vorbehalt von Art. 1, Abs. 3, und Art. 13, Abs. 2 kann gegen die Entscheide der zuständigen Behörden innert 30 Tagen, von der Zustellung der Verfügung an gerechnet, bei der Transportkommission Beschwerde erhoben werden. Beschwerden gegen die Abweisung des Bewilligungsgesuches, gegen die Nichterneuerung und den Entzug der Bewilligung haben aufschiebende Wirkung.

Für den Rest Zustimmung zum vorläufigen Beschluss des Ständerates.

Antrag Picot.

Abs. 7 (neu): Gemäss Art. 100 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege vom 16. Dezember 1943 können die Beschlüsse der Transportkommission mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht angefochten werden, das gemäss den Art. 97 bis 109 des genannten Gesetzes entscheidet.

Proposition de la commission.

¹ Sous réserve des articles premier, 3^e alinéa, et 13, 2^e alinéa, recours peut être formé contre les décisions des autorités compétentes dans un délai de trente jours de la notification de la décision auprès de la commission fédérale des transports. Le recours contre le refus d'une demande de concession, le non-renouvellement et le retrait d'une concession a effet suspensif.

Pour le reste, adhérer à la décision provisoire du Conseil des Etats.

Proposition Picot.

Alinéa 7 (nouveau): Conformément à l'article 100 de la loi d'organisation judiciaire fédérale du 16 décembre 1943 les décisions de la commission des transports peuvent être déférées à la juridiction administrative du Tribunal fédéral qui statuera conformément aux articles 97 à 109 de la loi sus-rappelée.

Clausen, Berichterstatter: Bei Art. 24 — Beschwerde — handelt es sich um eine redaktionelle Änderung in Abs. 1. Es muss heissen: „Unter Vorbehalt von Art. 1, Abs. 3 und Art. 13, Abs. 2 kann gegen die Entscheide der zuständigen Behörden innert 30 Tagen“ usw.

Mit Schreiben vom 22. November 1949, das allen Mitgliedern der Kommission zugestellt worden ist, stellte Herr Ständerat Picot den Antrag, in Art. 24 einen neuen Abs. 7 mit folgendem Wortlaut einzufügen: «Conformément à l'article 100 de la loi d'organisation judiciaire fédérale du 16 décembre 1943 les décisions de la commission des transports peuvent être déférées à la juridiction administrative du Tribunal fédéral qui statuera conformément aux articles 97 à 109 de la loi sus-rappelée.»

Ursprünglich hatte Herr Ständerat Picot den Weg des staatsrechtlichen Rekurses wegen Rechtsverweigerung beantragt. Diesen Antrag hat er zurückgezogen und ihn ersetzt durch den eben zitierten, d. h. durch die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht. Die Kommission hat den Antrag Picot abgelehnt, weil Art. 101, Lit. *b*, die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ausdrücklich ausschliesst gegen Entscheide, die an eidgenössische Instanzen weitergezogen werden können, die für die Verwaltungsrechtspflege besonders eingesetzt sind. Im vorliegenden Falle besteht eine solche Instanz, nämlich die Eidgenössische Transportkommission.

Dem Antrag von Herrn Ständerat Picot könnte nach Auffassung der Kommission nur dann Folge gegeben werden, wenn vorerst Art. 101 des Organisationsgesetzes revidiert würde. Das würde aber wohl zu weit führen. Herr Ständerat Picot hat offenbar Art. 101, Lit. *b*, übersehen. Die Kommission beantragt Ihnen Ablehnung dieses Antrages.

Art. 101 lautet wie folgt: „... Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist unzulässig:

Lit. b) Gegen Entscheide, die an eidgenössische Instanzen weiter gezogen werden können, welche für die Verwaltungsrechtspflege besonders eingesetzt sind“.

M. Picot: Au cours de la séance du Conseil des Etats du 26 octobre dernier, j'avais proposé de compléter l'article 24 par une disposition relative au droit de recours. Cette proposition comportait le recours au Tribunal fédéral, chambre de droit public. M. Clausen, rapporteur, et M. Celio, conseiller fédéral avaient fait des objections intéressantes à cette proposition et finalement M. Klöti a proposé le renvoi à la commission pour un examen ultérieur en déclarant que ma proposition était assez sympathique. Rentré chez moi, j'ai à nouveau examiné l'affaire sur le terrain strictement juridique et je suis arrivé à cette conclusion qu'une voie de recours, ouverte du côté du Tribunal fédéral siégeant en matière de droit public, n'était pas exclue mais que, toutefois, les objections de M. Celio, conseiller fédéral, et du rapporteur étaient intéressantes. Il existe une orientation générale de la Chambre de droit public; nous ne pouvons pas prendre des dispositions qui bouleversent la symétrie des dispositions des articles 83 et 96 de la loi d'organisation judiciaire fédérale.

J'ai donc repris le chapitre relatif aux voies de recours au Tribunal fédéral pour la voie de la juridiction administrative, prévue au titre cinquième de la loi, aux articles 97 à 109. J'attire votre attention sur l'article 100 qui stipule précisément que l'on peut créer d'autres cas de recours de droit administratif que ceux qui sont indiqués dans la loi.

Vous vous rappelez qu'au moment où l'on a élaboré cette loi, au moment où l'on a créé une juridiction de droit administratif, on avait le choix entre deux systèmes: un système de clause générale et un système énumératif. Et comme, dans le monde fédéral, on a d'une manière générale peur des recours au Tribunal fédéral, on a fini par adopter le système énumératif et toute une série de dispositions permettant le recours administratif. Mais l'article 100 dit ceci: «Le recours de droit administratif est en outre recevable dans les autres cas où le droit fédéral le prévoit.» On nous permet, par conséquent, d'ouvrir la porte à de nouveaux cas de recours administratifs. L'autorisation donnée aux Chambres déjà par la loi antérieure, d'utiliser cet article 100, est non seulement tacite, elle ne résulte pas seulement de nos pouvoirs législatifs souverains; elle est expresse. La loi prévoit donc qu'une porte peut être ouverte. Mon intention était de donner à ceux qui demandent des concessions une garantie supplémentaire en face des commissions mystérieuses de Berne, en face de ces commissions qui ne sont pas de véritables tribunaux. Le rapporteur de la commission me paraît être aujourd'hui par trop littéraliste, par trop scripturaire; il s'enferme dans l'article 101 et dit que l'on ne peut pas déférer à la justice administrative des décisions qui peuvent être déférées à l'autorité fédérale. Mais, précisément, nous avons une certaine liberté. Nous pouvons, cela va sans dire, prévoir une commission des transports, qui serait en

quelque sorte une dernière instance; mais nous pouvons ne pas la prévoir. Nous sommes pourtant des législateurs; nous ne sommes pas liés par les dispositions de l'article 101 à tel point que nous ne puissions pas dire que cette commission des transports n'est pas l'instance finale qui, aux termes de l'article 101, tranche les litiges. Je crois qu'il est très important qu'en cette matière, où l'on a si souvent l'impression de l'arbitraire ou en tout cas d'une justice purement administrative, la commission de recours sache qu'elle a au-dessus d'elle une instance. Je crois que les recours de droit administratif seront très rares mais par le fait que ce recours est possible, la commission fédérale des transports sera obligée de s'organiser de telle façon que les recours soient étudiés par des sous-commissions d'une manière approfondie et que finalement les décisions soient rédigées d'une façon tout à fait rigoureuse. Nous arriverons ainsi à une meilleure justice. Je crois que, pour la sécurité de cette loi devant un referendum éventuel que M. Duttweiler nous promet plus ou moins, il importe que l'on puisse dire que dans ces questions de concessions de transports automobiles, concessions qui très souvent sont requises par des gens extrêmement modestes, des chauffeurs de taxis, des propriétaires d'une auto dans un village, il est important, dis-je, qu'on ait le sentiment de pouvoir aller devant un juge.

