

Ad 86.022

**Motion des Ständerates
(Finanzkommission)
Tarifannäherung.
Beseitigung störender Ungleichheiten**

**Motion du Conseil des Etats
(Commission des finances)
Rapprochement des tarifs**

Wortlaut der Motion vom 9. Juni 1986

Der Bundesbeschluss über Annäherung von Tarifen konzessionierter Bahnunternehmungen (AS 742.402.2) bezweckt, die wirtschaftliche Entwicklung geographisch oder aus anderen Gründen benachteiligter Landesgegenden zu fördern mittels Annäherung der Tarife konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der SBB.

Der Tarifannäherungsbeschluss datiert vom 5. Juni 1959. Inzwischen vollzog sich in der Schweiz eine starke Entwicklung. Nicht alles, was 1959 sinnvoll und notwendig erschien, vermag den heutigen Gegebenheiten noch zu entsprechen. Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, in welchen Bereichen der Tarifannäherungsbeschluss und dessen Verordnungen überholt sind. Insbesondere ist zu prüfen, ob Bahnunternehmungen und Regionen in vergleichbaren Verhältnissen ungleich von der Tarifannäherung profitieren. Besondere Aufmerksamkeit ist dabei der Abgrenzung der Regionen zu schenken, deren Bevölkerung Anspruch auf Vergünstigung für Einheimische hat. Der Bundesrat wird eingeladen, entsprechende Änderungen der Rechtsgrundlagen zu veranlassen.

Texte de la motion du 9 juin 1986

L'arrêté fédéral concernant le rapprochement des tarifs d'entreprises de chemins de fer concessionnaires (RS 742.402.2) vise à favoriser le développement économique des régions du pays désavagées du fait de leur situation géographique ou pour d'autres raisons, en rapprochant les tarifs d'entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux appliqués par les CFF.

L'arrêté sur le rapprochement des tarifs date du 5 juin 1959. Depuis lors, la Suisse a connu un fort développement. Dès lors, les prescriptions qui paraissaient nécessaires et appropriées en 1959 ne correspondent plus toutes aux conditions actuelles.

Le Conseil fédéral est invité à examiner quels secteurs de l'arrêté concernant le rapprochement des tarifs et de son ordonnance sont surannés. Il doit analyser en particulier si des entreprises de chemins de fer et des régions se trouvant dans des conditions comparables, bénéficient de façon inégale des rapprochements tarifaires. Il convient à cet égard de vouer une attention spéciale à la délimitation des régions dont la population est en droit de bénéficier des avantages accordés aux indigènes. Le Conseil fédéral est prié d'ordonner les modifications de bases légales correspondantes.

Antrag der Kommission

Ueberweisung als Postulat beider Räte

Proposition de la commission

Transmission sous forme de postulat des deux conseils

Zbinden, Berichterstatter: Es geht hier um eine ständerätliche Motion über Tarifannäherung und die Beseitigung störender Ungleichheiten.

Zunächst einige Ausführungen zur Entwicklungsgeschichte der Tarifannäherung, die der Finanzkommission für eine Beurteilung der Zweckmässigkeit dieser Bundesbeiträge von Bedeutung erscheinen.

Der Zweck der Tarifannäherung wird in Artikel 1 des Bun-

desbeschlusses vom 5. Juni 1959 über die Annäherung von Tarifen konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der SBB umschrieben: «Die Annäherung stark überhöhter Tarife konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der SBB bezweckt, die wirtschaftliche Entwicklung geographisch oder aus anderen Gründen benachteiligter Landesgegenden zu fördern.» Damit wird klar ausgedrückt, dass es sich bei der Tarifannäherung nicht um eine Hilfe an die Bahngesellschaft, sondern um eine Hilfe an die entsprechende Region beziehungsweise an ihre Bevölkerung handeln soll.

Anlass zu dieser Massnahme gab vor allem die Abschaffung der Bergzuschläge auf SBB-Strecken im Jahre 1943, womit die Bundesbahnen in der Regel für ihre Tarifrechnung die effektive Kilometerdistanz zugrunde legten. Demgegenüber wiesen damals die Privatbahnen Tarife auf, die insbesondere in Berggebieten bis zu 320 Prozent über denjenigen der SBB lagen. Die Folge davon war eine Flut von Verstaatlichungsbegehren. Deshalb wurde mit dem neuen Eisenbahngesetz vom Jahre 1957 die Möglichkeit geschaffen, die Privatbahntarife an jene der SBB anzugleichen. In der Folge wurde das Tarifniveau der betroffenen Bahnen für den allgemeinen Personenverkehr und den Güterverkehr auf 140 Prozent, das heisst 40 Prozent über dem Tarifniveau der SBB, und für den einheimischen Personenverkehr auf 100 Prozent festgesetzt. Dazu existiert noch eine beachtliche Zahl von Sonderfällen.

