



21.022

Luftfahrtgesetz. Änderung

Loi sur l'aviation. Modification

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.06.21 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Wir führen eine gemeinsame Debatte über das Eintreten und über die Anträge in der Detailberatung.

AB 2021 N 1025 / BO 2021 N 1025

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS), pour la commission: "English only", c'est la question soulevée dans la motion 19.3531. C'est une question particulièrement importante pour les aéroports régionaux tels que Saint-Gall-Altenrhein, Lugano-Agno ou Sion. J'y reviendrai.

Tout d'abord, il convient de noter que la motion précitée, parmi d'autres, a été l'élément déclencheur de la présente modification de la loi sur l'aviation. Le projet de modification a été examiné par votre commission le 22 mars 2021. Quel est son objet? En principe, il contient trois éléments:

1. la création de la possibilité d'effectuer des contrôles d'alcoolémie sur l'équipage même sans suspicion de consommation d'alcool;

2. la mise en oeuvre de la motion en réintroduisant la possibilité pour les vols à vue non commerciaux d'effectuer des communications radiotéléphoniques avec le service de la navigation aérienne dans la langue officielle parlée localement;

3. les médecins et les psychologues, en cas de suspicion, ont le droit de signaler à l'OFAC les affections physiques ou mentales dont souffrent les membres d'équipage ou les contrôleurs de la circulation aérienne.

La commission a procédé à la discussion par article et est parvenue à la conclusion que le point 1, c'est-à-dire la création de la possibilité d'effectuer des contrôles d'alcoolémie sur les membres d'équipage pendant l'inspection au sol même en l'absence de suspicion de consommation d'alcool, ne pose pas de problème.

La modification de l'article 100ter n'a pas donné lieu à une grande discussion au sein de la commission. Bien que cela n'améliore pas massivement la sécurité aérienne, il s'agit néanmoins d'une possibilité supplémentaire qui peut apporter une amélioration dans certains cas.

En ce qui concerne le point 2, il y a eu un accord au sein de la commission pour que la motion acceptée par les conseils soit mise en oeuvre et que l'utilisation d'autres langues soit autorisée dans les cas des vols à vue non commerciaux. La commission n'a pas émis d'objection à l'encontre de la modification fondamentale de l'article 10a alinéas 2 et 3.

Enfin, la terminologie choisie par le Conseil fédéral "auch in der jeweils lokal gesprochenen Amtssprache" prête à discussion.

Cela signifie que, dans le cas des vols à vue non commerciaux, la communication pourrait avoir lieu dans les quatre langues nationales dans chaque aéroport. Bien que la langue romanche nous tienne à coeur, une communication dans cette langue pour une approche de l'aérodrome de Sion ne serait pas appropriée. La commission a donc modifié le projet du Conseil fédéral et retenu la formulation prévoyant que les communications peuvent se faire "dans la langue officielle de la Confédération parlée localement". Cela signifie qu'elles pourront aussi se faire en allemand à Saint-Gall-Altenrhein, en italien à Lugano-Agno et en français à Sion. Il convient de mentionner que l'amendement ne s'applique qu'au trafic aérien à vue et non au trafic commercial. En ce qui concerne l'article 10a alinéa 3, il reste une minorité Graf-Litscher qui souhaite que la formulation retenue par le Conseil fédéral soit adoptée, à savoir que le Conseil fédéral "peut prévoir des exceptions supplémentaires si la sécurité de l'aviation l'exige." La majorité de la commission souhaite pour sa part que le



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Fünfte Sitzung • 03.06.21 • 08h00 • 21.022
Conseil national • Session d'été 2021 • Cinquième séance • 03.06.21 • 08h00 • 21.022



Conseil fédéral puisse "prévoir des exceptions supplémentaires à l'alinéa 1 si la sécurité de l'aviation le permet". Contrairement à la minorité, elle se concentre donc sur l'octroi d'autres exceptions à la langue anglaise, et va donc plus loin que le Conseil fédéral, bien que de façon secondaire. La proposition défendue par la minorité Graf-Litscher a été rejetée par 15 voix contre 8.

