

8. Gemäss dem Entwurf der Schlussakte können die Resultate der Uruguay-Runde (26 Abkommen, Zollsensungslisten, Listen der Erstverpflichtungen in den Dienstleistungen, Listen der nicht abbaubaren Landwirtschaftssubventionen) nur als Ganzes ratifiziert werden. Sie erfüllen die Kriterien des fakultativen Referendums für Staatsverträge gemäss Artikel 89 der Bundesverfassung. Die genannten Abkommen legen in erster Linie Rahmenbedingungen fest, innerhalb welcher der nationale Gestaltungsspielraum erhalten bleibt. Bei den konkreten Listenverpflichtungen ist dieser Spielraum nach oben (beispielsweise Zollerhöhungen) nicht mehr vorhanden.

9. Jede Aenderung eines Bundesgesetzes oder eines allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses unterliegt gemäss Artikel 89 Absatz 2 der Bundesverfassung dem fakultativen Referendum.

Erklärung des Interpellanten: befriedigt
Déclaration de l'interpellateur: satisfait

93.3435

Interpellation Duvoisin

Privatisierung der TGV-Linien Paris–Bern und Paris–Lausanne

Privatisation de l'exploitation des lignes TGV Paris–Berne et Paris–Lausanne

Wortlaut der Interpellation vom 29. September 1993

Am 3. August 1993 informierten die SBB über ihre Absicht, für den Betrieb der TGV-Linien Paris–Lausanne und Paris–Bern zusammen mit der SNCF ein «Groupement d'intérêt économique» (GIE) zu schaffen.

Vielleicht ist dies eine positive, dynamische Lösung, die einen optimalen Betrieb dieser zwei Achsen ermöglicht, die der Zeitschrift «La vie du Rail» (Nr. 2047) zufolge «zu den rentabelsten internationalen Linien der SNCF gehören».

Ich möchte, dass uns der Bundesrat über die Absichten der beiden Partner SBB und SNCF sowie über die mit diesem Schritt verfolgten Ziele näher orientiert.

Wer soll als Arbeitgeber des Betriebspersonals fungieren und unter welchen Voraussetzungen?

Wie wird die Tarifpolitik für die Benutzer aussehen?

Werden die von den TGV-Linien bedienten Kantone und Städte zur Ausgestaltung der neuen Gesellschaft angehört, und können sie Vertreter in deren Verwaltungsrat entsenden?

Texte de l'interpellation du 29 septembre 1993

Le 3 août 1993, les CFF informaient de leur intention de créer, avec la SNCF un groupement d'intérêt économique (GIE) pour l'exploitation des services TGV Paris–Lausanne et Paris–Berne.

Peut-être s'agit-il là d'une solution positive et dynamique, susceptible de permettre la gestion optimale de ces deux axes qui, selon le journal «La vie du Rail» (No 2047) «figurent parmi les lignes internationales les plus rentables de la SNCF».

Je souhaite que le Conseil fédéral nous informe de manière plus précise sur les intentions des partenaires CFF et SNCF, et sur les objectifs poursuivis par cette démarche.

Qui deviendra l'employeur du personnel d'exploitation, et à quelles conditions?

Quelle sera la politique tarifaire pour les usagers?

Les cantons et les villes desservis seront-ils consultés sur le montage de la nouvelle société? Pourront-ils se faire représenter à son conseil d'administration?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Béguelin, Borel François, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bundi, Caspar-Hutter, Danuser, Fankhauser, Haering Binder, Hafner Ursula, Häm-

merle, Herczog, Jeanprêtre, Jöri, Ledergerber, Leemann, Mammie, Matthey, Ruffy, Savary, Strahm Rudolf, Tschäppät Alexander, Vollmer (24)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 10. November 1993

Rapport écrit du Conseil fédéral du 10 novembre 1993

Les liaisons TGV Paris–Lausanne et Paris–Berne ont été mises en service respectivement en 1984 et 1987. Depuis lors, leur trafic n'a cessé d'augmenter, atteignant 1 million de voyageurs en 1992.

Malgré tout, leur résultat économique n'est pas satisfaisant pour les CFF, car les produits ne permettent pas de couvrir les dépenses d'exploitation et les coûts du matériel roulant. Cela s'explique par la brièveté des parcours suisses, l'octroi des rabais usuels sur ces derniers et la forte indemnité versée à la SNCF pour les rames.

Etant donné cette situation défavorable, les CFF et la SNCF ont créé un groupement d'intérêt économique (GIE) selon le droit français. En l'occurrence, il ne s'agit pas d'une privatisation proprement dite. L'objectif de cet organisme est de gérer en commun le trafic franco-suisse sous la forme d'une collaboration plus étroite et d'exploiter de manière optimale les possibilités du marché. Les CFF attendent de la démarche une amélioration sensible de leurs résultats.

Le personnel des CFF et de la SNCF conserve son statut actuel. En d'autres termes, il continuera d'assumer l'exploitation sur ces axes.

Les tarifs internationaux ne sont pas touchés, du moins pour le moment. Des adaptations seront néanmoins possibles en fonction de la demande.

Comme il s'agit, en principe, d'une collaboration interne des deux chemins de fer, le conseil d'administration se composera uniquement de représentants des CFF et de la SNCF.

Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt
Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait

93.3406

Interpellation Baumann

Bahnlinie Lyss–Solothurn

Ligne ferroviaire Lyss–Soleure

Wortlaut der Interpellation vom 22. September 1993

Vor rund sechs Monaten sind die Absichten der SBB betreffend (Teil-)Aufhebung des Personenverkehrs auf der Bahnlinie Lyss–Solothurn bekanntgeworden. Dem Koordinationsgremium der vier beteiligten Regionalplanungsverbände wurde ursprünglich von den SBB zugesichert, dass vorerst vier unterschiedliche Restrukturierungsvarianten seriös und unvoreingenommen studiert würden. Bevor diese Variantenstudien vorliegen, haben nun offenbar die SBB die Variante «Integrale Umstellung auf Busbetrieb» eindeutig in den Vordergrund gerückt. Diese Variante trägt aber den Bedürfnissen des betroffenen Raumes in keiner Weise Rechnung.

Die betroffenen Regionalplanungsverbände haben nun ein konsensfähiges Angebotskonzept ausgearbeitet, welches auf der Grundidee «Bahn Lyss–Büren und Bus Büren–Solothurn» basiert. Damit können markante Kosteneinsparungen erzielt werden.

Interpellation Duvoisin Privatisierung der TGV-Linien Paris-Bern und Paris-Lausanne

Interpellation Duvoisin Privatisation de l'exploitation des lignes TGV Paris-Berne et Paris-Lausanne

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3435
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2556-2556
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 552

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.