

*Texte de la motion du 17 septembre 1991*

Le Conseil fédéral est invité à demander aux CFF:

- de mettre fin au monopole sur la restauration et les boissons concédé à la Société suisse des wagons-restaurants;
- de cesser avec effet immédiat de subventionner cette société;
- d'instaurer la libre concurrence dans l'attribution du marché, seule protection contre les prix totalement abusifs dont sont aujourd'hui victimes les voyageurs.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Keine – Aucun

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

La Société suisse des wagons-restaurants jouit d'un monopole concédé par les CFF. De plus, ceux-ci subventionnent à coups de millions la Société des wagons-restaurants. Comble de l'inadmissible: cette société pratique – pour un service et des marchandises très médiocres – des prix qui sont de 20 à 30 pour cent plus élevés que dans des restaurants comparables des villes suisses. En bref: avec la complicité des CFF, la Société suisse des wagons-restaurants exerce un véritable racket à l'égard des voyageurs.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 18. Dezember 1991**Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 décembre 1991*

Au printemps de 1990, la Direction générale des CFF a fixé une nouvelle politique en matière de restauration dans les trains. Les points essentiels sont les suivants:

- accès au marché des wagons-restaurants à de nouveaux exploitants;
- risques financiers et d'entreprise supportés par les exploitants eux-mêmes;
- offre différenciée par ligne;
- utilisation du wagon-restaurant en tant que support publicitaire.

La politique en matière de restauration comprend plusieurs projets à l'étude. Dès le 31 mai 1992, l'entreprise Minibuffet AG (MBAG), à Berne, reprend à son compte douze courses de wagons-restaurants desservis jusqu'ici par la Société suisse des wagons-restaurants (SSG). A la même date, Mc Donald's exploitera sous sa responsabilité deux wagons-restaurants qu'elle a financés elle-même. Ces wagons circuleront dans différents trains sur la ligne Bâle–Bienne–Genève, en remplacement d'un wagon-restaurant de la SSG.

En adaptant le service central d'exploitation des wagons-restaurants (logistique, administration), il sera possible de réduire le nombre de points d'appui.

Les prix seront fixés par l'exploitant, compte tenu des prix pratiqués par la concurrence. Ces prix seront toutefois fonction des charges particulières à ce genre d'exploitation notamment:

- point d'appui logistique pour chaque ligne avec d'importants frais de personnel;
- frais d'hôtel pour le personnel de service;
- exploitation continue (pas de fermeture hebdomadaire).

En raison de cette nouvelle politique des CFF qui instaure la concurrence entre divers exploitants, la SSG ne dispose plus de monopole tandis que les risques commerciaux seront davantage à la charge des exploitants. Par conséquent, ces derniers doivent disposer d'une large autonomie pour la fixation des prix. Aussi, à l'avenir également, les CFF ne s'immisceront-ils pas dans la formation des prix pratiqués dans les wagons-restaurants.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates**Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

**M. Ziegler** Jean: Je fais une déclaration personnelle et ne défends pas la motion. Au niveau de la technique parlementaire, c'est différent.

J'ai déposé cette motion et le Conseil fédéral a tardé à y répondre, mais entre-temps il a pris les mesures qu'elle demandait. Il a supprimé le monopole dans les wagons-restaurants et il a

invité un certain nombre d'autres sociétés à s'en occuper, ainsi que des minibars, de manière à combattre, je le rappelle encore une fois, ces prix monopolistiques que chacun de nous, où qu'il habite en Suisse, a payés durant des années et qui étaient un véritable scandale. Tout d'abord, les prestations des wagons-restaurants étaient mauvaises et, ensuite, ce qu'on devait payer était scandaleux. Ainsi, entre-temps, le Conseil fédéral s'est rendu à mes raisons et a pris un certain nombre de mesures. En conclusion, il dit qu'il rejette la motion. Evidemment, ce n'est pas bien. Il aurait pu indiquer qu'il acceptait la motion puisque son contenu avait été réalisé. Le fait qu'il la rejette donne l'impression que j'ai présenté une proposition absurde.

