

fernsehens und des Satellitenrundfunks ausgearbeitet werden sollte?

Ist unsere nationale Gesetzgebung im Einklang mit den in dieser Empfehlung aufgeführten Grundsätzen?

Texte de l'interpellation du 23 septembre 1982

Le Conseil fédéral est-il favorable à la recommandation 926 (1981) de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe proposant d'élaborer une Convention européenne en vue de réglementer la télévision par câble et la radiodiffusion directe par satellite?

Notre législation nationale est-elle compatible avec les principes énoncés dans la dite recommandation?

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Dans plusieurs milieux, on s'inquiète des effets d'éventuels empiètements des émissions télévisées par satellites de radiodiffusion déterminés, à partir de 1985 lorsque, ces satellites de radiodiffusion seront devenus opérationnels.

En effet, les programmes dirigés vers un des Etats membres du Conseil de l'Europe pourraient, dans bien des cas, être captés par 25 millions au moins de foyers limitrophes. On peut donc se demander si cette situation ne risque pas de porter atteinte à la réglementation des droits d'auteurs, aux normes publicitaires, à l'indépendance des réalisateurs de programmes, à la diversité culturelle, etc.

Préoccupé par cette situation, le Conseil de l'Europe a donc proposé au comité des ministres la Convention 926 qui tend à examiner les possibilités de parvenir à l'établissement de normes internationales (le cas échéant, à travers une convention européenne) qui réglementeraient la radiodiffusion par satellites et qui protégeraient les droits des auteurs, des compositeurs et des artistes.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

Nous estimons que la télévision par satellite ne saurait être réalisée sans que l'on tienne compte des autres pays touchés. C'est d'ailleurs pourquoi nous avons toujours soutenu les efforts de coopération internationale entrepris à tous les échelons et participé à ces travaux, notamment au sein du Conseil de l'Europe. Toutefois, en raison des divergences d'opinions relevées entre les pays, il n'est pas possible de savoir si une convention européenne sur la radiodiffusion verra le jour ou si on se limitera à publier des recommandations. On ignore également si une telle convention portera uniquement sur la publicité ou si elle englobera aussi les programmes. Nous supposons cependant qu'elle aura trait en premier lieu à la publicité.

Comme on le sait, la Suisse ne dispose pas d'une législation en matière de radio-télévision. Dans ce domaine, l'ordre public n'est pas encore concrétisé au point que nous puissions répondre à la question de savoir s'il y aura concordance entre les principes énoncés dans cette recommandation et le droit de notre Etat. L'ordonnance qui existe déjà sur la radiodiffusion n'a qu'une portée locale. Nous ne pouvons guère nous engager à devenir partie à une convention avant de disposer d'un article constitutionnel sur la radio-télévision. En effet, il n'est pas certain que le nouvel accord soit compatible avec la future disposition constitutionnelle. Autrement, il faudrait prévoir un référendum facultatif, conformément à l'article 89, 2^e alinéa, de la constitution fédérale, car une telle convention serait en tout cas un instrument tendant à unifier le droit.

La recommandation 926 de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe est cependant une base utile de discussion. Ses principes devraient, lors de l'élaboration d'une future législation en matière de radio-télévision, être examinés de toute manière et éventuellement concrétisés encore davantage. La situation juridique actuelle permet d'aborder les principaux points de la façon suivante: en Suisse, l'indépendance des réalisateurs des médias par rapport à l'Etat est déjà une réalité. Cette situation n'est pas entravée par la surveillance légale exercée en vertu de la concession SSR. Il est souhaitable de parvenir également à une indépen-

dance vis-à-vis des milieux économiques intéressés. On peut chercher à atteindre cet objectif au moyen de prescriptions sur les programmes, l'organisation et les finances. Aujourd'hui, on admet généralement qu'il est nécessaire d'éduquer le public à l'usage des médias. Plus l'offre de ces derniers est vaste, plus cette éducation s'impose. Celle-ci doit permettre de choisir les programmes en connaissance de cause et de savoir capter l'information; elle doit donc rendre plus adulte l'attitude des usagers face aux médias. Il s'agit là d'une tâche qui incombe aux cantons, chacun d'eux n'ayant pas les mêmes visées.

