

zolls und Zollzuschlages sowie zur Hälfte aus allgemeinen Bundesmitteln.

#### Art. 4 Vollzug

Der Bundesrat erlässt die zur Durchführung dieses Beschlusses erforderlichen Ausführungsbestimmungen.

#### Art. 5 Inkrafttreten

1. Dieser Beschluss wird nach Artikel 89bis Absatz 1 BV dringlich erklärt. Er tritt sechs Monate nach der Schlussabstimmung der Bundesversammlung in Kraft.

2. Er unterliegt nach Artikel 89bis Absatz 3 der BV der Abstimmung des Volkes und der Stände und gilt für die Dauer von zehn Jahren.

#### Texte de l'initiative parlementaire du 20 mars 1985

Vu l'article 89bis, alinéa 3 de la constitution, l'Assemblée fédérale de la Confédération suisse prend l'arrêté fédéral suivant:

#### Art. 1 But

Afin de réduire la pollution de l'air par le trafic privé et d'encourager l'usage du transport public, la Confédération abaisse le tarif de ce dernier.

#### Art. 2 Abaissements

1. La Confédération abaisse le tarif des Chemins de fer fédéraux, des entreprises de transport concessionnaires du trafic général, et de la régie des postes.

2. Le prix du billet pour parcours unique et de l'abonnement pour parcours occasionnels est réduit de moitié.

3. Le prix de l'abonnement forfaitaire (abonnement général ou abonnement de parcours quotidien) est abaissé de 360 francs par an. Cet abaissement ne peut toutefois excéder le prix de l'abonnement.

#### Art. 3 Financement

La Confédération compense la baisse de revenu subie par les entreprises de transport en raison des abaissements prévus par l'article 2, pour moitié au moyen de la part du produit des taxes douanières sur les carburants devant être affectée à des tâches en rapport avec le trafic routier conformément à l'article 36ter de la constitution, et pour l'autre moitié en puisant dans la caisse fédérale.

#### Art. 4 Exécution

Le Conseil fédéral arrête les dispositions nécessaires à l'exécution du présent arrêté.

#### Art. 5 Entrée en vigueur

1. Le présent arrêté est déclaré urgent en vertu de l'article 89bis, alinéa premier, de la constitution. Il entre en vigueur six mois après le vote final de l'Assemblée fédérale.

2. Il est sujet à la ratification du peuple et des cantons conformément à l'article 89bis, alinéa 3 de la constitution et s'applique pendant dix ans.

Herr **Kühne** unterbreitet im Namen der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

#### 1. Inhalt der Initiative

Am 20. März 1985 hat Nationalrat Bircher eine Initiative in Form eines ausgearbeiteten Entwurfes eingereicht (Text der Initiative siehe oben).

#### 2. Ergebnis der Vorprüfung

Die Kommission hörte am 30. Oktober 1985 den Initianten an, liess sich vom Bundesamt für Verkehr über geplante Tarifverbilligungen orientieren und diskutierte die grundsätzlichen Fragen. Im Hinblick auf die angekündigte Botschaft setzte die Kommission die Beratungen aus.

Sie behandelte dann die Initiative am 12. Mai 1986 zusammen mit der Botschaft des Bundesrates vom 26. Februar 1986 über die Finanzierung von Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr.

2.1. Stand der Arbeit der Bundesversammlung und der Verwaltung zum gleichen Gegenstand

Aufgrund von zahlreichen Vorstössen aus dem National- und Ständerat hat der Bundesrat am 26. Februar 1986 eine Botschaft verabschiedet, mit der ein Verpflichtungskredit für die Finanzierung von verschiedenen Tarifierleichterungen während sechs Jahren beantragt wird. In bezug auf das Ausmass der Verbilligungen gehen die Anträge des Bundes-

rates weniger weit als die zur Diskussion stehende Initiative. Die Verkehrskommission hat diese Vorlage am 12. Mai 1986 beraten; sie beantragt dem Nationalrat grundsätzlich Zustimmung zu den vom Bundesrat vorgesehenen Massnahmen.

#### Antrag der Kommission

Nachdem das Anliegen des Initianten mit der Vorlage 86.009 Finanzierung von Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr weitgehend erfüllt ist, beantragt die Verkehrskommission mit 10 zu 4 Stimmen, der Initiative keine Folge zu geben.

#### Proposition de la commission

Comme l'application du projet 86.009 «Financement de réductions tarifaires dans les transports publics» permettrait de réaliser, dans une large mesure, les objectifs de l'auteur de l'initiative parlementaire, la Commission des transports et du trafic, par 10 voix contre 4, propose de ne pas donner suite à ladite initiative.