En outre, nous devons, d'une façon générale, chercher à liquider dans notre pays toutes les juridictions qui ne finissent pas devant un juge; nous sommes un Rechtsstaat, un Etat fondé sur le droit et je crois que nous serions bien inspirés en admettant ce recours. Je ne pense pas que nous violions la loi antérieure. Mais même si nous la violons, il ne faut pas oublier qu'en la matière nous avons toujours le droit de modifier une loi en vigueur et de faire du droit nouveau.

Klöti: Ich muss Herrn Picot leider enttäuschen. Die Tendenz seines Antrages war mir sympathisch, wie er selber auch, aber Herr Picot will zunächst eine Beschwerde an die Transportkommission zulassen und dann als zweite Beschwerdeinstanz nachher noch die Verwaltungsgerichtsabteilung des Bundesgerichtes einsetzen. Das ist eigentlich eine Änderung des Art. 27, wo bestimmt ist, dass der Entscheid der Transportkommission endgültig ist. Diese Bestimmung will er aufheben und schon in Art. 24 bestimmen, dass man gegen die Entscheide der Transportkommission noch an das Bundesgericht gelangen könne.

Sie haben den Art. 101 zitiert gehört vom Herrn Kommissionsreferenten; darin heisst es, dass gegen Entscheide, die an eidgenössische Instanzen weitergezogen werden können, welche als besondere Beschwerdeinstanzen eingesetzt sind, Rekurse unzulässig seien.

Ich bin mit Herrn Picot darin einverstanden, dass wir hier legiferieren mit Referendumsvorbehalt und dass wir hier Bestimmungen aufstellen können, die vom Organisationsgesetz abweichen. Die Frage ist aber, ob eine solche Ausnahme von der Regel des Organisationsgesetzes sich rechtfertigt. Ich halte dafür, dass man davon absehen und sich mit einer Rekursinstanz begnügen sollte. Ich bin demnach

dafür, dass entweder die Transportkommission oder dann das Bundesgericht als Beschwerdeinstanz bestimmt wird. Wenn wir das Bundesgericht einsetzen würden, dann müsste man in Art. 25 eine Änderung vornehmen und auch Art. 27 ändern. Wir wünschen, dass nicht die Verwaltung entscheide, sondern eine unabhängige Instanz. Die Transportkommission ist eine solche unabhängige Instanz. Sie ist nicht von der Verwaltung abhängig; es ist vorgeschrieben, dass bei der Zusammensetzung der Transportkommission zu berücksichtigen seien: die Kantone, die Wirtschaftsverbände, Transportgewerbe und auch die öffentlichen Transportanstalten. Es ist deshalb meines Erachtens ausgeschlossen, dass etwa die Interessenverbände in dieser Transportkommission ein Übergewicht hätten, sondern es werden Männer aus verschiedenen Wirtschaftskreisen und aus der öffentlichen Verwaltung da sein, die wie die Verwaltungsrechtliche Abteilung des Bundesgerichtes richtig Recht sprechen werden, und nicht einfach der Ansicht der Verwaltung entsprechen wollen.

Ich möchte auch deshalb für die Vorlage sein, weil wir ja nur für drei Jahre legiferieren. Wir können einmal mit dieser Transportkommission als Beschwerdeinstanz Erfahrungen sammeln; wenn wir in drei Jahren frisch über die Transportordnung beschliessen müssen, werden wir diese Erfahrungen berücksichtigen können. Wenn sich die Transportkommission nicht bewährt hat, können wir dann das Bundesgericht beziehungsweise seine verwaltungsrechtliche Abteilung als Rekursinstanz einsetzen.

Stüssi: Es ist oft überaus schwierig, sich von einem Moment zum andern in einer wichtigen Rechtsfrage zu entscheiden, aber eine kurze Konsultation des Gesetzes über die Bundesrechtspflege zeigt mir doch, dass der Antrag Picot nicht zulässig ist. Man muss unterscheiden zwischen Entscheidungsinstanzen und Rekursinstanzen. Art. 100 des Gesetzes über die Bundesrechtspflege sagt, dass die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ferner zulässig sei, wo das Bundesrecht sie sonst vorsehe. Daraus könnte man schliessen, dass man nur in einem Gesetz oder Beschluss, wie er vorliegt, die Beschwerdeinstanz, wie sie beantragt ist, nennen müsse. Aber man muss eben auch Art. 101 und 102 konsultieren. In Art. 101 ist deutlich gesagt, dass gegen Entscheide, die an eidgenössische Instanzen weitergezogen werden können, die Verwaltungsgerichtsbeschwerde unzulässig sei. Der Gesetzgeber wollte also nicht, dass zwei verschiedene eidgenössische Beschwerdeinstanzen bestehen, sondern er wollte jeweils nur eine haben. Weitere Klarheit ergibt sich aus Art. 102, wonach die Verwaltungsgerichtsbeschwerde nur benützt werden kann gegen Entscheide der Departemente des Bundesrates oder eidgenössischer Amtsstellen. Also ist klar gesagt, es könne eine eidgenössische Rekursinstanz geschaffen werden gegen eidgenössische Entscheidungsinstanzen; also wenn ein Bundesrat entscheidet als Entscheidungsinstanz, dann ist es möglich, eine eidgenössische Rekursinstanz anzurufen, aber es ist niemals möglich, eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde zu führen, wenn bereits in irgendeiner Form eine eidgenössische Rekursinstanz bezeichnet ist. Dies haben wir nun eben in Art. 24. Da ist die

Transportkommission bereits als Beschwerdeinstanz bezeichnet. Es ist eine eidgenössische Instanz, und da ist nun ausgeschlossen, dass noch eine zweite eidgenössische Instanz neben der ersten zu einem Beschwerdeentscheid kommt. Es ist also im Hinblick auf Art. 24 nicht mehr möglich, gemäss Art. 100 des Organisationsgesetzes nochmals eine eidgenössische Instanz zu schaffen; das wäre doppelt genäht. Das will das Bundesrecht nicht.