La recommandation 926 est en outre favorable à une protection efficace des droits d'auteur. Dans ses arrêts du 20 janvier 1981 (ATF 107 II 57 et 107 II 82), le Tribunal fédéral a tranché une importante question de principe; il a en effet déclaré que la rediffusion d'émissions de radio-télévision est soumise à la perception de ces droits. Les arrêts ci-dessus ont également soulevé une quantité de problèmes, mais sans les résoudre, cette dernière tâche devant être accomplie à la faveur de la révision prévue de la loi sur les droits d'auteur. La recommandation préconise des règles qui garantissent la diversité des prestations fournies par les médias.

Cet objectif peut être plus rapidement atteint par des dispositions relatives aux programmes et semblables à celles qui figurent à l'article 13 de la concession SSR.

Pour clore, nous devons souligner que nous n'approuvons pas la teneur du chiffre 12 de ladite recommandation selon laquelle la convention de 1977 sur les satellites implique une approbation préalable (*prior consent*). Cet accord ne porte que sur les aspects techniques. Nous sommes plutôt d'avis que les activités internationales doivent reposer sur le principe de la libre circulation de l'information, celui-ci constituant une règle déterminante en la matière. Bien entendu, il n'est pas question d'ignorer les égards réciproques dictés par les relations de bon voisinage et les accords multilatéraux.

Präsident: Frau Girard erklärt sich von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

82.511

Interpellation Carobbio

SBB. Sicherheitsmassnahmen

CFF. Mesures de sécurité

FFS. Misura di sicurezza

Wortlaut der Interpellation vom 22. September 1982

Wir beklagen all die unschuldigen Opfer der schweren Eisenbahnunglücke von Othmarsingen und Pfäffikon, die – obwohl sie offiziell auf menschliches Versagen zurückgeführt werden – einmal mehr, das Problem der Sicherheit der Bahnlinien und der Modernisierung des Eisenbahnnetzes (Verkehrsregelungssignale und Beseitigung gefährlicher Bahnübergänge) aufwerfen. Solche Unfälle schaden dem Ruf der SBB. Zudem werden die Schadenersatzsummen, welche die SBB zu zahlen haben werden, so gross sein, dass Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr mehr als gerechtfertigt sind.

Die Unterzeichner fragen den Bundesrat:

a. Meint er nicht, das Programm zur Beseitigung der Bahnübergänge, deren Sicherheitsvorkehrungen eindeutig ungenügend sind, sollte beschleunigt werden?

b. Sollten weiter aufgrund der Zunahme des Verkehrs infolge der Einführung des Taktfahrplanes die Arbeiten zur Modernisierung des Eisenbahnnetzes nicht schneller vorangetrieben werden, insbesondere was das elektronische Signalisationssystem zur Regelung des Zugverkehrs auf der Strecke betrifft?

c. Denkt man nicht daran, die Kredite für Bauten und Erneuerungen, die seinerzeit gekürzt worden sind, im Interesse einer Verbesserung der Sicherheit im Voranschlag 1983 zu erhöhen?

d. Hält er es nicht für unerlässlich, dass im Hinblick auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit eine grosszügigere und offenere Personalpolitik betrieben wird, damit die Arbeitsbedingungen des SBB-Personals, das direkt im Fahrdienst tätig ist, erleichtert werden können?

Texte de l'interpellation du 22 septembre 1982

Après les graves accidents ferroviaires d'Othmarsingen et de Pfäffikon, attribués officiellement à des erreurs humaines, nous déplorons toutes les victimes innocentes qu'ils ont faites. Ces accidents soulèvent une nouvelle fois le problème de la sécurité sur les lignes ferroviaires et du programme de modernisation du réseau en ce qui concerne les signaux de régulation du trafic et la suppression des passages à niveau dangereux. En effet, nous constatons que de tels accidents font du tort à la réputation des CFF. En outre, les montants que ceux-ci devront payer comme indemnités au titre de la responsabilité civile suffisent de toute évidence à justifier une amélioration de la sécurité ferroviaire.

Les soussignés demandent au Conseil fédéral de dire:

a. S'il n'estime pas qu'il faudrait accélérer la réalisation du programme de suppression des passages à niveau, où les mesures de sécurité sont nettement insuffisantes;

b. Si, compte tenu de l'augmentation du trafic due à l'introduction de l'horaire cadencé, il ne conviendrait pas d'accélérer aussi les travaux de modernisation du réseau, en particulier en ce qui concerne la signalisation électronique qui régle la circulation des trains;

c. Si, en vue d'améliorer la sécurité, il n'envisage pas d'augmenter, dans le budget 1983, les crédits prévus pour les travaux de construction et de rénovation, qui avaient jadis été réduits;

d. Si, afin d'accroître la sécurité du trafic, il n'estime pas indispensable de pratiquer une politique du personnel plus généreuse, qui aurait pour objectif de rendre moins pénibles les conditions de travail du personnel roulant des CFF.