Par conséquent, mon intervention est une déclaration personnelle pour le procès-verbal de la séance. Je remercie le Conseil fédéral d'avoir pris les mesures que demandait ma motion et je regrette qu'il n'ait pas eu la grandeur d'âme d'indiquer qu'il l'acceptait puisque son contenu a été mis en oeuvre. Je ne vais toutefois pas engager une confrontation avec lui pour sa conclusion. J'aimerais simplement que M. le conseiller fédéral nous rassure sur la question des prix cartellaires, parce qu'en Suisse 60 pour cent des prix que nous payons dans le secteur de la consommation de nourriture sont cartellisés. Il faudrait que nous ayons l'assurance que le Conseil fédéral évite que les nouvelles entreprises qui s'occuperont de l'alimentation sur les lignes de chemins de fer appliquent des accords cartellaires, ce qui serait une nouvelle catastrophe comparable à celle des prix monopolistiques. Je remercie d'avance M. Ogi, conseiller fédéral, de nous donner cette assurance.

**Bundesrat Ogi:** Le Conseil fédéral a de la grandeur d'âme! Il accepte la motion parce qu'elle était réalisée. La chose est liquidée. Je suis d'accord avec vous.

Auf deutsch heisst das: Die Motion ist als erfüllt abzuschreiben. Wir haben gehandelt, und das hat auch Herr Ziegler eingesehen. Was die Preise anbetrifft, kann ich Ihnen versichern, dass ich diese Entwicklung genauestens verfolgen werde.

*Abgeschrieben – Classé*

91.3396

**Motion Schmidhalter****Aufrechterhaltung Autoverlad durch den Simplontunnel****Transport ferroviaire de voitures à travers le Simplon***Wortlaut der Motion vom 5. Dezember 1991*

Der Bundesrat wird aufgefordert, laut Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 1987 an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen, den Autoverlad durch den Simplontunnel unter die gemeinwirtschaftlichen Leistungen einzureihen. Der Bundesrat legt das vom Bund abzugeltende gemeinwirtschaftliche Leistungsangebot fest.

*Texte de la motion du 5 décembre 1991*

Le Conseil fédéral est chargé, en vertu de l'arrêté fédéral fixant les principes du mandat 1987 des CFF et l'indemnisation de leurs prestations de service public, d'inclure le transport d'automobiles accompagnées à travers le Simplon dans les prestations de service public. Le Conseil fédéral fixe l'offre de prestations de service public, prestations que la Confédération est tenue d'indemniser.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Baumberger, Bircher Peter, Bürgi, Dormann, Gossenbacher, Hildbrand, Iten Joseph, Jäggi Paul, Leu Josef, Ruckstuhl, Segmüller, Seiler Rolf, Stamm Judith (13)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

1. Unter den gemeinwirtschaftlichen Leistungen ist im Bundesbeschluss ausdrücklich der Huckepackverkehr angeführt. Unter den marktwirtschaftlichen Leistungen ist der Autoverlad nicht enthalten. Analog zum Treibstoffzollgesetz kann man den Autoverlad (Personenwagen, Lastwagen und Cars) mit Sicherheit dem Huckepackverkehr und dem kombinierten Verkehr gleichstellen. Eine wohlwollende Interpretation des bestehenden Leistungsauftrags sollte es ermöglichen, den Autoverlad (Personenwagen, Lastwagen und Cars) laut Leistungsauftrag 1987 unter die gemeinwirtschaftlichen Leistungen einzustufen. Sollte dies aus rechtlichen Gründen nicht möglich sein, ist der entsprechende Leistungsauftrag zu präzisieren.

2. Obwohl die Simplonstrasse in den letzten Jahren als Nationalstrasse möglichst wintersicher ausgebaut wurde, ist damit keineswegs die Garantie für die Offenhaltung der Strasse während 365 Tagen im Jahr gegeben. Vor allem ist auch darauf hinzuweisen, dass in den Randzeiten, Herbst und Frühjahr, immer wieder mit einer starken Behinderung infolge Eisbildung zu rechnen ist.

Sofern die Simplonpassstrasse – wie vorgesehen – als wintersicher ausgebaut werden muss, müssen im Minimum noch Sicherungsbauten in der Grössenordnung von über 100 Millionen Franken ausgeführt werden. So u. a. ein projektierte Scheiteltunnel, der im Moment bestritten ist, welchen man aber bei Einstellung des Autoverlads unabdingbar bauen müsste.

3. In letzter Zeit ist eine konstante Zunahme des Schwerverkehrs, mit zum Teil gefährlichen Gütern, auf der Simplonstrasse feststellbar. Die Gemeinden sind bei allfälligen Zwischenfällen gar nicht in der Lage, mangels Personal und Ausrüstung, die entsprechenden Massnahmen zum Schutze der Bevölkerung und der Umwelt zu treffen. Es ist unseres Erachtens verfehlt, wenn die bestehende Infrastruktur zum Verladen von Fahrzeugen auf die Schiene total eliminiert werden soll. Durch den Simplontunnel sollten die technischen Einrichtungen unbedingt in dem Sinne verbessert werden, damit zusätzliche Güter mit der Bahn transportiert werden können. Daran müssten auch unsere Bundesbahnen das notwendige Interesse zeigen.