En revanche, à l'article 100, la commission souhaite renoncer à la modification du titre marginal et à l'ajout d'un alinéa 4 qui vise à accorder aux médecins et aux psychologues la possibilité d'annoncer à l'OFAC les cas où il existe un soupçon d'infirmité physique ou mentale parmi les membres de l'équipage ou les contrôleurs de la circulation aérienne. La commission considère que cette modification fait suite à l'affaire tragique du crash d'un avion de Germanwings. Toutefois, l'autorité compétente n'a pas été en mesure de convaincre la commission qu'un tel cas individuel pourrait être évité avec la modification proposée.

En outre, la formulation optionnelle soulève de nombreuses interrogations. Au terme de la discussion, la commission est arrivée à la conclusion que la modification proposée n'entraînerait pas une augmentation du nombre de cas signalés, car tant les médecins que les psychologues seraient réticents à faire de tels signalements et à compromettre ainsi la relation de confiance avec leurs patients. Une formulation obligatoire a ensuite été brièvement discutée. L'idée a toutefois été rapidement écartée, car cela pourrait conduire les personnes concernées à ne plus se faire examiner en dehors des contrôles obligatoires. Une telle conséquence ne saurait être dans l'intérêt de la sécurité aérienne.

Au nom de la commission, je vous demande de suivre la position retenue par sa majorité, ceci par considération pour les aéroports du pays, en particulier ceux des régions périphériques. Je vous remercie de soutenir la modification visant à ce que le principe "English only" soit bientôt relégué au passé.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Die vorliegende Revision des Luftfahrtgesetzes umfasst drei Teilbereiche.

Am 1. Januar 2019 ist bestimmt worden, dass die Radiotelefonie mit dem Flugsicherungsdienst im Luftraum über der Schweiz grundsätzlich auf Englisch stattzufinden habe. Mit unserer Motion 19.3531, "Für den nicht-gewerbsmässigen Sichtflug die Landessprachen nicht verbieten", haben wir und auch der Ständerat den Bundesrat beauftragt, die nötigen Massnahmen zu treffen, damit "für den nichtgewerbsmässigen Sichtflug in der Schweiz der Funkverkehr neben Englisch weiterhin in der ortsüblichen Landessprache stattfinden darf". Wenn die gesetzlichen Grundlagen dies nicht zulassen, so der Auftrag der Motion, müsse der Bundesrat der Bundesversammlung eine Gesetzesänderung unterbreiten. Der Zweck hinter dieser Motion war bekanntlich, dafür zu sorgen, dass sich Hobbyflieger, Segelflieger usw. z. B. in der Romandie oder der Deutschschweiz nicht auf Englisch anmelden müssen.

Der zweite Teilbereich, den es zu regeln gilt, basiert auf dem tragischen Vorfall im Jahr 2015, als ein Flugzeug von Germanwings offensichtlich vorsätzlich in einen Berg gesteuert wurde. Dies gab Anlass dazu, die Vorschriften und Empfehlungen für die psychologische und physische Beurteilung von Mitgliedern der Besatzung genauer zu durchleuchten. Gestützt auf eine Verordnungsänderung der EU, hat auch die Schweiz die Verordnung im Rahmen eines Beschlusses des Gemischten Luftverkehrsausschusses EU/Schweiz auf den 1. Juli 2020 in das Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU übernommen. Heute geht es darum, das Luftfahrtgesetz entsprechend anzupassen.

Der Bundesrat sieht in seinem Entwurf ferner vor, eine anlasslose Alkoholkontrolle einzuführen und in diesem Zusammenhang die Hürden für Ärztinnen und Ärzte, Psychologinnen und Psychologen zu senken, indem sie entscheidende Hinweise jederzeit machen können, ohne sich zuvor von der Schweigepflicht entbinden lassen zu müssen.