Testo dell'interpellazione del 22 settembre 1982

Dopo i gravi incidenti ferroviari di Othmarsingen e di Pfäffikon, ufficialmente classificati come dovuti ad errori umani, deploriamo tutte le innocenti vittime che hanno fatto. Essi hanno risollevato il problema della sicurezza delle linee e del programma di modernizzazione della rete per quanto concerne segnali di regolazione del traffico e eliminazione dei passaggi a livello pericolosi. Constatiamo infatti che simili incidenti portano pregiudizio alla reputazione delle FFS. Inoltre gli importi che le FFS dovranno pagare come indennizzi di responsabilità civile sono tali da giustificare chiaramente miglioramenti della sicurezza ferroviaria.

I sottoscritti chiedono al Consiglio federale

a. Se non ritiene che il programma di eliminazione dei passaggi a livello, le cui misure di sicurezza sono nettamente insufficienti, non debba essere accelerato;

b. Se, in considerazione dell'aumento del traffico dovuto all'introduzione dell'orario cadenzato, i lavori di ammodernamento della rete non debbano essere pure accelerati, in particolare per quanto concerne la segnalazione elettronica per regolare la circolazione dei treni sulle linee;

c. Se, in previsione di migliorare la sicurezza, non si pensa, nel preventivo 83, di aumentare i crediti riservati per le costruzioni e i rinnovamenti che erano stati a suo tempo ridotti;

d. Se, in vista di accrescere la sicurezza del traffico, non si ritiene indispensabile praticare una politica del personale più generosa e più larga, allo scopo di alleggerire le condizioni di lavoro del personale delle FFS direttamente addetto al servizio viaggiante.

Mitunterzeichner – Cosignataires – Cofirmatari: Baechtold, Borel, Brélaz, Christinat, Crevoisier, Dafflon, Deneys, Forel, Gloor, Herczog, Jaggi, Longet, Magnin, Mascarin, Meizoz, Robbiani, Roy, Ruffy, Vannay (19)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Motivazione scritta

L'interpellante rinuncia a motivare la propria interpellanza e desidera una risposta scritta.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

Risposta scritta del Consiglio federale

Il Consiglio federale deplora vivamente i gravi incidenti ferroviari di Othmarsingen e di Pfäffikon ZH sulla rete delle FFS. Malgrado il tragico ripetersi di incidenti durante gli ultimi sei mesi egli considera comunque le ferrovie, come in passato, un mezzo di trasporto sicuro. Con ciò non si vuole tuttavia affermare che non occorra migliorare le misure di sicurezza. Queste ultime devono inoltre essere costantemente controllate e, nel limite del possibile, adattate alle mutate situazioni.

In merito alle domande dell'interpellante il Consiglio federale costata quanto segue:

a. Sarebbe auspicabile accelerare sensibilmente il programma di risanamento dei passaggi a livello. Siccome ogni singolo risanamento dev'essere risolto nell'ambito della collaborazione tra la ferrovia e la strada, non si possono tuttavia ignorare neppure le difficoltà da sormontare. Oltre ai già difficili problemi di natura tecnica il risanamento richiede sovente lunghe trattative, specie quando si tratta di armonizzare l'opera con l'abitato e con la protezione dell'ambiente. Il finanziamento riveste infine un ruolo molto importante. Nel caso che il messaggio costituzionale concernente il ridisciplinamento dei dazi sui carburanti (utilizzazione vincolata) venga accettato dal popolo e dai Cantoni, la Confederazione potrebbe mettere a disposizione maggiori mezzi finanziari per accelerare il risanamento dei passaggi a livello.

