

CH_VB 89.039 vom 4. Dezember 1989

Bundesverwaltung, 1989-12-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_89.039

FR: CH_VB 89.039 du 4 décembre 1989

IT: CH_VB 89.039 del 4 dicembre 1989

Erwägungen

E. 4

décembre 1989 J'aimerais relever aujourd'hui un élément entièrement nouveau en ce qui concerne Creys-Malville: la France, non pas à cause des risques potentiels spécifiques à cette entreprise, mais à cause des coûts de production du super-régénérateur de Creys-Malville, la France, donc, a décidé d'interrompre la production de ce dernier dans sa fonction de super-régénérateur ou surgénérateur, et de le transformer en une usine de production atomique traditionnelle, diminuant par là considérablement les risques que cette entreprise pourrait faire courir à la Suisse et à toute la région avoisinante. C'est un élément nouveau dans l'appréciation et, enfin, c'est aussi une preuve que cette technique mise au point a peut-être abouti à la reconnaissance d'un non-sens économique. La décision française a été prise pour des raisons strictement économiques et financières, la production de l'énergie à Creys-Malville ayant atteint des prix tels qu'elle n'était pas compétitive sur le marché international de l'énergie. Un danger est au moins écarté, ce qui n'a pas empêché la science d'avancer dans le domaine de la recherche, en particulier en ce qui concerne la création de ces surgénérateurs. Le Conseil fédéral vous invite à entrer en matière et à ratifier l'accord que nous avons signé avec la France, dans le sens du respect du traité de non-prolifération que nous avons signé pour permettre aux entreprises qui utilisent des combustibles nucléaires de pouvoir continuer de s'approvisionner et de faire traiter une partie de leurs déchets. Nous rappelons que ces accords ne sont pas contraignants, que les entreprises suisses ne sont pas dans l'obligation d'acquiescer et de traiter avec la France et qu'elles peuvent le faire avec d'autres Etats avec lesquels nous avons déjà signé des traités similaires. Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière Detailberatung - Discussion par articles Titel und Ingress, Art. 1,2 Antrag der Kommission Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Titre et préambule, art. 1,2 Proposition de la commission Adhérer au projet du Conseil fédéral Angenommen -Adopté Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble Für Annahme des Beschlussentwurfes Dagegen An den Nationalrat - Au Conseil national 33 Stimmen 3 Stimmen #ST# 89.050 Rheinschiffahrt. Abkommen Navigation du Rhin. Convention Botschaft und Beschlussentwürfe vom 16. August 1989 (BBIII, 330) Message et projets d'arrêté du 16 août 1989 (FF III, 325) Beschluss des Nationalrates vom 2. Oktober 1989 Décision du Conseil national du 2 octobre 1989 Antrag der Kommission Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates Proposition de la commission Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil national Frau Meier Josi, Berichterstatterin: Die beiden in der Botschaft 89.050 vorgelegten Bundesbeschlüsse befassen sich mit wirtschaftlichen Problemen der Rheinschiffahrt. Zuviel Schiffsraum hatte den Zusammenbruch der Frachtpreise zur Folge. Sie sanken oft unter die Selbstkosten. Dumpingpreise bestimmter Bahnen sollen die Misere noch verschärft haben. In dieser Krise handelten Vertreter der EG mit der Zentralkommission für Rheinschiffahrt als Selbsthilfeaktion eine Abwrackaktion aus. Sie