Die Kommission hat diese Anpassungen diskutiert und ist erstens zum Schluss gekommen, dass die Umsetzung der Motion nicht so vorgenommen worden ist, wie sich das Parlament das vorgestellt hatte. Der Bundesrat wollte nämlich eine Formulierung einführen, wonach für den nicht gewerbsmässigen Sichtflugverkehr die Radiotelefonie mit dem Flugsicherungsdienst, ausgenommen diejenige mit Flugsicherungsdiensten für Landesflughäfen, neben Englisch auch in einer Landessprache zulässig sei. Landesflughäfen sind die Flughäfen Zürich, Genf und Basel-Mülhausen. In Genf wird aber heute schon neben Englisch auch Französisch gesprochen. Für den Flughafen Basel-Mülhausen ist nicht die Schweiz, sondern Frankreich zuständig, und in Frankreich wird neben der englischen ebenfalls die französische Sprache genutzt.

Deswegen hat sich die Kommission dazu entschlossen, die Vorschrift, dass Englisch gesprochen wird, auf den Flughafen Zürich zu beschränken und bei den übrigen Flugplätzen und Flughäfen die jeweils lokal gesprochene Amtssprache

AB 2021 N 1026 / BO 2021 N 1026





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Fünfte Sitzung • 03.06.21 • 08h00 • 21.022
Conseil national • Session d'été 2021 • Cinquième séance • 03.06.21 • 08h00 • 21.022



des Bundes zuzulassen; das sind nach Artikel 70 der Bundesverfassung Deutsch, Französisch und Italienisch. Eine Knacknuss hatten wir beim Flughafen Samedan zu lösen. In Samedan sind die Amtssprachen offenbar Rumantsch, Puter und Deutsch. Da wir nun wollten, dass auch in Samedan die Amtssprachen des Bundes gesprochen werden, musste dies eben so formuliert werden. Der Vertreter der rätoromanischen Sprache in unserer Kommission, in Person unseres Vizepräsidenten hinter dem Sprechenden, hat sich damit einverstanden erklärt, dass auch in Samedan eine der offiziellen Bundesamtssprachen gesprochen werden darf.

Die Mehrheit ist der Auffassung, dass der Bundesrat nur Ausnahmen von Absatz 1 vornehmen kann, wenn es die Flugsicherheit erlaubt, aber keine Ausnahmen von beiden Bestimmungen – Absatz 1 und Absatz 2 –, wenn es die Flugsicherheit erfordert. Wir kehrten das Prinzip also um. Wir bitten Sie in diesem Sinne, sich der Mehrheit anzuschliessen.

Die anlasslose Alkoholkontrolle können wir unterstützen. Sie finden diese Formulierung in Artikel 100ter Absatz 3. Hingegen haben wir Absatz 4 von Artikel 100 ohne Minderheitsantrag gestrichen, weil wir finden, dass sich die Medizinalpersonen auf dem üblichen Weg vom Berufsgeheimnis entbinden lassen können. Wir wollten hier keine Lex Germanwings schaffen.

Mit diesen drei Änderungen des Luftfahrtgesetzes bitte ich Sie im Namen der Kommission, sich ihr anzuschliessen und im einen Punkt den entsprechenden Minderheitsantrag abzulehnen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Sie haben es gehört: Mit der Revision des Luftfahrtgesetzes wollen wir in erster Linie zwei Elemente ändern. Einerseits geht es um die Umsetzung der Motion Ihrer Kommission im Zusammenhang mit dem Englischen und anderen Sprachen, andererseits um eine regulatorische Präventivmassnahme, die wir Ihnen im Nachgang zum tragischen Absturz der Germanwings-Maschine im Jahr 2015 vorschlagen.

Ich äussere mich zuerst zum ersten Punkt: "English only". Das Luftfahrtgesetz, das im Januar 2019 in Kraft getreten ist, sieht vor, dass die Radiotelefonie mit dem Flugsicherungsdienst im Luftraum über der Schweiz grundsätzlich auf Englisch stattzufinden hat, aber sofern es die Flugsicherheit erfordert, kann der Bundesrat auch Ausnahmen vorsehen. Diese Ausnahmen gingen jedoch den betroffenen Luftfahrtakteuren zu wenig weit, woraufhin Ihre KVF eine entsprechende Motion eingereicht hat, die verlangt, dass für den nicht gewerbmässigen Sichtflugverkehr die Radiotelefonie mit dem Flugsicherungsdienst neben Englisch wieder in einer Landessprache zulässig sein soll. Mit der vorliegenden Gesetzesanpassung soll die Motion Ihrer Kommission nun erfüllt werden.