Le FFS sono state incaricate di elaborare un programma di automazione urgente, allo scopo di aumentare la sicurezza ai passaggi a livello ancora muniti di barriere servite a mano. Lo stesso programma dovrà essere realizzato possibilmente entro tempi brevi, prevedendo un'adeguata partecipazione finanziaria da parte del proprietario della strada; in tal modo si potrà ridurre rapidamente ad un minimo l'errore umano.

b. Gli impianti di sicurezza sono stati costantemente potenziati allo scopo di soddisfare le esigenze sempre crescenti, col passare degli anni, dell'esercizio ferroviario. Determinante era il livello tecnico del momento. Parallelamente a questo ampliamento, reso necessario dal traffico, si è registrato sull'intera rete anche una sistematica progressione delle installazioni di sicurezza in modo da aumentare la sicurezza dell'esercizio. Già da diversi anni sono inoltre stati creati appositi centri di dirigenza treni e di telecomando. Le FFS considerano soddisfatte le premesse tecniche per uno svolgimento regolare dell'orario cadenzato, tanto più che quest'ultimo ha pure apportato, sotto diversi aspetti, degli alleggerimenti in seno all'esercizio.

c. Il volume degli investimenti annuali delle FFS è determinato dalla politica aziendale. A causa della precaria situazione finanziaria delle FFS si è naturalmente dovuto adottare una certa contrazione anche degli investimenti, tanto più che gli stessi gravano sul conto generale. Nel quadro delle discussioni sul preventivo si sono dovute fissare anche presso le FFS, come avviene dappertutto, delle priorità e procedere a tagli nei programmi.

Per il 1983 la politica degli investimenti delle FFS si prefigge, come negli anni precedenti, di usare i mezzi disponibili in modo prioritario per le necessarie sostituzioni di impianti, per il costante miglioramento della sicurezza come pure per la continuazione di costruzioni e di acquisti in corso.

L'importo previsto per la soppressione di passaggi a livello nell'ambito del programma pluriennale, e che ammonta per il 1983 a 22,2 milioni di franchi, si situa entro i limiti del preventivo dell'anno precedente. I risanamenti di passaggi a livello realizzati sia nel quadro del rinnovo di impianti di stazioni sia in seguito a modifiche di tracciato della linea ferroviaria, non sono inclusi nel citato importo. Senza un aiuto finanziario esterno non sarà più possibile per le FFS, durante i prossimi anni, aumentare in termini reali il suddetto volume degli investimenti.

d. Il personale viaggiante delle FFS è, in via di principio, sottoposto alle disposizioni della legge sulla durata del lavoro (LDL) la quale regola i limiti di durata e di ripartizione del turno di servizio, fissando anche i relativi supplementi di tempo in caso di servizio notturno. Nel quadro di queste prescrizioni, le FFS dispongono di una libertà d'azione relativamente limitata nella strutturazione dei piani di servizio. Siccome l'effettivo dei macchinisti è stato aumentato in vista dell'introduzione dell'orario cadenzato, la prestazione media, in termini di percorrenza, è aumentata soltanto di 16 chilometri per ogni giorno lavorativo raggiungendo i 202 chilometri. Come già in precedenza, capita di dover fornire sporadicamente prestazioni massime fino a 500 chilometri. Poiché l'orario cadenzato impone un rispetto più rigido del tempo; di percorso prestabiliti, il personale viaggiante, specialmente durante il periodo d'introduzione, è stato sottoposto effettivamente ad una certa tensione supplementare. Nella struttura globale dell'orario cadenzato si sono manifestati alcuni punti critici. Dato che rappresentano fonti regolari di ritardi, questi contribuiscono a gravare ulteriormente il lavoro del macchinista e devono pertanto essere eliminati. Alcune correzioni in questo senso sono già state apportate in occasione del cambiamento d'orario per l'inverno 1982/1983.

Le FFS sfrutteranno ogni possibilità per offrire ai macchinisti turni di servizio meglio concepiti sia dal profilo delle prestazioni che da quello della sicurezza dell'esercizio. Il Consiglio federale non ritiene perciò necessario ordinare l'applicazione di misure supplementari.

Präsident: Herr Carobbio ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

82.536

Interpellation Bircher

SBB. Tariferhöhung

CFF. Hausse des tarifs

Wortlaut der Interpellation vom 29. September 1982

Wie aus Kreisen der SBB verlautet, soll bereits wieder eine neue allgemeine Tariferhöhung für 1983 geplant sein. Der Bundesrat hat in dieser Frage eine wichtige Mitentscheidung zu treffen, währenddem das Parlament ohne Kompetenzen ist. Deshalb fragen wir den Bundesrat:

– Ist er ebenfalls der Meinung, dass die letzte Welle von bereits kritisierten Tariferhöhungen (März 1982 von rund 9 Prozent und Oktober 1980 von 6 Prozent) so kurz zurückliegt, dass der Bahnkunde überstrapaziert und verärgert würde?