Daher finde ich, wir müssen den Antrag Picot ablehnen, weil er in Gegensatz zu Art. 101 des Gesetzes über die Bundesrechtspflege steht, indem er neben einer schon bestehenden Instanz nochmals eine eidgenössische Beschwerdeinstanz schaffen will. Was Herr Picot will, wäre nur möglich, wenn man die eidgenössische Transportkommission als Beschwerdeinstanz ausmerzen würde. Man kann nur die eine oder andere Instanz haben, aber nicht beide zugleich.

M. Celio, conseiller fédéral: La possibilité de recours, telle que la voudrait M. Picot, a été déjà examinée.

Dans le commentaire Birchmaier sur la loi d'organisation judiciaire, le statut des transports automobiles est cité comme l'un des cas où le recours de droit administratif est exclu, parce que la commission des transports agit ici en qualité d'instance de recours administratif. Il existe d'autres commissions qui jugent en matière de recours administratifs. Tel est le cas notamment de la commission de recours en matière de droits de douane, de la commission de recours militaire, de la commission de recours en matière d'expropriation, de la commission de recours en matière de droit sur l'alcool. Là aussi, il n'y a pas possibilité de recourir au Tribunal fédéral. Par conséquent, aussi excellente que soit l'intention de M. Picot, qui désire donner le maximum de garanties à ceux qui seraient mécontents d'une décision de première instance prise par la commission des transports, sa proposition est irréalisable, parce que contraire à la loi. Evidemment, on pourrait modifier cette dernière. Mais, si l'on tient compte de l'ensemble du problème, il se révèle difficile de le faire. Ou alors, il faudrait enlever à la commission administrative la compétence de juger comme commission de recours, pour donner cette tâche au Tribunal fédéral. Mais peut-on songer sérieusement à donner au Tribunal fédéral la compétence d'apprécier des questions de faits, et non de droit, en matière de transports? Il devrait y consacrer un temps considérable et n'en serait guère enthousiasmé!

En bref, la proposition faite par M. Picot ne peut pas être admise, car elle se heurte à des dispositions formelles, notamment à l'article 101 de la loi sur le recours administratif.

M. Picot: Nous nous heurtons évidemment à un conflit de conception entre diverses régions de la Suisse.

Au XVIII^e-siècle déjà, Montesquieu a démontré l'utilité de la séparation des pouvoirs dans la démocratie. Les pays anglo-saxons sont allés très loin dans cette voie. C'est ainsi qu'à Washington, au Capitole, entre les Chambres qui correspondent à notre Conseil national et à notre Conseil des Etats

existe une troisième salle où siège la Cour suprême, qui peut même modifier les lois adoptées par le parlement. Dans mon canton, on a constamment cherché à ce qu'aucune juridiction n'aboutisse pas finalement à un juge. La Confédération n'a pas encore fait ce pas. Nous avons une thèse remarquable de M. Léopold Boissier sur la séparation des pouvoirs, qui montre que la Confédération ne tient pas essentiellement à ce principe. Je constate d'ailleurs que plusieurs d'entre vous trouvent naturel que le malheureux justiciable tombe finalement sous la coupe d'une commission composée de représentants de groupements économiques, d'entreprises publiques et de l'industrie des transports automobiles. Vous n'êtes pas, comme nous, acquis aux idées de Montesquieu. Or, il est certain que la possibilité de s'adresser à un juge véritable, qui a des traditions d'impartialité, est un progrès désirable. Je ne mets pas en doute la parfaite bonne volonté et la conscience des membres de la Commission des transports, mais ils ne sont pas formés pour juger en dernier ressort des cas où l'administration de la justice est décisive.

Au surplus, je ne crois pas que la loi nous limite. Il y a de nombreux cas analogues à celui qui nous occupe en ce moment. L'article 99 de la loi d'organisation judiciaire sur la police du commerce contient une énumération limitée de cas de retrait d'autorisation: fabrication d'allumettes, fabrication des stupéfiants. Vous avez, sous n° X, l'indication de l'office fédéral des assurances sociales concernant l'assujettissement à l'assurance en cas d'accidents. Il y a toutes sortes de cas où on peut recourir au Tribunal fédéral par voie administrative. Ils sont prévus aux articles de la loi sur le recours administratif. Nous pouvons donc prévoir en matière de transports automobiles une première voie de recours, qui est celle de la commission des transports, puis une voie de recours finale, qui est celle du Tribunal fédéral.

M. Celio vient de donner en exemple les recours en matière de douane. Précisément, en cette matière on n'a pas du tout un sentiment de justice et ce que voulait Montesquieu. Il existe une commission de recours, mais elle donne un peu le sentiment d'être lente à comprendre la thèse des recourants. Encore une fois, je ne doute pas de la conscience et de la bonne foi de ces commissions, mais il serait infiniment préférable que les recours aillent devant le Tribunal fédéral et que celui-ci puisse ainsi créer une jurisprudence conforme au droit. C'est précisément en matière de délits douaniers qu'on éprouve un malaise. En effet, *l'animus doli* ne joue pas un rôle déterminant. Si un mauvais plaisant met quelque chose dans le panier d'une personne, celle-ci peut être condamnée parce que son panier contient quelque chose dont elle ignorait l'existence. Cela crée un certain malaise et on serait heureux de voir la compétence du Tribunal fédéral étendue à ce domaine.

J'estime donc qu'il y aurait intérêt à aller devant le juge et je maintiens ma proposition, en demandant qu'elle soit soumise au vote.

Abstimmung. — Vote.

Für den Antrag Picot
Dagegen

4 Stimmen
16 Stimmen

Art. 26.

Antrag der Kommission.

Lit. b. Die dem Bundesrat eingereichten Vorschläge zur

— Genehmigung von Tarifen und Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen (Art. 8 und 17);

— Genehmigung von Beschlüssen und Vereinbarungen des Verbandes der Autotransportunternehmer mit anderen Beteiligten zum Vollzug dieses Beschlusses (Art. 10, Abs. 2);

Für den Rest Zustimmung zum vorläufigen Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Lit. b. Les propositions soumises au Conseil fédéral sur

— l'approbation des tarifs et la déclaration de force obligatoire générale des contrats collectifs de travail (art. 8 et 17);

— l'approbation de décisions et de conventions de l'association des entrepreneurs de transports automobiles conclues avec d'autres intéressés pour l'application du présent arrêté (art. 10, al. 2).

Pour le reste, adhérer à la décision provisoire du Conseil des Etats.

Clausen, Berichterstatter: Art. 26 handelt von den Befugnissen und der Begutachtungskompetenz der Transportkommissionen. Es sind hier nur redaktionelle Änderungen vorzunehmen, die notwendig geworden sind infolge der Beschlüsse, die die Kommission vorher gefasst hat. Es sind in Klammern die entsprechenden Artikel geändert worden. Wir beantragen Zustimmung.

Angenommen. — Adopté.

Art. 34.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Clausen, Berichterstatter: Art. 34 handelt vom Entschädigungsfonds. Hier hat Herr Ständerat Christen zwei Probleme aufgeworfen.