4. Es ist vorgesehen, für den kombinierten Verkehr, im alpenquerenden Bahnverkehr, die Lötschberg-Simplon-Linie zusätzlich auszubauen. Eine Einstellung des Autoverlads vor der definitiven Festlegung des Huckepack-Korridors über die Lötschberg-Simplon-Linie ist sicher nicht zu empfehlen.

5. Im Zusammenhang mit dem neuen Lötschberg-Basistunnel wird der kombinierte Verkehr auch auf dieser Linie durchgehend vorgesehen und zudem ein neuer Verladebahnhof Heustrich erstellt. Ich habe in den letzten Jahren mehrmals betreffend Autoverlad Simplon interveniert und u. a. immer darauf hingewiesen, dass der Autoverlad durch den Simplon nur gefördert werden kann, sofern man den Autoverlad Kandersteg–Iselle attraktiver gestaltet. Sofern sich das Kandertal weiterhin gegen einen unbedeutenden Mehrverkehr auf der Strasse Frutigen–Kandersteg wehrt, könnte man eventuell auch den Bau des Verladebahnhofs Heustrich vorziehen.

6. Des weiteren wollen wir auch den Wert der mit dem Autoverlad verbundenen Arbeitsplätze auf dem Bahnhof Brig unterstreichen. Man kann es im Interesse der Region nicht hinnehmen, wenn trotz gegenteiligen Versprechen des Bundesrates (im Zusammenhang mit dem Ausbau des neuen Rangierbahnhofs Domo II) durch diese geplante Massnahme in einer Randregion wiederum zusätzliche Bundesstellen abgebaut werden.

7. Eine totale Einstellung des Autotransports durch den Simplontunnel und damit die Einstellung eines Betriebszweigs eliminierten keine festen Kosten der SBB. Das von den SBB berechnete Defizit kann nicht in der angegebenen Grössenordnung eliminiert werden.

8. Als Vorzüge des Autotransports durch den Simplontunnel sind zu nennen:

– Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs;  
– Förderung des Umweltschutzes und Begünstigung des Schienenverkehrs; – Ausweichroute bei Behinderungen am Simplonpass, vor allem im Winter.

9. Der Autoverlad wird über das Treibstoffzollgesetz mitsubventioniert. Momentan ist diese Subventionierung mit 15 Franken pro Wagen pro Tunnel festgelegt. Es besteht die Möglichkeit, dass bei der Bemessung dieses Beitrags für den Autoverlad im Simplontunnel ein höherer Betrag ausgerichtet wird, da die Fahrstrecke bedeutend länger und mit den theoretisch zu erreichenden Frequenzen teurer ist.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 12. Februar 1992*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 12 février 1992*

1. Der Leistungsauftrag 1987 (SR 742.37) an die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sieht den Autoverlad nicht als gemeinwirtschaftliche Leistung vor.

Gemäss der Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge (SR 742.149):

a. sind kombinierter Verkehr der Huckepackverkehr sowie die Beförderung von Gütern auf der Bahn, wobei der Uebergang vom Strassen- oder Rheintransport ohne Wechsel des Transportgefässes erfolgt und durch besondere Anlagen und Einrichtungen erleichtert wird;

b. ist Huckepackverkehr der Bahntransport bemannter oder unbemannter Lastwagen, Anhängerzüge, Sattelmotorfahrzeuge, Anhänger, Sattelaufleger und abnehmbarer Aufbauten (Wechselaufbauten).

Aufgrund der rechtlichen Grundlagen müsste der Leistungsauftrag geändert werden.

2. Die vom Motionär angeführten Sicherungsbauten in der Grössenordnung von über 100 Millionen Franken müssen zum Teil auch bei der Aufrechterhaltung des Autoverlads durch den Simplon ausgeführt werden. Der Ausbau der Simplonpassstrasse ist für eine grosse Anzahl Autofahrer Anreiz genug, trotz des Verbilligungsbeitrags für den Autoverlad, die Passstrasse zu benutzen. Dies zeigen Zahlen des durchschnittlichen Tagesverkehrs (1990 gegenüber 1986 = + 14,6 Prozent).