Der ursprünglich vom Bundesrat vorgesehene Wortlaut von Artikel 10a des Luftfahrtgesetzes wurde von Ihrer Kommission mittlerweile noch angepasst. Ich kann Ihnen sagen, der Bundesrat kann damit gut umgehen. Zudem bin ich froh, dass ich in Bezug auf die Sprachen und Landessprachen noch gehört habe, dass man auf dem Flughafen Samedan dann zwar Rätoromanisch sprechen könne, dass es dort aber auch noch die Sprache Puter gebe. Da muss man sich dann überlegen, wie weit diese Ausnahmen gehen sollen, aber Ihre Kommission hat das ja schon geklärt. In diesem Sinne können wir gut mit dem leben, was Ihre Kommission hier noch an Anpassungen vorgenommen hat.

Ich komme zum zweiten Punkt der Revision: Hier geht es um eine Massnahme, die Ihnen der Bundesrat vorschlägt, nachdem er eine Schlussfolgerung aus dem tragischen Absturz der Germanwings-Maschine im Jahr 2015 gezogen hat. Was ist der Hintergrund? Sie wissen, dass Fluglotsinnen und Fluglotsen sowie die Mitglieder der Besatzung zur Ausübung ihrer Flug- und Arbeitstätigkeit in regelmässigen Abständen von einer Fliegerärztin oder einem Fliegerarzt auf ihre medizinische Tauglichkeit hin kontrolliert werden. Je nach Kategorie und Alter geschieht das in der Regel einmal pro Jahr oder einmal alle zwei Jahre.

Es ist eben so, dass sich zwischen diesen Kontrollen bei einer betroffenen Person unter Umständen auch Veränderungen ergeben können, vielleicht Veränderungen in der Lebenssituation, Veränderungen psychischer oder physischer Art. Erkrankungen zwischen diesen Kontrollen können unter Umständen auch eine Auswirkung auf die Flugtauglichkeit haben. Das haben wir eben bei diesem tragischen Unglück gesehen. Deshalb schlägt Ihnen der Bundesrat vor, dass Ärztinnen und Ärzte sowie Psychologinnen und Psychologen von der Schweigepflicht entbunden werden, wenn sie zwischen den Kontrollen, die durchgeführt werden, feststellen, dass eine dieser Personen in Bezug auf die Flugtauglichkeit eingeschränkt ist. Der Bundesrat möchte, dass hier eine Meldemöglichkeit besteht.

Ich bitte Sie, genau hinzuhören. Wir sprechen hier nicht von einer Meldepflicht, sondern von einem Melde-recht. Wenn eine Ärztin zum Beispiel zum Schluss kommt, dass eine Person aus einer Flugbesatzung in ihrer Flugtauglichkeit eingeschränkt ist, dann soll die Ärztin die Möglichkeit haben, eine Meldung zu machen. Danach erfolgt natürlich eine Beurteilung durch den flugärztlichen Dienst des BAZL. Es ist also nicht automatisch etwas entschieden.





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Fünfte Sitzung • 03.06.21 • 08h00 • 21.022
Conseil national • Session d'été 2021 • Cinquième séance • 03.06.21 • 08h00 • 21.022



Wenn aber die Hürde der Entbindung von der Schweigepflicht besteht – das ist natürlich eine relativ hohe Hürde, und das ist auch richtig so –, dann besteht einfach auch das Risiko, dass die Meldung nicht mehr rechtzeitig oder gar nicht erfolgt. Das war bei dieser Germanwings-Maschine eben auch so.