Erstens fragt er an, ob es angemessen sei, dass der Entschädigungsfonds allein aus Beiträgen der gewerbmässigen Strassentransportunternehmer geäuft werde. Die Stilllegung der zu entschädigenden Betriebe liege auch im Interesse der öffentlichen Transportanstalten, die in jeder Hinsicht in einer privilegierten Stellung wären.

Hierzu ist folgendes zu bemerken. Was würden wohl die Bahnen, namentlich die Privatbahnen, die heute durchwegs eine schwere Krise durchmachen, und die, insbesondere was die Regelung des gemischten Verkehrs anbetrifft, sich enttäuscht sehen, dazu sagen, wenn man sie mit Beiträgen belasten wollte, um ihre Konkurrenz zu unterstützen? Das sind Zumutungen an die öffentlichen Transport-

anstanlen, die unter den gegenwärtigen Verhältnissen jeglicher Grundlage entbehren. Im übrigen ist zu bemerken, dass die interessierten Transportunternehmungen niemals diesbezüglich irgendwelche Begehren formuliert haben, und dass sie, um jede Einmischung Dritter auszuschliessen, diesen Entschädigungsfonds mit eigenen Mitteln äufnen wollen.

Der zweite Punkt, den Herr Christen aufgeworfen hat, betrifft die Frage, wie es sich mit den Gebühren verhalte, wenn zwei Fahrzeuge unter der gleichen Polizeinummer zirkulieren. Nach der bisherigen Ordnung wurde in diesem Fall die Gebühr erhoben, wie sie nach Gebührentarif für das leistungsfähigere Fahrzeug der beiden unter Wechselnummer verwendeten Fahrzeuge vorgesehen ist, vermehrt um 25 %. Es ist somit ausgeschlossen, dass bei Fahrzeugen, die nur alternativ verwendet werden, für jedes Motorfahrzeug die volle Gebühr ausgerichtet werden muss. Herr Christen hat keinen Antrag gestellt, und die Kommission nimmt daher an, dass er sich mit der erteilten Auskunft befriedigt erklären kann.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 35.

Antrag der Kommission.

Abs. 1, Ingress, Abs. 3. Wer vom Bundesrat genehmigte Tarife nicht einhält oder bei ihrer Umgehung mitwirkt.

Für den Rest Zustimmung zum vorläufigen Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Al. 1, préambule, al. 3. Celui qui n'applique pas des tarifs approuvés par le Conseil fédéral ou aide à les violer.

Pour le reste, adhérer à la décision provisoire du Conseil des Etats.

Clausen, Berichterstatter: Art. 35 handelt von den Übertretungen. Hier ist nur eine redaktionelle Änderung vorgenommen, indem wieder statt von allgemeinverbindlich erklärten Tarifen von genehmigten Tarifen gesprochen wird.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 37.

Antrag der Kommission.

(Betrifft nur den französischen Wortlaut.)

Proposition de la commission.

¹ Pour couvrir les frais résultant de l'application du présent arrêté, des taxes seront perçues; elles seront fixées uniformément pour les cas soumis à la taxe. Pour chaque véhicule affecté à un genre de transport concessionné ou autorisé, il sera perçu une taxe annuelle de 150 francs au plus. Pour en déterminer le montant, il sera au surplus tenu équitablement compte de l'étendue et de l'importance de l'exploitation.

Clausen, Berichterstatter: Zu diesem Artikel ist zu bemerken, dass dem Sprechenden am 12. Dezember 1949 ein Schreiben der Interkantonalen

Kommission für das Motorfahrzeugwesen zugegangen ist, in welchem der Standpunkt vertreten wird, dass die im Transportgewerbe seitens des Bundes erhobenen Gebühren derart übersetzt seien, dass sie den Charakter von Steuern annehmen und deshalb einen unstatthaften Übergriff in die Fiskalsphäre der Kantone darstelle. Leider war es dem Sprechenden nicht mehr möglich, die Kommission zusammenzurufen, um zum aufgeworfenen Problem Stellung zu nehmen. Nach Art. 37 beträgt die jährliche Gebühr für jedes in einer bewilligten Betriebsart verwendete Fahrzeug höchstens 150 Franken, welche Gebühr je nach dem Gewicht des Lastwagens, der Zahl der Sitzplätze usw. gestaffelt wird. Es wird Sache der nationalrätlichen Kommission sein, die Begründetheit der Eingabe der Interkantonalen Kommission für das Motorfahrzeugwesen näher zu prüfen. Ihre Kommission muss sich diesbezüglich vorläufig einer Stellungnahme enthalten.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 38.

Antrag der Kommission.

¹ Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt. (Rest des Absatzes streichen.)

Für den Rest Zustimmung zum vorläufigen Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

¹ Le Conseil fédéral est chargé de l'application du présent arrêté. (Biffer le reste de l'alinéa.)

Pour le reste, adhérer à la décision provisoire du Conseil des Etats.

Clausen, Berichterstatter: In Art. 38 ist eine rein redaktionelle Änderung vorgesehen, indem der Satz „Art. 13 bleibt vorbehalten“ gestrichen wird.

Angenommen. — *Adopté.*

Präsident: Wird der Antrag gestellt, auf einen Artikel zurückzukommen? Es ist nicht der Fall.

Gesamtabstimmung. — *Vote sur l'ensemble.*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 22 Stimmen
Dagegen 2 Stimmen

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Autotransportordnung. Bundesbeschluss.

Statut des transports automobiles. Arrêté fédéral.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1949
Année	
Anno	
Band	VI
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	5651
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.12.1949
Date	
Data	
Seite	616-632
Page	
Pagina	
Ref. No	20 034 697

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Stähli, Berichterstatter: Al. 3 enthält nunmehr eine Ergänzung der bisherigen Umschreibung der Hauptaufgabe der Notenbank. Ausser der Regelung des Geldumlaufes des Bundes und der Erleichterung des Zahlungsverkehrs wird auch eine den Gesamtinteressen des Landes dienende Kredit- und Währungspolitik ausdrücklich miterwähnt. Es soll damit auch der Umfang der Kompetenzen der Nationalbank besser abgegrenzt werden.

Angenommen. — *Adopté.*

Abs. 4—8.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Stähli, Berichterstatter: Die Al. 4 und 5 bleiben unverändert. Die Frage der Verteilung des Reingewinnes soll dann im Zusammenhang mit der Neuordnung der Bundesfinanzen neu geordnet werden.