3. Der Sicherheit der an der Simplonstrasse wohnhaften Bevölkerung ist grosse Bedeutung zu schenken. Im Zusammenhang mit der Bekämpfung von Ereignisfällen beim Transport gefährlicher Güter gilt es zu berücksichtigen, dass nach Artikel 10 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01) die Koordination der Dienste für den Katastrophenschutz den Kantonen obliegt. Letztere sind grundsätzlich auch für den Aufbau, die Ausrüstung und Ausbildung von Strahlenschutz- und Chemiewehr-Stützpunkten in angemessener Zahl verantwortlich.

4. Eine Einstellung des Autoverlads vor der definitiven Festlegung des Huckepack-Korridors ergibt schon zu einem früheren Zeitpunkt zusätzlich freie Kapazitäten.

5. Der durchgehende Verkehr Kandersteg–Iselle ist unbedeutend. Er rechtfertigt einen durchgehenden Autotransport nicht.

6. Auch ohne Autoverlad sind die Beschäftigungsaussichten der Region Brig günstig. Beschäftigungspolitisch positiv ist sicher der Betrieb der Eisenbahn-Alpentransversale. Mit einer modernisierten Strecke können die Bahnen echte Marktchancen realisieren und damit ebenfalls langfristig Arbeitsplätze schaffen und sichern. Der Personalbedarf für die Betriebsabwicklung, die Zugsbegleitung, den Lokdienst und den Unterhalt wird gesamthaft ansteigen.

7./8. Es trifft tatsächlich zu, dass die fixen Kosten durch die Aufhebung kurzfristig nur geringfügig sinken werden. Das eigentliche Sparpotential liegt indessen bei den variablen Kosten. Diese allein rechtfertigen die Aufhebung auch bei Berücksichtigung aller im Vorstoss genannten Vorteile.

9. Die Finanzlage des Bundes ist angespannt. Das Parlament hat das Budget gezielt gekürzt. Es besteht keine Möglichkeit,

den für den Autoverlad ausgerichteten Verbilligungsbeitrag zu erhöhen. Dabei hat das Parlament mit seinen finanziellen Auflagen gegenüber den SBB den Weg selber gewiesen. Da der Autoverlad dem marktwirtschaftlichen Bereich der SBB zugeordnet wird, liegt es allein im Ermessen der SBB zu entscheiden, ob der Autoverlad am Simplon auch nach dem 30. Mai 1992 aufrechterhalten werden soll.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

**Schmidhalter:** Ich möchte Ihnen beliebt machen, dass wir die Behandlung dieser Motion verschieben, und zwar aus folgendem Grund:

Wir haben am 20. Januar 1992 dem Bundesrat einen Brief geschrieben und verlangt, dass die betroffenen und interessierten Departemente zu einer Aussprache über das Vorgehen eingeladen werden, da in dieser Angelegenheit neben dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement auch das Departement für auswärtige Angelegenheiten – Transitvertrag und Verhandlungen mit den FS (Ferrovie dello Stato) –, das Finanzdepartement – Verbilligung der Auto-transporte und kombinierter Verkehr – und das Volkswirtschaftsdepartement angesprochen sind.

Wir haben angeregt, dass sich die Kantonsregierungen Bern und Wallis mit den SBB, der BLS und den betroffenen Regionen zu einer Aussprache treffen würden. Dies ist noch nicht erfolgt, da es doch eine gewisse Organisation braucht, um eine solche Sitzung einzuberufen. Auf der anderen Seite haben die SBB bis heute immer wieder erklärt, sie würden diesen Autoverlad auf Ende Mai definitiv einstellen. Vor einer Woche nun haben sie geschrieben, dass sie diese Einstellung auf Ende Jahr verschieben wollen.

Deshalb beantrage ich Ihnen, diese Motion an der nächsten oder übernächsten Sitzung zu behandeln.

*Verschoben – Renvoyé*

90.652

**Motion  
der christlichdemokratischen Fraktion  
Rahmenbedingungen  
für den Finanzplatz Schweiz**

**Motion  
du groupe démocrate-chrétien  
Conditions propices à l'essor  
de la place financière suisse**

*Wortlaut der Motion vom 22. Juni 1990*

Der Bundesrat wird beauftragt, raschmöglichst

– in einem Bericht zum Thesenpapier «Die Zukunft des Finanzplatzes Schweiz» der Arbeitsgruppe Finanzplatz Schweiz der Bundesratsparteien gesamthaft Stellung zu nehmen;

– die notwendigen gesetzlichen Vorschriften vorzuschlagen, um die Rahmenbedingungen für einen attraktiven Finanzplatz Schweiz wettbewerbsorientiert, europabezogen und zukunftsgerichtet auszugestalten.