**Bircher:** Sie sind zwar mit der Verabschiedung des Tarifverbilligungspaketes nicht so weit gegangen, wie wir uns das vorgestellt hätten. Sie haben die Erweiterung auf die städtischen Agglomerationen nicht beschlossen. Immerhin anerkennen wir, dass Sie und auch der Bundesrat die Idee der halben Preise aufgenommen haben, indem wir jetzt mit deutlichem Mehr das Halbtaxabonnement zu 100 Franken beschlossen haben. Das gibt uns Anlass, diese parlamentarische Initiative zurückzuziehen.

#### Zurückgezogen – Retiré

85.070

#### SBB. Leistungsauftrag 1987

#### CFF. Mandat de prestations 1987

Botschaft, Beschluss- und Gesetzesentwürfe vom 27. November 1985 (BBl III, 658)

Message, projets de lois et d'arrêté du 27 novembre 1985 (FF III, 634)

#### Antrag der Kommission

Eintreten

#### Antrag Bonnard

Rückweisung an den Bundesrat,

mit dem Auftrag, die Kompetenzteilung zu überprüfen.

#### Antrag Blocher

Rückweisung an den Bundesrat,

mit dem Auftrag, einen Leistungsauftrag vorzulegen, der den Leistungsauftrag 1982 in sinnvoller Weise ergänzt, aber der SBB die sachliche und finanzielle Verantwortung für die Infrastruktur-Ausgaben überlässt.

#### Proposition de la commission

Entrer en matière

#### Proposition Bonnard

Renvoi au Conseil fédéral

avec mandat de revoir la question de la répartition des compétences.

#### Proposition Blocher

Renvoi au Conseil fédéral

en l'invitant à présenter un projet qui complète judicieusement le mandat de 1982, mais laisse aux CFF la responsabilité matérielle des dépenses d'infrastructure.

**Kühne, Berichterstatter:** Die erweiterte Verkehrskommission hat die Vorlage an drei Sitzungstagen – nämlich am 17. Februar, am 28. Februar und am 14. April – beraten. Eintreten blieb unbestritten. Mit einer Ausnahme ist die Kommissionsmehrheit bei den grundlegenden Punkten den Vorschlägen des Bundesrates gefolgt.

Der Leistungsauftrag 1987 ist im Zusammenhang mit den hängigen Verkehrsvorlagen zu sehen. Er ist auf die in der Differenzvereinbarung stehenden Verfassungsartikel über eine koordinierte Verkehrspolitik abgestimmt, und er kommt auch beim Konzept «Bahn 2000» zum Tragen. Der Leistungsauftrag 1987 ist das Nachfolgemodell des Leistungsauftrages 1982. Das Bewährte haben wir übernommen und die zutage getretenen Mängel ausgemerzt.

Eine Wertung zeigt, dass der Leistungsauftrag 1982 bedeutende Verbesserungen in verschiedener Hinsicht gebracht hat, dass aber die Zielsetzungen teilweise unerreichbar sind. Positiv am Leistungsauftrag 1982 sind:

Klare Abgrenzung der finanziellen Verantwortung zwischen Unternehmung und öffentlicher Hand. Die Unternehmung ist zuständig für den marktwirtschaftlichen Bereich, die öffentliche Hand ist verantwortlich und zahlungspflichtig für den gemeinwirtschaftlichen Bereich, vor allem für den regionalen Verkehr.

Eindeutige finanzielle Gesamtzielsetzungen. Das Erreichen der vollen Kostendeckung im marktwirtschaftlichen Bereich, Setzung von Leistungszielen im gemeinwirtschaftlichen Bereich.

Auftrag zur Ausschöpfung aller Produktivitäts- und Ertragsreserven.

Gewährleistung grösstmöglicher unternehmerischer Freiheit.

Verantwortung für die Führung der schweizerischen Bundesbahnen.

Gewisse Erfolge sind auch nicht ausgeblieben. In finanzieller Hinsicht hat sich der Fehlbetrag seit 1982 wie folgt reduziert: Von 498 auf 432 Millionen Franken im Jahr 1983, dann auf 304 Millionen im Jahre 1984 und unter die 300-Millionen-Marke, nämlich auf 281 Millionen, im Jahre 1985. Bei diesen Verbesserungen spielten natürlich auch andere Faktoren mit, wie verbesserte konjunkturelle Lage, vermehrte Bahnbenützung aus Umweltschutzgründen und weitere.