Al. 6: Nach dem bisher geltenden Recht kann eine Rechtsverbindlichkeit zur Annahme von Banknoten vom Bund nicht verfügt werden, ausgenommen bei Notlagen in Kriegszeiten. Dagegen enthält die Verfassung bisher noch keine Bestimmungen über den Zwangskurs der Banknoten; sie überlässt dies der Gesetzgebung. Der Bundesrat und die Nationalbankbehörden vertreten die Auffassung, dass die Möglichkeit einer Wiedereinführung der Banknoteneinlösung nicht zum vorneherein ausgeschlossen sein sollte. Es wird demgemäss folgende Lösung vorgeschlagen: „Der Bund kann die Einlösungspflicht für Banknoten und andere gleichartige Geldzeichen nicht aufheben und die Rechtsverbindlichkeit für ihre Annahme nicht aussprechen, ausgenommen in Kriegszeiten oder in Zeiten gestörter Währungsverhältnisse.“

Ein neues Al. 7 soll nun eine Bestimmung über die Notendeckung enthalten. Die Einzelheiten sind durch die Ausführungsgesetzgebung zu regeln. Es soll damit die Golddeckung ausdrücklich in der Verfassung erwähnt sein. Neben einer gemäss Nationalbankgesetz mindestens vierzigprozentigen Golddeckung der ausgegebenen Banknoten sollen auch weiterhin kurzfristige Guthaben, wie Staatsanweisungen des Bundes, erstklassige Handelswechsel, kurzfristige Lombardvorschüsse, in Gold konvertierbare Guthaben in ausländischer Währung als Deckung dienen können. Bemerkt sei noch, dass gegenwärtig etwa 70 Millionen Stück Banknoten in Zirkulation sind.

Voraussetzungen für eine gesunde Währung sind aber bekanntlich nicht allein eine dekretierte Golddeckung, sondern insbesondere auch eine gesunde Wirtschaft, klare Rechtsverhältnisse und vor allem ein steter Arbeitswille des Volkes.

Al. 8 bestimmt, dass die Bundesgesetzgebung das Nähere über die Ausführung des Art. 39 der Bundesverfassung festlegen soll.

Angenommen. — *Adoptés.*

Art. 2.

Antrag der Kommission.

Dem Volk und den Ständen wird beantragt, das Volksbegehren (Art. 1, lit. A) zu verwerfen und den Gegenentwurf der Bundesversammlung (Art. 1, lit. B) anzunehmen.

Proposition de la commission.

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons le rejet de l'initiative (article premier, lit. A) et l'adoption de son contre-projet (article premier, lit. B).

Stähli, Berichterstatter: In Übereinstimmung mit Art. 1 sind die in den beiden Klammern angeführten Ziff. 1 und 2 zu ersetzen durch lit. A und B.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 3.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — *Adopté.*

Gesamtabstimmung. — *Vote sur l'ensemble.*

Für Annahme des Beschlusentwurfes 34 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

5651. Autotransportordnung. Bundesbeschluss. Statut des transports automobiles. Arrêté fédéral.

Siehe Jahrgang 1949, Seite 616. — Voir année 1949, page 616.

Beschluss des Nationalrates vom 15. März 1950.
Décision du Conseil national du 15 mars 1950.

Differenzen. — *Divergences.*

Art. 2, Abs. 1, lit. a.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Clausen, Berichterstatter: Ihre Kommission hat sich am 24. Mai in Bern versammelt, um zu den zwischen den beiden Räten in bezug auf die Auto-

transportordnung bestehenden Differenzen Stellung zu nehmen. Angesichts der Tatsache, dass es sich um die Schaffung provisorischen Rechtes handelt und ausgehend von der Erwägung, dass bis Ende dieses Jahres eine Lösung gefunden werden muss, betrachtet es Ihre Kommission als angezeigt, der nationalrätlichen Fassung des Bundesbeschlusses in allen Punkten zuzustimmen. Sie glaubte sich um so eher dazu berechtigt, als die vom Nationalrat vorgeschlagenen Änderungen nicht von derart weitgehender Bedeutung sind, dass eine Zustimmung unsererseits nicht verantwortet werden könnte. Die wesentlichen Differenzen beziehen sich auf die Vorschriften betreffend den gemischten Verkehr und auf die Frage der Zuständigkeit.

Bevor ich auf Details eintrete, möchte ich noch erwähnen, dass am 19. Mai 1950 das Übereinkommen zur Regelung der Konkurrenzverhältnisse im Gesellschaftswagenverkehr zwischen der Generaldirektion der PTT und dem Treuhandverband des Autotransportgewerbes zustande gekommen ist. Grundsätzlich wird danach das Recht der PTT, Extrafahrten auszuführen, anerkannt. Die PTT hält in ihren Regiebetrieben keine Fahrzeuge, die zur ausschliesslichen Verwendung im Gesellschaftswagenverkehr bestimmt sind. In einem Anhang 1 ist für jede Kursgruppe, das heisst für jede Ortschaft, von der aus Kurse durch die Post organisiert werden, die Zahl der Fahrzeuge, die im Extrafahrtenverkehr verwendet werden darf, festgelegt und der Fahrbereich umschrieben. In einem Anhang 2 sind die Autohalterbetriebe bezeichnet, die gelegentlich Extrafahrten auf Rechnung der PTT ausführen. Der im Extrafahrtenverkehr verwendete Fahrzeugpark kann erhöht werden, wenn das Verkehrsbedürfnis der betreffenden Gegend dies erheischt.

Art. 6 dieses Abkommens schafft die Grundlage zu einem verbindlichen Tarif. Die Parteien verpflichten sich, die verbindlichen Tarife für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen ungefähr gleich zu halten und nur nach gegenseitiger Fühlungnahme zu ändern. Das Übereinkommen ist vorläufig gültig bis 31. Dezember 1950. Vom 1. Januar 1951 an, nach Inkrafttreten der revidierten Auto-transportordnung, soll es auf die Dauer von drei Jahren verbindlich sein.

Dies vorausgeschickt, erlaube ich mir, mich zu den einzelnen Differenzpunkten wie folgt zu äussern:

Art. 2, Abs. 1, lit. a: Hier wird vom Nationalrat lediglich eine redaktionelle Verbesserung des französischen Textes vorgeschlagen. Er soll lauten: «Les transports de personnes ou de choses que l'administration des postes, télégraphes et téléphones exécute ou fait exécuter ou pour lesquels elle accorde des concessions pour des courses régulières de ligne en vertu de la législation postale;». Es handelt sich also lediglich um eine Verbesserung des französischen Textes. Wir beantragen Zustimmung.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 2, Abs. 1, lit. c.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Clausen, Berichterstatter: Hier besteht eine Differenz betreffend den öffentlichen Camionnagedienst. Nach der heute in Kraft stehenden Auto-transportordnung ist der offizielle Camionnagedienst absolut frei, also nicht bewilligungspflichtig. Wie die Erfahrung gezeigt hat, ist für unsere Verhältnisse der reine Camionnagedienst nicht rentabel. Es finden sich daher selten Unternehmer, die sich für einen solchen Dienst interessieren. Praktisch kann der offizielle Camionnagedienst nur dann wirtschaftlich durchgeführt werden, wenn der Camionneur das Recht hat, ausser und neben dem offiziellen Dienst noch andere, aber grundsätzlich bewilligungspflichtige Beförderungen auszuführen. Deshalb hat die bundesrätliche Vorlage in Art. 11, lit. d, einen speziellen Typ von Transportbewilligungen geschaffen, nämlich den Typ C: Bewilligung für offizielle Camionnage für öffentliche Transportanstalten im Zusammenhang mit anderen Transporten.