– Teilt er unsere Befürchtung, dass in der angespannten wirtschaftlichen Lage und ohne den Ausgleich der Schwerkverkehrsabgabe der Güterverkehr noch stärker auf die Strassen abwandern würde?

– Wäre es nicht besser, vorerst die Auswirkungen des am 23. Mai 1982 eingeführten Taktfahrplans und der Marketinganstrengungen auf die Frequenzen abzuwarten, wozu eine etwas längere Zeitspanne nötig ist?

Der Bundesrat wird gebeten, im Rahmen seiner Entscheidungsbefugnis alles zu unternehmen, um eine erneute Tarifierhöhung für den Personen- und Güterverkehr zu verhindern.

Texte de l'interpellation du 29 septembre 1982

Il semble que les CFF envisagent déjà d'augmenter une nouvelle fois l'ensemble de leurs tarifs en 1983. Le Conseil fédéral jouit en l'occurrence d'un droit de codécision alors que le Parlement n'a aucune compétence. C'est pourquoi nous demandons au gouvernement de répondre aux questions suivantes:

– Ne pense-t-il pas que la dernière série d'augmentations (environ 9 pour cent en mars 1982 et 6 pour cent en octobre 1980) qui a déjà soulevé des critiques, est si récente qu'une nouvelle hausse risque d'irriter sérieusement les voyageurs?

– Ne craint-il pas que, dans le climat actuel de tension économique, *a fortiori* si l'on ne perçoit pas une taxe sur les poids lourds qui restaurerait un certain équilibre dans le rapport rail-route, le transport des marchandises ne s'effectue dans une mesure encore plus grande par la route que ce n'est le cas aujourd'hui?

– Ne vaudrait-il pas mieux attendre de connaître les effets que produiront sur le transport par rail l'horaire cadencé introduit le 25 mai 1982 et les efforts de marketing entrepris par les CFF, les résultats ne pouvant se faire sentir que sur un assez long laps de temps?

Le Conseil fédéral est prié de tout mettre en œuvre, dans les limites de ses compétences en la matière, afin d'empêcher une nouvelle hausse des tarifs pour le trafic voyageurs et marchandises.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bäumlin, Borel, Bratschi, Braunschweig, Bundi, Chopard, Deneys, Gerwig, Gloor, Günter, Hubacher, Jaggi, Loetscher, Longet, Mauch, Muheim, Neukomm, Ott, Reimann, Reiniger, Renschler, Robbiani, Rubi, Stich, Uchtenhagen, Vannay, Wagner (27)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

In der Tat beabsichtigen die Schweizerischen Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (SBB, Reisepost, konzessionierte Bahn-, Seilbahn-, Automobil- und Schiffsfahrtsunternehmen) im Laufe des Jahres 1983 allgemeine Tarifierhöhungen im Personen-, Gepäck- und Güterverkehr vorzunehmen. Die Tarifierhöhungen drängen sich angesichts der Kostenentwicklung und der Verschlechterung der finanziellen Lage aller Transportunternehmen leider auf. Die notwendigen Massnahmen zur Verbesserung der Erträge wurden im Rahmen der ständigen Kontakte zwischen SBB, Privatbahnen und PTT eingehend besprochen und auch der kommerziellen Konferenz der Verkehrsinteressenten (Vertreter der Wirtschaft, der Gewerkschaften und der Benützerkreise) zur Begutachtung vorgelegt.

Die SBB als Hauptträger des öffentlichen Verkehrs folgen dabei dem allgemeinen Auftrag, der ihnen vom Parlament mit den Beschlüssen vom 19. März 1982 (Leistungsauftrag) erteilt wurde. Die übrigen Transportunternehmen handeln nach den gleichen Grundsätzen, nach welchen der volle Rechnungsausgleich anzustreben ist.

Gemäss Leistungsauftrag soll im Wagenladungsverkehr

Interpellation Carobbio SBB. Sicherheitsmassnahmen

Interpellation Carobbio CFF. Mesures de sécurité FFS. Misure di sicurezza

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.511
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1815-1817
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 074

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.