Diesem gesamthaft positiven Bild stehen einige Schwachstellen gegenüber, nämlich unrealistische finanzielle Gesamtzielsetzung, zu optimistische Einschätzung der Ertragskraft, insbesondere im Wagenladungsverkehr, Unzweckmässigkeit der Zielsetzung der vollen Kostendeckung anstelle der Deckungsoptimierung für die einzelnen Leistungsbereiche. Neue Zielsetzungen drängen sich somit auf. Der Wert von unerfüllbaren Zielsetzungen wurde im Kreise der Kommission unterschiedlich beurteilt. Während die einen darin nur eine veränderte Buchungspraxis zwischen SBB und Bund sehen, glauben die andern, dass die Möglichkeit, in die schwarzen Zahlen zu gelangen, Führung und Mitarbeiter noch zusätzlich motivieren werden.

Persönlich bin ich davon überzeugt, dass offensichtlich unerfüllbare Zielvorgaben der Leistungsbereitschaft abträglich sind. Ich möchte Ihnen das an einem plastischen Beispiel erklären: Wenn Sie von mir oder von einem anderen Mitglied dieses Rates für eine 100-Meter-Strecke 10 Sekunden als Zielvorgabe geben, wird keiner das Trainig aufnehmen und alle werden gleich langsam bleiben. Wenn Sie aber 15 Sekunden vorgeben, wird eine eifrige Trainingstätigkeit ansetzen und es wird sich ein Fortschritt zeigen, auch wenn dann nicht alle das Ziel effektiv erreichen. Genauso werden erreichbare Zielvorgaben in der privaten Wirtschaft als vernünftig vorausgesetzt. Ein guter Unternehmer setzt immer erreichbare Zielvorgaben. Er setzt sie nämlich so an, dass sie mit allen Anstrengungen gerade erreicht werden können. Genauso werden sich erreichbare Zielvorgaben langfristig positiv auf die SBB auswirken.

Die wesentlichste Neuerung des Leistungsauftrages 1987 besteht in der Uebernahme der finanziellen Verantwortung für die Infrastrukturaufwendungen der SBB durch den Bund.

Damit wird eine teilweise Gleichbehandlung mit dem privaten Verkehr angestrebt. Bisher lag das Investitions- und Auslastungsrisiko für die Strassen bei der öffentlichen Hand, dasjenige für die Schiene bei der Unternehmung.

Die Kommission befasste sich mit der Frage, ob nicht Abgrenzungsprobleme namentlich im Bereich Infrastruktur und Unterhalt entstehen könnten. Sie ist dahin orientiert worden, dass der Begriff Infrastruktur keine Auslegungsschwierigkeiten bieten wird. Die neuen Verantwortungen für Bund und SBB können also genau umschrieben werden. Von der finanziellen Verantwortung des Bundes ausgenommen sind Werkstätten und Kraftwerke der SBB.

Mit dieser Neuregelung geht die Infrastruktur nicht in den Besitz des Bundes über. Er übernimmt lediglich die dabei entstehenden Aufwendungen. Es sind dies die Abschreibung, die Zinsen und die Unterhaltskosten. Das neue Rechnungswesen der SBB ist in der Lage, genaue Ausscheidungen vorzunehmen. Der betriebliche Unterhalt fliesst in die Betriebsrechnung der SBB ein. Um das zu verdeutlichen, hat die Kommission einen veränderten Artikel 3a des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen beschlossen. Die SBB bewegen sich im Spannungsfeld von unternehmerischen Zielen und übergeordneten Bedürfnissen unseres Landes. Diesem Zielkonflikt ist mit der Festlegung des marktwirtschaftlichen und des gemeinwirtschaftlichen Bereichs Rechnung zu tragen. Die Fragen haben die Kommission ausgiebig beschäftigt, und ich möchte in der Detailberatung darauf zurückkommen.

Neu zum gemeinwirtschaftlichen Bereich kommt der Hucklepackverkehr. Neuerdings werden diese ungedeckten Kosten über die Treibstoffzollgesetzgebung finanziert. In Anwendung von Artikel 17 der entsprechenden Verordnung ist dies erstmals 1986 für die Hucklepackrechnung 1985 der Fall. Eine bedeutende Neuerung bringt Artikel 15a (neu) des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen. Die SBB erhalten künftig nicht mehr jährlich allfällige Fehlbeiträge ausgeglichen. Sie können Ertragsüberschüsse für Rückstellungen verwenden und müssen Fehlbeträge auf neue Rechnungen vortragen. Mittelfristig sollte sich also eine ausgeglichene Rechnung präsentieren.