Ich habe es gehört: Ihre Kommission sagt, sie wolle keine Lex Germanwings. Immer wenn solche Dinge passieren, sagt man aber: Warum hat das niemand gemeldet? Der Arzt oder die Ärztin hat gesehen, dass eine Gefährdung vorliegt. Warum wurde dies nicht gemeldet? Sie sehen, wie viele Menschen ums Leben gekommen sind. Wenn Sie hier nicht die Möglichkeit schaffen, dass eine Ärztin oder ein Arzt eine Meldung macht, ohne die Hürde der Entbindung von der Schweigepflicht überwinden zu müssen, dann werden Sie im Nachhinein grösste Mühe haben, das zu erklären. Ich muss Ihnen einfach sagen, dass ich Mühe habe nachzuvollziehen, dass Sie sich heute weigern, diese Möglichkeit zu schaffen.

Eine Ärztin oder eine Psychologin stellt fest, dass eine Person in ihrer Flugtauglichkeit eingeschränkt ist. Sie möchte eine Meldung machen und nicht zuerst die grosse Hürde der Entbindung von der Schweigepflicht überwinden. Sie sagen: Nein, diese Meldung darf sie nicht machen! Das müssen Sie sich gut überlegen.

Ich möchte Ihnen das einfach noch einmal mitgeben. Ich muss Ihnen echt sagen: Ich habe Schwierigkeiten nachzuvollziehen, dass Sie diese Meldemöglichkeit verweigern. Ich habe insbesondere deshalb Schwierigkeiten, weil wir diese Meldemöglichkeit im Strassenverkehr kennen. Im Strassenverkehr haben wir dieses Melderecht. Sie sagen, dass es im Strassenverkehr geht – es ist ja ganz offensichtlich auch sinnvoll –, dass es aber in der Luftfahrt nicht geht. Dort verweigern Sie diese Möglichkeit. Das müssen Sie einmal jemandem erklären. In Bezug auf die Einschränkung der Flugtauglichkeit oder der Tauglichkeit im Strassenverkehr muss ich sagen: In der Luftfahrt sind die Risiken sicher nicht tiefer als im Strassenverkehr. Ich bitte Sie, sich das noch einmal gut zu überlegen. Ich habe jetzt gehört, dass Ihre Kommission hier einstimmig entschied, aber ich werde das mit dem Ständerat noch einmal zu diskutieren versuchen.

Wie Sie sehen, zeigen die Erfahrungen aus dem Strassenverkehr, dass es gut funktioniert, dass die Schwelle, solche Meldungen zu machen, nach wie vor hoch ist, dass die Möglichkeit nicht missbraucht wird und dass sie sinnvoll ist. Wenn Sie nun sagen, dass es im Strassenverkehr gut ist, dass Sie das aber in der Luftfahrt nicht wollen, dann müssen Sie den Fluggpassagierinnen und -passagieren einmal gut erklären, wie Sie dazu kommen.

Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass ein solches Melderecht, wie es Ihnen der Bundesrat vorschlägt, explizit auch vom Berufsverband der Schweizer Ärztinnen und Ärzte, der FMH, begrüsst wird. Ich denke einfach an die Konsequenzen für die Betroffenen, die nichts dafür können, die

AB 2021 N 1027 / BO 2021 N 1027

vielleicht nicht einmal etwas davon wissen, ob das Personal flugtauglich ist oder nicht. Wenn eine Ärztin eine Situation festgestellt und diese nicht gemeldet hat, weil die Hürde zu hoch war, dann muss ich sagen, dass ich als Fluggast froh gewesen wäre, wenn die Meldung erfolgt wäre.

In diesem Sinne bitte ich Sie, hier dem Bundesrat zu folgen. Es geht um die Sicherheit, um die Sicherheit der Fluggpassagierinnen und -passagiere und letztlich natürlich auch um diejenige der Flugbesatzung. Was im Strassenverkehr möglich ist, denke ich, sollte auch für die Luftfahrt möglich sein.

Es gibt noch einen dritten Punkt in dieser Revision, der aber unbestritten ist. Ich möchte ihn nur ganz kurz erwähnt haben: Es geht um die anlasslose Alkoholkontrolle, die auch möglich sein soll. Das war unbestritten, und das ist sicher auch eine wichtige und sinnvolle Massnahme.