Um aber einem besonderen Bedürfnis der Transportanstalten, namentlich der Privatbahnen, Rechnung zu tragen, sieht der bundesrätliche Entwurf in Art. 2, Abs. 1, lit. c, vor, dass der rein offizielle Camionnagedienst (Transport von Waren vom Hause des Absenders zur Transportanstalt und von dort zum Hause des Empfängers) dann keiner Bewilligungspflicht unterliegt, wenn die Transporte mit eigenem Personal und eigenen Transportmitteln der Transportanstalten ausgeführt werden. Der Ständerat hat sich, was diesen offiziellen Camionnagedienst anbetrifft, dem Entwurf des Bundesrates angeschlossen.

Der Nationalrat schlägt nun hier eine Änderung vor. Nach seiner Auffassung soll die Befreiung der öffentlichen Transportanstalten von der Bewilligungspflicht nur zu Recht bestehen, „insoweit nicht eine Bewilligung C im Sinne des Art. 11 erteilt werden kann“, mit andern Worten, die Freiheit der Transportanstalten und der Bewilligungspflicht soll nur dann gelten, wenn sich niemand aus dem privaten Transportgewerbe für die Übernahme des Camionnagedienstes interessiert.

In der ständerätlichen Kommission fanden nun einzelne Mitglieder, durch diese Fassung werde gewissermassen ein Privileg zugunsten des privaten Transportgewerbes geschaffen. Man machte darauf aufmerksam, dass es nicht nur Fälle gebe, in welchen ein privater Unternehmer sich an der Übernahme eines Camionnagedienstes desinteressiere, sondern auch Fälle, in welchen umgekehrt die Transportanstalt vom Bewerber nichts wissen wolle, zum Beispiel, weil er sie konkurrenziert. In diesem Fall soll nach Auffassung der ständerätlichen Kommission der offizielle Camionnagedienst mit bahneigenem Personal und bahneigenen Transportmitteln ebenfalls frei sein, mit anderen Worten, der offizielle Camionnagedienst mit eigenen Motorfahrzeugen und eigenem Personal der Transportanstalten soll immer dann frei sein, wenn sich keine Gelegenheit bietet, eine Bewilligung C im Sinne des Art. 11 zu erteilen.

In diesem Sinn und nach dieser Interpretation beantragt Ihnen die ständerätliche Kommission Zustimmung zur Fassung des Nationalrates.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 3, 4 und 5.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Clausen, Berichterstatter: Zu den Art. 3, 4 und 5 ist vorab redaktionell zu bemerken, dass hier der Nationalrat eine Umstellung in der Reihenfolge der Artikel vorschlägt. Der bisherige Art. 4 über den Werkverkehr wird nach der nationalrätlichen Fassung zu Art. 3. Die Regelung für den gemischten Verkehr findet sich neu in Art. 4, während der alte Art. 3 zu Art. 5 wird.

Der Nationalrat entschloss sich zu dieser rein systematischen Umstellung, weil es ihm logischer erschien, von der absoluten Ausnahme vom Gesetz (Art. 2) stufenweise über den Werkverkehr (Art. 3) und die relative Freiheit des gemischten Verkehrs (Art. 4) zur gebundenen, konzessionspflichtigen Ordnung (Art. 5) fortzuschreiten.

Es handelt sich um eine rein redaktionelle Änderung ohne materielle Tragweite. Ihre Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum nationalrätlichen Vorschlag. Nun zu Art. 5, der vom gemischten Verkehr handelt.

Art. 5, Abs. 1: Nach der ständerätlichen Fassung ist nicht gesagt, in welchen Formen und unter welchen Voraussetzungen sich das Ermächtungsverfahren abspielen soll. Diese Lücke füllt nun der Antrag des Nationalrates aus, indem er zu Abs. 1 den Satz beifügt: „Die Vorschriften über den gewerbmässigen Transport finden sinngemäss auf das Ermächtigungsverfahren Anwendung.“

Ihre Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Nationalrat, wobei es die Meinung hat, dass selbstverständlich die Vorschriften über das Transportreglement (Art. 6) sowie über die Tarife (Art. 8) auf den gemischten Verkehr keine Anwendung finden.

Zu Art. 5, Abs. 2 und 3 ist folgendes zu bemerken: Während der Ständerat den Abs. 2 der bundesrätlichen Vorlage streichen und den gemischten Verkehr in weitgehendem Umfang, nämlich in all den unter lit. a bis d aufgezählten Fällen vollständig freigeben, ihn also an gar keine Ermächtigung binden wollte, hat nun der Nationalrat dieser weitgehenden Lockerung eine Grenze gesetzt. Technisch würde man von einer Bremsvorrichtung sprechen.

Der Begriff des ermächtigungsfreien gemischten Verkehrs soll genauer umschrieben werden.

Aus der ständerätlichen Fassung werden lit. a und b herausgenommen und zu einem neuen Abs. 2 zusammengefasst, der folgenden Wortlaut hat: „Gelegentliche Transporte zu nachbarlicher Aus- hilfe in ländlichen und in Gebirgsgegenden sind frei.“ Das Schwergewicht soll auf das Wort „gelegentlich“ gelegt werden. Diese gelegentlichen Transporte sind absolut frei. *Ex lege* sind sie an keine Schranken gebunden.

Von der Erwähnung des Grenzverkehrs hat man Umgang genommen, weil dessen Berücksichtigung sehr wohl berechtigt war während der Kriegszeit; heute hat derselbe nach Auffassung des National-

rates keinen Anspruch mehr auf Bevorzugung. Sofern der Grenzverkehr sich in gebirgigen oder ländlichen Gegenden abspielt, fällt er ja selbstverständlich unter Abs. 2.

Was den Verkehr von und nach abgelegenen Ortschaften und Liegenschaften anbelangt, soll derselbe nach Auffassung des Nationalrates in Abs. 2 inbegriffen sein, was auch der Auffassung des Bundesrates entspricht.

Bezüglich des Konzern-, Konsortium- und Veredlungsverkehrs sowie der Transporte von und nach gemeinsamen Werkplätzen und Baustellen sollen diese Verkehrsarten nach Auffassung des Nationalrates grundsätzlich frei sein. Es handelt sich um eine zwingende Vorschrift. Der Bundesrat wird bestimmen, dass diese Verkehrsarten frei sind; nur soll nach der nationalrätlichen Fassung dem Bundesrat nach Anhörung der Kantone und der Spitzenverbände das Recht zustehen, die einzelnen Tatbestände dieser Verkehrsarten in einer Verordnung näher zu umschreiben. Es soll insbesondere präzisiert werden, was unter Konzern-, was unter Konsortiumsverkehr usw. zu verstehen ist.

Die vom Ständerat vorgeschlagene Formulierung erschien zwar in einem Referendumskampfe vielleicht hieb- und stichfester. Es wurde jedoch der nationalrätlichen Fassung deshalb der Vorzug gegeben, weil sie gestattet, die oben angeführten, manchmal sehr verwickelten Tatbestände in einem Bundesbeschluss einheitlich zu umschreiben und zu präzisieren, wodurch zweifellos der Rechtssicherheit besser gedient ist.