In diesem Zusammenhang sind insbesondere vorzuschlagen:

1. eine marktgerechte und schrittweise Liberalisierung der Finanzmärkte;

2. die Schaffung eines auf die Markterfordernisse ausgerichteten eidgenössischen Börsenrechtes, das den internationalen Entwicklungstendenzen voll Rechnung trägt;

3. eine umfassende Revision des Anlagefondsgesetzes unter Trennung der Immobilien- von den übrigen Anlagefonds und unter Gewährleistung einer liquidationssteuerfreien Umwandlung von Immobilienfonds in Aktiengesellschaften;

4. eine Verstärkung der gegen die Geldwäscherei und das organisierte Verbrechen gerichteten Gesetzgebung, wobei die Vermittler von Geld- und Anlagegeschäften miteinzubeziehen sind;

5. eine Ausrichtung der Eigenmittelvorschriften für die Banken auf die im Rahmen der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich und der EG erarbeiteten Normen.

Im Rahmen der entsprechenden Botschaft ist aufzuzeigen,

1. wie die im Zusammenhang mit dem Finanzplatz relevante schweizerische Gesetzgebung im fiskalischen wie im ausserfiskalischen Bereich längerfristig dem EG-Standard angeglichen werden kann;

2. inwieweit ein Anpassungsbedarf bei bereits in der parlamentarischen Beratung stehenden Vorlagen besteht und wie diesem Anpassungsbedarf längerfristig Rechnung getragen werden kann;

3. wie sich die Schaffung optimaler Rahmenbedingungen für den Finanzplatz Schweiz längerfristig auswirken wird in volkswirtschaftlicher Hinsicht und mit Bezug auf die fiskalischen Aspekte für Bund, Kantone und Gemeinden;

4. wie der Finanzplatz Liechtenstein in diese Bestrebungen möglichst umfassend miteinbezogen werden kann.

*Texte de la motion du 22 juin 1990*

Le Conseil fédéral est chargé

– d'exprimer, le plus tôt possible, dans un rapport, l'opinion de tous ses membres sur le rapport «L'avenir de la place financière suisse» du Groupe de travail «Place financière suisse des partis représentés au Conseil fédéral»,

– de proposer le plus rapidement possible les dispositions légales nécessaires pour faire de la Suisse une place financière attrayante, tournée vers l'avenir, vers l'Europe et vers la concurrence.

Dans cette optique, il y a lieu de proposer les changements suivants:

1. libéraliser la place financière suisse de manière progressive et adaptée au marché;

2. élaborer une législation fédérale sur les bourses adaptée aux exigences du marché et tenant pleinement compte de son évolution internationale;

3. revoir de manière approfondie la loi sur les fonds de placement, en distinguant les fonds de placement immobilier des autres fonds de placement et en garantissant que la transformation d'un fonds immobilier en société anonyme ne donne pas lieu à la perception d'un impôt lors de la liquidation du fonds;

4. renforcer la législation contre le blanchissage d'argent et le crime organisé en l'appliquant également aux personnes faisant office d'intermédiaires dans les opérations monétaires et les opérations de placement;

5. faire concorder les dispositions sur les fonds propres des banques avec celles de la Banque des règlements internationaux et de la CE.

Dans le message y afférent, il conviendrait de répondre aux questions suivantes:

1. Comment la législation suisse se rapportant aux marchés financiers peut-elle être alignée à long terme sur les normes communautaires, en particulier dans le domaine fiscal?

2. Dans quelle mesure les projets qui font déjà l'objet d'un examen au Parlement ont-ils besoin d'être adaptés, et comment prendre en compte, à long terme, cette nécessité?

3. Comment ces conditions propices à l'essor de la place financière suisse se répercuteront-elles, à long terme, sur l'économie nationale? Quels en seront les aspects fiscaux pour la Confédération, les cantons et les communes?

4. Comment la place financière du Liechtenstein peut-elle être associée, le plus étroitement possible, à ces efforts?

## **Motion Schmidhalter Aufrechterhaltung Autoverlad durch den Simplontunnel**

## **Motion Schmidhalter Transport ferroviaire de voitures à travers le Simplon**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3396
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1992 - 14:30
Date	
Data	
Seite	358-360
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 001

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.