Als wichtigstes Steuerungsinstrument bietet sich dem Bundesrat die Höhe des Beitrages an, den er von den SBB für den Infrastrukturaufwand verlangt. Dieser Betrag soll so bemessen sein, dass die Unternehmung ihn unter zumutbaren Anstrengungen von Führung und Personal erreichen kann. Die Kommission ist der Ansicht, dass das Parlament hier nicht eine reine Zuschauerfunktion haben soll. Sie beschloss, dass in Artikel 7 Absatz 2 die Beträge durch die Bundesversammlung zu genehmigen sind. Da sich dies zuerst einpendeln muss, geschieht es anfänglich jährlich, später dann in einem 3-Jahres-Rhythmus.

Die erweiterte Verkehrskommission hat der Vorlage in der Schlussabstimmung mit 22 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung zugestimmt. Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und den Beschlüssen der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

**M. Kohler Raoul, rapporteur:** Le mandat de prestations 1982, que les Chambres fédérales ont octroyé aux Chemins de fer fédéraux, avait pour but de définir plus clairement pour cette entreprise les tâches qui relèvent de l'économie de marché et celles qui se rapportent à l'économie générale, ainsi que de renforcer l'esprit d'initiative de notre grande Régie, et, à long terme, de lui permettre d'équilibrer ses comptes. Ce mandat vient à échéance à la fin de cette année. Il importe donc d'analyser les effets et les conséquences qui résultent de ce mandat 1982 pour l'entreprise et de décider ensuite s'il y a lieu de le proroger ou de l'abandonner, ou encore de le modifier.

Conformément à l'article 9 du mandat 1982, le Conseil fédéral était chargé de faire rapport à l'Assemblée fédérale sur l'ensemble des mesures mises en oeuvre par les Chemins de fer fédéraux jusqu'à l'expiration de ce mandat. Cela a été fait de façon très complète et très détaillée dans le message sur le mandat de prestations 1987 – et j'en remercie le Conseil

fédéral – de sorte qu'il est possible d'en tirer les enseignements indispensables pour définir un nouveau mandat.

Relevons d'emblée, comme cela a été fait au sein de la commission qui a consacré trois séances à cet objet, que les objectifs essentiels du mandat de 1982 ont été atteints et que ce mandat a eu des effets positifs pour l'entreprise. Les Chemins de fer fédéraux sont parvenus à améliorer leur productivité, ils sont devenus plus compétitifs, la conduite de l'entreprise a pris une orientation nouvelle, l'image de marque de nos Chemins de fer fédéraux s'est considérablement améliorée. La plus grande part du mérite en revient à nos trois directeurs généraux et il s'étend à tous les collaborateurs de l'entreprise, qu'il convient de remercier et d'encourager car la tâche de redressement n'est pas encore terminée, tant s'en faut.

Au prix de très gros efforts, les Chemins de fer fédéraux ont atteint les objectifs de gestion et les objectifs quantitatifs qui ont été fixés par les pouvoirs publics. Ils ne sont malheureusement pas parvenus, et c'était à prévoir, à atteindre les objectifs financiers du mandat de 1982, à savoir l'équilibre de leurs comptes jusqu'en 1986. Il y a lieu de relever toutefois que le mandat a eu des répercussions positives en matière de politique financière. D'une part, les déficits de l'entreprise ont été ramenés de 498 millions qu'ils étaient en 1982 à 281 millions de francs en 1985 et, d'autre part, l'allègement financier de la Confédération qui résulte du mandat se chiffre à environ 86 millions de francs.

Dans les conditions actuelles et futures de concurrence sur le marché des transports, qui sont défavorables au rail par rapport à la route et qui se dégradent au fur et à mesure du temps qui passe, il ne serait guère possible de maintenir l'objectif financier tel qu'il a été défini dans le mandat de prestations de 1982. Les dépenses d'infrastructure, par exemple, chargent beaucoup plus fortement les transports publics que les transports privés. Le réseau routier s'est développé et modernisé beaucoup plus rapidement et beaucoup plus intensément que celui des chemins de fer. Les frais de construction et d'entretien du réseau routier sont pris en charge par les pouvoirs publics, tandis que ceux du réseau ferroviaire sont à la charge des entreprises de transport. Toutes ces considérations, avec d'autres, ont conduit les Chemins de fer fédéraux et le Conseil fédéral à chercher une autre définition des objectifs à atteindre à l'avenir, dans le domaine financier. Ils ont examiné quatre variantes d'un nouveau cadre de gestion financière et ils ont retenu celle qui sépare les charges relevant de l'infrastructure de celles relevant de l'exploitation.