Die Kommission beantragt Ihnen aus diesem Grunde Zustimmung zur nationalrätlichen Fassung des Art. 5.

Angenommen. — *Adoptés.*

*Art. 8.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Clausen, Berichterstatter: Hier besteht keine grundsätzliche Differenz zwischen der Fassung des Ständerates und derjenigen des Nationalrates. Der einzige Unterschied liegt darin, dass die Bedingungen, unter denen die Tarife genehmigt werden, in anderer Reihenfolge aufgeführt werden. Im französischen Texte ist zu lit. c eine kleine redaktionelle Änderung anzubringen, indem die Schlussworte «leurs conditions» ersetzt werden durch «les conditions tarifaires». In diesem Sinne beantragen wir Ihnen Zustimmung zur nationalrätlichen Fassung.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 13.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Clausen, Berichterstatter: Art. 13 handelt von der Zuständigkeit. Der Ständerat hatte, was die Zuständigkeit anbetrifft, das Eidgenössische Amt für Verkehr als Bewilligungsbehörde weitgehend entlastet und dafür das Prinzip regionaler Bewilligungskommissionen befürwortet. Hiegegen hat der Nationalrat Bedenken. Er ist der Auffassung, dass an der Zuständigkeit des Amtes für Verkehr festgehalten werden müsse, soweit sich die beabsichtigte Transporttätigkeit auf das ganze Gebiet der Schweiz erstreckt. Würden diese Gesuche durch regionale Kommissionen beurteilt, würde sich im Bewilligungsverfahren keine einheitliche Praxis durchsetzen. Daher schlägt der Nationalrat eine neue Fassung des Abs. 1 vor mit folgendem Wortlaut: „Das Eidgenössische Amt für Verkehr ist Bewilligungsbehörde. Es entscheidet namentlich über die Bewilligung zur Eröffnung neuer gewerbmässiger Transportbetriebe und über die in Art. 19, Abs. 2, genannten Fälle, wenn die beabsichtigte Transporttätigkeit sich auf das Gebiet der ganzen Schweiz erstreckt.“ Abs. 1 bis soll lauten: „Für die Behandlung der übrigen Gesuche sowie der Gesuche um Ermächtigung zu gemischtem Verkehr setzt der Bundesrat für bestimmte Landesgegenden Kommissionen ein.“ Bei Abs. 1 ter und quater herrschte Übereinstimmung zwischen Ständerat und Nationalrat, ebenso bei Abs. 2.

Erläuternd ist hier beizufügen, dass die Frage aufgeworfen wurde, was zu geschehen habe, wenn es sich um Betriebe handelt, die für mehrere Kreise gelten sollen, aber nicht für die ganze Schweiz. Nach Auffassung der Kommission und des Bundesrates soll das Vorgehen bei Gesuchen, deren Gültigkeitsbereich das Einzugsgebiet mehrerer Kommissionen umfasst, durch Vollzugsvorschriften geregelt werden. Man kann sich hier auf eine analoge Anwendung der Vorschriften beim Expropriationsverfahren berufen. Auch im Expropriationsverfahren kommt es vor, dass verschiedene Kommissionen in Tätigkeit treten müssen, zum Beispiel bei elektrischen Anlagen oder bei Eisenbahnen. Auch hier hat man im Verordnungswege die Sache geregelt. Ihre Kommission ist der Auffassung, dass dies ebenfalls für unsere Vorlage geschehen kann. Wir beantragen Ihnen Zustimmung zur Redaktion des Art. 13.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 14.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Clausen, Berichterstatter: In Abs. 3 des Art. 14 soll es nach Auffassung des Ständerates heissen: „Betriebspflicht“. Der Nationalrat will mit der ursprünglichen Fassung des Bundesrates sagen: „Beförderungspflicht“. Wir stimmen dieser Abänderung des Nationalrates zu.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 21.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Clausen, Berichterstatter: Art. 21 handelt von den Einsprachen und vom Entscheid. Während der Ständerat für das Einspracheverfahren vorgesehen hatte, dass die Verhandlungen in der Regel mündlich sein sollen, geht der Nationalrat einen Schritt weiter und schreibt die Beobachtung des mündlichen Verfahrens obligatorisch vor. Der Nationalrat präzisiert überdies, dass die Verhandlung öffentlich sein soll und dass sowohl dem Gesuchsteller als dem Einsprecher vor der mündlichen Verhandlung in der Regel Einsicht in die Akten gewährt werden müsse, die sich auf seinen Fall beziehen. Wir beantragen Zustimmung zum Nationalrat.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 24.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Clausen, Berichterstatter: Art. 24 handelt von der Beschwerde. Art. 24, Abs. 1, erfährt durch die vom Nationalrat vorgeschlagene Fassung insofern eine Änderung, als als Rekursinstanz zur Anbringung von Beschwerden nicht mehr die Transportkommission in Betracht fällt, sondern die sogenannte Rekurskommission. In Abs. 6 ist in bezug auf das Beschwerdeverfahren nach dem Beschluss des Nationalrates neben den übrigen Vorschriften des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege auch noch hingewiesen auf Art. 91, Abs. 2, des Organisationsgesetzes, der ausnahmsweise auch vor der Rekurskommission eine mündliche Schlussverhandlung gestattet. Ihre Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zur Fassung des Nationalrates.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 25.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Clausen, Berichterstatter: Wir kommen zum dritten Abschnitt. Er erhält nach dem Antrag des Nationalrates die Überschrift „Kommissionen“, statt „Transportkommissionen“. Art. 25 erhält das Marginale „Transportkommission. 1. Aufgabe und Zusammensetzung“. Im Gegensatz zur ständerätlichen Fassung, wonach die Transportkommission Beschwerdeinstanz war, wird die Aufgabe dieser

Kommission beschränkt auf die Begutachtung von Fragen aus dem Vollzug des Bundesbeschlusses. In Beschwerdesachen betreffend Bewilligung, resp. Ermächtigung hat die Transportkommission als solche nichts mehr zu sagen. Wir beantragen Zustimmung zum Nationalrat.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 26.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Clausen, Berichterstatter: Nach der nationalrätlichen Fassung erhält Art. 26 das Marginale: „2. Begutachtung“. Wir beantragen Zustimmung.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 27.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Clausen, Berichterstatter: Art. 28 der ständerätlichen Fassung wird Art. 27, und zwar ohne Änderung.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 28.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Clausen, Berichterstatter: Art. 27 der ständerätlichen Fassung, der die Transportkommission als Beschwerdekommission einsetzte, wird vollständig gestrichen und ersetzt durch einen neuen Art. 28, welcher die Konstitutierung der Rekurskommission vorsieht. Diese Rekurskommission besteht aus drei Mitgliedern der Transportkommission und zwei Berufsrichtern. Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Nationalrat.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 35.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Clausen, Berichterstatter: Dieser Artikel handelt von den Übertretungen. Nach der ständerätlichen Vorlage wurde auf Antrag des Herrn Kollegen