umfasst zwei Elemente: Aus obligatorischen Beiträgen aller Schifffahrttreibenden aus den Anliegerstaaten und aus Belgien sollte ein Fonds geäufnet werden, aus welchem für jedes verschrottete Schiff eine Abwrackprämie zu zahlen war. Zweiter Kernpunkt ist eine Marktzugangsbeschränkung. Neuer Schiffsraum sollte nur noch in Betrieb genommen werden können, wenn gleichzeitig alter ohne Abwrackprämie verschrottet würde. Ganz blieb es allerdings nicht bei der reinen Selbsthilfeaktion. Die beteiligten Staaten müssen zinslose Vorschüsse zur Deckung der Prämien ausrichten, da das konzentrierte Abwracken ja am Anfang der Aktion steht - es soll in den ersten Monaten des nächsten Jahres abgeschlossen werden - und weil die Rückerstattung durch die gebeutelten Schiffer zehn Jahre Zeit beansprucht. Diese Strukturbereinigungsmassnahmen stehen nun im Widerspruch zur Schifffahrtswirtschaft, wie sie die Revidierte Rheinschifffahrtsakte vorsieht. Deshalb wurde noch ein Zusatzprotokoll Nummer 4 zu dieser Akte nötig, welches die Aktion als zeitlich begrenzte Ausnahme akzeptiert. Vorgesehen ist - wie erwähnt - eine Dauer von nur zehn Jahren. Die beteiligten Staaten haben das Paket vorläufig schon Mitte Mai 1989 eingeführt. So gelang es, auf allen europäischen Wasserstrassen im Bereich der EG koordiniert vorzugehen. Was bewegte nun die Schweiz, sich diesen Massnahmen anzuschliessen, selbst den provisorischen? Ihre Schiffe machen nur etwa 3,5 Prozent der ganzen Rheinflotte aus, und sie sind zum grössten Teil schon erneuert. Es gibt aber genügend Gründe fürs Mitmachen: Vorab sind wir auch daran interessiert, dass sich die Ertragslage aller Transporteure auf dem Rhein verbessert. Ferner gilt es, die Einheit des Rheinregimes zu bewahren, welches an sich den ungehinderten, allerdings nicht den ruinösen Wettbewerb sichern will. Deshalb ist die Vorlage auch marktwirtschaftlich vertretbar. Die Wirtschaftsartikel unserer Verfassung stehen zudem auf dem Standpunkt, dass Ausnahmebestimmungen sich zum Schutze gefährdeter Wirtschaftszweige ausnahmsweise rechtfertigen lassen. Vor allem aber gilt es, im Sinne der europäischen Solidarität zu handeln. Das heisst, dass Umgehungshandlungen über die Schweiz verhindert werden müssen. Es darf nicht vorkommen, dass sich unterstellte Schiffsbetreiber aus der EG in das Schweizer Register umschreiben lassen, damit sie keine Fondsbeiträge mehr zahlen müssen und beliebig neuen Schiffsraum auf den Rhein bringen können. Hat die Schweiz schon im letzten Jahrhundert bei der Mannheimer Rheinschifffahrtsakte mitgemacht, dann steht es ihr heute gut an, weiter zu diesem historischen Integrationswerk zu stehen. Schliesslich können wir hier unter Beweis stellen, dass wir unsere Verkehrspolitik wirklich europäisch verstehen. Was soll das Ganze kosten? Der Vorschuss beträgt 13,5 Millionen Franken. Der wird zurückgezahlt. Was uns hängenbleibt, ist zweierlei: der Zinsverlust auf die vorgeschossenen Beträge und gewisse Administrationskosten. Sie sind mit 55 000 Franken für 1990 und mit je 30 000 Franken in den folgenden Jahren veranschlagt. Das ist angesichts der vielen Vorteile der Rheintransporte zu verkraften. Ich erwähne davon nur zwei: Auf diesem Weg werden rund 20 Prozent unserer Importe bewältigt. Die Rheinschifffahrt ist also sehr wichtig. Zweitens sind die Schifftransporte eine Wohltat für unsere Umwelt, energiesparend und leise. Ich betone aber nochmals: Am meisten empfiehlt sich das Massnahmenpaket als wichtiger Mosaikstein in einer konsistenten, europäisch integrierten Verkehrspolitik. Unsere Kommission empfiehlt Ihnen daher einstimmig, wie das schon

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Friedliche Verwendung der Kernenergie. Abkommen mit Frankreich Utilisation de l'énergie nucléaire à des fins pacifiques. Accord avec la France In Amtliches Bulletin der

Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1989 Année Anno Band V Volume Volume Session Wintersession Session Session d'hiver Sessione Sessione invernale Rat Ständerat Conseil Conseil des Etats Consiglio Consiglio degli Stati Sitzung

E. 05

Séance Seduta Geschäftsnummer 89.039 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 04.12.1989 - 18:15 Date Data Seite 703-704 Page Pagina Ref. No 20 018 229 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.