Beim ersten Punkt können Sie gerne die Formulierung Ihrer Kommission übernehmen. Bei der Differenz zwischen Kommission und Bundesrat bitte ich Sie, dem Bundesrat zu folgen – zugunsten der Fluggäste und der Sicherheit in der Luftfahrt.

Hurter Thomas (V, SH): Frau Bundesrätin, ich muss da etwas klarstellen, denn Sie haben gesagt, der Germanwings-Unfall hätte eine Lücke aufgezeigt. Das ist zwar richtig, diese Lücke ist aber geschlossen worden: Diese psychologischen Abklärungen finden regelmässig statt. Zudem wurde auch in der Kommission ausgeführt, dass ein Arzt, wenn er ein Problem sieht, sich problemlos von der Schweigepflicht befreien und dann eben eine Meldung machen kann. Wir benötigen eine solche Regelung also tatsächlich nicht mehr. Auf der einen Seite ist es korrigiert worden, und auf der anderen Seite kann man sich von der Schweigepflicht befreien.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich weiss jetzt nicht, was genau die Frage war, nehme die Gelegenheit aber wahr und sage gerne etwas dazu. Ich weiss jetzt nicht, ob Sie den Prozess schon einmal gesehen haben, der zeigt, was es für eine Ärztin oder einen Arzt bedeutet, sich von der Schweigepflicht entbinden zu lassen. Das ist nicht einfach etwas, was Sie heute Nachmittag noch kurz durchziehen.





Ich muss Sie einfach noch einmal darauf aufmerksam machen, dass dieses Melderecht im Strassenverkehr offenbar problemlos möglich ist. Warum verweigern Sie den Ärzten und Psychologinnen in der Luftfahrt das gleiche Prozedere und die gleiche Möglichkeit, wenn Sie hier etwas für die Sicherheit der Passagiere tun könnten? Damit habe eigentlich ich eine Frage an Sie gestellt, aber das darf ich ja nicht.

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Der Antrag der Minderheit Graf-Litscher ist zurückgezogen worden. Frau Bundesrätin, halten Sie an Ihrem Antrag fest?

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Nein, ich kann mich Ihrer Kommission anschliessen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Bundesgesetz über die Luftfahrt **Loi fédérale sur l'aviation**

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 10a

Antrag der Mehrheit

Abs. 2

... mit Flugsicherungsdiensten des Flughafens Zürich, neben Englisch auch in der jeweils lokal gesprochenen Amtssprache des Bundes zulässig.

Abs. 3

... er kann weitere Ausnahmen von Absatz 1 vorsehen, wenn es die Flugsicherheit erlaubt.

Antrag der Minderheit

(Graf-Litscher, Aebischer Matthias, Piller Carrard, Pult, Storni)

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 10a

Proposition de la majorité

Al. 2

... en plus de l'anglais, dans la langue officielle de la Confédération parlée localement, sauf dans le cas de l'aéroport de Zurich.

Al. 3

... il peut prévoir des exceptions supplémentaires à l'alinéa 1 si la sécurité de l'aviation le permet.

Proposition de la minorité

(Graf-Litscher, Aebischer Matthias, Piller Carrard, Pult, Storni)

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Der Antrag der Minderheit Graf-Litscher ist zurückgezogen worden.





*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité*

Art. 90bis Titel, Bst. a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 90bis titre, let. a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 100

Antrag der Kommission

Titel

Unverändert

Abs. 4

Streichen

Art. 100

Proposition de la commission

Titre

Inchangé

Al. 4

Biffer

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.022/23049)

Für den Antrag der Kommission ... 113 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates ... 75 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Art. 100ter Titel, Abs. 1, 3–5; Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2021 N 1028 / BO 2021 N 1028

Art. 100ter titre, al. 1, 3–5; ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 21.022/23050)

Für Annahme des Entwurfes ... 191 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Fünfte Sitzung • 03.06.21 • 08h00 • 21.022
Conseil national • Session d'été 2021 • Cinquième séance • 03.06.21 • 08h00 • 21.022



Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