Le nouveau mandat de prestations 1987 reconduit pour l'essentiel les éléments du mandat de 1982 qui ont fait leurs preuves. Il attribue au secteur du service public le transport régional des voyageurs et le ferroutage. L'indemnisation du transport régional des voyageurs se fera selon les mêmes principes que ceux du mandat actuel. En ce qui concerne le ferroutage, les frais non couverts devront être compensés, mais la loi sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants permet cette compensation.

Le secteur de l'économie de marché comprendra le transport des voyageurs à grande distance, y compris l'acheminement des bagages, le trafic par wagons complets, le trafic de détail et les affaires accessoires. Dans ce secteur, les Chemins de fer fédéraux sont libres d'aménager l'offre comme ils l'entendent, à la condition qu'au minimum les recettes couvrent les charges. Ils seront appelés en outre à verser une contribution pour l'infrastructure, qui sera fixée par le Conseil fédéral.

Ce qui a profondément changé dans le mandat de prestations que nous discutons, c'est la nouvelle définition des objectifs financiers. En effet – je l'ai déjà dit – le Conseil fédéral nous propose de séparer les frais d'infrastructure des frais d'exploitation de l'entreprise. Par analogie à ce qui se fait dans le domaine du trafic routier, où l'Etat assume les charges financières qui résultent de la construction et de l'entretien des voies de communications, ce sera la Confédération qui assumera désormais la responsabilité financière des installations fixes des CFF, qui sont directement

liées à la construction, l'exploitation et l'entretien du réseau. Les Chemins de fer fédéraux auront à verser une contribution pour l'infrastructure, comme c'est le cas pour les usagers de la route. Cette contribution sera fixée par la Confédération, elle sera forfaitaire et non pas fonction de l'utilisation du réseau, et elle devra prendre en considération les possibilités des chemins de fer fédéraux, tout en leur imposant des efforts de gestion optimaux. Les Chemins de fer fédéraux devront assumer les charges d'exploitation, y compris le matériel roulant et ils fourniront les prestations de service public qui seront fixées par la Confédération. Ils devront comptabiliser comme déficits les prestations qu'ils n'auront pas pu fournir, tandis que, si les produits dépassent les charges globales, ils pourront alimenter leurs réserves. Il n'y aura donc plus de couverture du déficit par la Confédération.

Ce nouveau cadre de gestion clarifie la responsabilité financière des Chemins de fer fédéraux et celle de la Confédération. Les Chemins de fer fédéraux pourront être mieux gérés, les cadres et les collaborateurs y trouveront de nouvelles raisons de motivations. Cette nouvelle conception est praticable, transparente, elle permet à la Confédération de fixer des objectifs financiers réalisables.

Votre commission a voté l'entrée en matière sans opposition et elle a approuvé, à une exception près, les propositions du Conseil fédéral. Le problème de la limite à placer entre les dépenses d'infrastructure et celles d'exploitation a été soulevé en commission. Le Conseil fédéral et les CFF estiment que la solution globale choisie, simple, transparente et économique est praticable. Toutes les installations fixes font partie de l'infrastructure, à l'exception des usines électriques et des ateliers de réparation des véhicules. Il faut toutefois bien préciser que la Confédération ne deviendra pas propriétaire de cette infrastructure, elle en assume les frais. La prise en charge par la Confédération de ces derniers, et le versement d'une indemnité par les CFF ont suscité quelques réflexions au sein de la commission. Certains se sont demandé s'il ne s'agissait pas d'une simple opération comptable, destinée à camoufler les déficits des Chemins de fer fédéraux. Les responsables de notre grande Régie estiment, avec le Conseil fédéral, que ce nouveau cadre de gestion doit surtout faciliter la gestion de l'entreprise et favoriser la motivation de ses cadres et de ses collaborateurs. La Commission des transports et du trafic élargie a approuvé en votation finale les propositions du Conseil fédéral qu'elle a légèrement amendées par 22 voix contre zéro et une abstention. Je vous invite aussi à entrer en matière et à approuver les propositions que vous fait la majorité de la commission.

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen  
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 12.40 Uhr  
La séance est levée à 12 h 40*

## **SBB. Leistungsauftrag 1987**

## **CFF. Mandat de prestations 1987**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.070
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	923-925
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 408

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.