Schoch zum Abs. 1, Al. 3, bezüglich Zuwiderhandlungen gegen Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen eine mildere Bestrafung vorgesehen, indem nicht die Bussenbestimmungen der Autotransportordnung, die für einfache Übertretungen Bussen bis 2000 Fr. und bei Rückfall bis 5000 Fr. vorsehen, zur Anwendung gelangen sollen, sondern die viel milderen der Verordnung vom 4. Dezember 1933. In letzterer Verordnung ist vorgesehen, dass wer den Vorschriften der Arbeits- und Ruhezeitverordnung zuwiderhandelt, mit Busse bis 200 Fr. bestraft werden kann, in schweren Fällen und bei Rückfall mit Gefängnis bis zu 10 Tagen oder Busse bis 500 Fr. Daher wurde vom Ständerat für den Fall der Zuwiderhandlung gegen Gesamtarbeitsverträge ein Abs. 4 zu Art. 35 aufgenommen, der folgenden Wortlaut hat:

„Zuwiderhandlungen gegen Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen, die gemäss Art. 17, Abs. 2, allgemeinverbindlich erklärt worden sind, werden nach den auf Grund von Art. 17, Abs. 3 und 4, des Bundesgesetzes vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr erlassenen Bestimmungen bestraft.“

Der Nationalrat erklärt sich mit dieser Lösung nicht einverstanden. Seine Begründung lautet wie folgt: Es gehe nicht an, die Bussenbestimmungen vom 4. Dezember 1933 in Anspruch zu nehmen, da diese nur für den Motorfahrzeugführer, nicht aber für den Unternehmer Anwendung finden. Es schein richtiger zu sein, dass die Strafandrohung des Art. 35 prinzipiell so wie es der Bundesrat vorgeschlagen habe, aufrecht erhalten bleibe, in der Anwendung jedoch beschränkt werde auf die im Bundesrat allgemein verbindlich erklärten Bestimmungen von Arbeitsverträgen gemäss Art. 17, Al. 2, das heisst auf jene Bestimmungen, die an Stelle der Ruhezeitverordnung treten. Der Beschluss des Nationalrates geht also auf Streichung von Abs. 4 und Beibehaltung des alten Textes unter der Präzisierung: „Gesamtarbeitsverträge gemäss Art. 17, Abs. 2“. Ihre Kommission hat unserm Kollegen Dr. Schoch diese Angelegenheit noch speziell unterbreitet, und er erklärt sich mit dieser Lösung einverstanden. Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Nationalrat.

Angenommen. — *Adopté.*

Präsident: Die Differenzenbereinigung ist zu Ende. Sie haben in allen Differenzen dem Nationalrat zugestimmt. Die Vorlage geht an die Redaktionskommission.

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Autotransportordnung. Bundesbeschluss.

Statut des transports automobiles. Arrêté fédéral.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1950
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	5651
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.06.1950
Date	
Data	
Seite	125-129
Page	
Pagina	
Ref. No	20 034 797

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

bestritten und wurde vom Bundesratstisch aus entgegengenommen. Die Entgegennahme des Postulates steht übrigens in Übereinstimmung mit den Ausführungen des bundesrätlichen Berichtes selber, worin die grossen Arbeiten der kantonalen Ausgleichskassen und ihrer Zweigstellen, vornehmlich in der Führung der individuellen Beitragskonten, durchaus anerkannt werden und die Frage der Deckung dieser Defizite offen gelassen wird. Ob schon die Kommission sich mit dieser Spezialfrage nicht befasst hat, glaube ich in ihrem Namen zu sprechen, wenn wir die Übernahme dieser ungedeckten Verwaltungskosten durch volle Zuschüsse aus dem Ausgleichsfonds hier nachdrücklich befürworten, weil es, wie der Bericht selber ausführt, nicht angängig wäre, gerade die den kantonalen Ausgleichskassen angeschlossenen Abrechnungspflichtigen mit den Ausfällen noch stärker zu belasten. Das Gesetz sieht diese Deckungsmöglichkeit vor, wie der Postulant im Nationalrat es einlässlich begründet hat. Dass die Durchführung der AHV bei der Übernahme dieser Defizite durch die Ausgleichskasse nicht leidet, bedarf beim heutigen Stand der wiederholt betonten günstigen Ausgangslage keiner besonderen Untermauerung.

Das sind die Bemerkungen und Einschränkungen, die ich Ihnen zu machen habe. Ich stelle Ihnen im Namen der einstimmigen Kommission den Antrag, vom Bericht des Bundesrates zustimmend Kenntnis zu nehmen.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 23. Juni 1950.

Séance du 23 juin 1950, matin.

Vorsitz — Présidence: Hr. Haefelin.

5791. Hotel- und Stickereiindustrie. Rechtliche Schutzmassnahmen.

Industrie hôtelière et broderie.
Mesures juridiques.

Siehe Seite 134 hiervor. — Voir page 134 ci-devant.

Beschluss des Nationalrates vom 23. Juni 1950
Décision du Conseil national du 23 juin 1950.

Schlussabstimmung. — *Vote final.*

Für Annahme des Gesetzentwurfes 31 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

5651. Autotransportordnung. Bundesbeschluss. Statut des transports automobiles. Arrêté fédéral.

Siehe Seite 125 hiervor. — Voir page 125 ci-devant.

Beschluss des Nationalrates vom 23. Juni 1950.
Décision du Conseil national du 23 juin 1950.

Schlussabstimmung. — *Vote final.*

Für Annahme des Beschlusentwurfes 27 Stimmen
Dagegen 2 Stimmen
(Einige Enthaltungen)

An den Bundesrat.
(Au Conseil fédéral.)

5823. Revision des Art. 39 der Bundesverfassung. Begutachtung des Volksbegehrens.

Revision de l'art. 39 de la constitution.
Préavis sur l'initiative.

Siehe Seite 117 hiervor. — Voir page 117 ci-devant.

Beschluss des Nationalrates vom 23. Juni 1950.
Décision du Conseil national du 23 juin 1950.

Schlussabstimmung. — *Vote final.*

Für Annahme des Beschlusentwurfes 30 Stimmen
(2 Enthaltungen)

An den Bundesrat.
(Au Conseil fédéral.)

5758. Militärgebiete und militärische Anlagen.

Zones et ouvrages militaires.

Siehe Seite 109 hiervor. — Voir page 109 ci-devant.

Beschluss des Nationalrates vom 23. Juni 1950.
Décision du Conseil national du 23 juin 1950.

Schlussabstimmung. — *Vote final.*

Für Annahme des Gesetzentwurfes 31 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat.
(Au Conseil fédéral.)

Autotransportordnung. Bundesbeschluss.

Statut des transports automobiles. Arrêté fédéral.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1950
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	5651
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1950
Date	
Data	
Seite	164-164
Page	
Pagina	
Ref. No	20 034 806

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.