Der daraus entstehende Einnahmehausfall wird den Bahnunternehmungen vom Bund unter dem Titel «Tarifannäherung» vergütet und betrug im Jahre 1985 96,5 Millionen Franken. Die Berechnung erfolgt aufgrund der Anzahl verkaufter Billette, das heisst, der Bund übernimmt die Differenz zwischen dem Preisniveau 100 bzw. 140 und dem bei Einführung der Tarifannäherung im Jahre 1957 vorhandenen Tarifniveau der jeweiligen Bahn.

Wurden die SBB-Tarife um zehn Prozent erhöht, sind auch diese Privatbahntarife um zehn Prozent erhöht worden. Dadurch hat es Verzerrungen gegeben. Eine Erhöhung von zehn Prozent von einem hohen Niveau aus ist eben betragsmässig mehr als zehn Prozent von einem tiefen Niveau. Dazu kommt, dass es bei der Einführung der Tarifannäherung Bahnen gab, die eher genossenschaftlich strukturiert waren und ein vergleichsweise tiefes Tarifniveau aufwiesen, während andere, eher gewinnorientierte Gesellschaften hohe Tarife verlangten.

Berechtigt zum Bezug von Billetts zum Einheimischentarif, also zum Tarifniveau 100, sind die Einwohner des Berggebietes. Massgebend ist dabei das Steuerdomizil für die Einkommenssteuer. Die Einteilung der Ortschaften in das Berggebiet erfolgt analog dem landwirtschaftlichen Produktionskatalog.

Ebenso sind die der Tarifannäherung unterstehenden Strecken der Privatbahnen den entsprechenden Regionen zugewiesen worden.

Heute kann man sich fragen, ob diese Subventionen an die Bergbevölkerung noch in jedem Fall gerechtfertigt sind oder ob gewisse Regionen in diesem Bereiche noch förderungswürdig sind. Zudem ergeben sich Ungleichheiten zwischen Tal- und Bergbewohnern. Beispielsweise bezahlt ein Einwohner von Yverdon für die Benützung der Yverdon-Ste-Croix-Bahn Tarifniveau 140, da Yverdon nicht zum Berggebiet gehört, während umgekehrt der Einwohner von Ste-Croix Tarifniveau 100 entrichtet. Dies trifft für alle Talgemeinden mit einem Berggebiet-Hinterland zu, das von einer Privatbahn bedient wird. Es wirkt um so stossender, wenn diese Gemeinden auch Bahnlasten zu tragen haben.

Diese offensichtlichen Ungleichheiten führten bereits in früheren Jahren zu verschiedenen Vorstössen, welche bisher im Parlament noch keine Gnade gefunden haben.

Der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes hat der Finanzkommission ebenfalls bestätigt, dass die heutige Ausgestaltung der Tarifannäherung zu Recht beanstandet werde. Die skizzierten Problemkreise sollen nun durch einen ausserstehenden Experten des Bundesamtes für Verkehr von Grund auf geprüft

werden. In einer zweiten Phase wird alsdann – voraussichtlich in einem Vernehmlassungsverfahren – abzuklären sein, welche Aenderungen an der Tarifannäherung politisch überhaupt tragbar wären. Die Tarifannäherung an sich soll dabei nach Aussagen von Herrn Bundesrat Schlumpf in keiner Weise in Frage gestellt werden. Auch in der Vorlage «Koordinierte Verkehrspolitik» wird die Fortsetzung der Tarifannäherung ausdrücklich bestätigt.

Ihre Finanzkommission stellt deshalb zusammenfassend fest, dass der heutige unbefriedigende Zustand im Bereich der Tarifannäherung nicht dem Bundesrat angelastet werden darf und dass erneute, umfassende Abklärungen notwendig sind.

Weil schliesslich auch der Motionstext selber ausgesprochenen Postulatscharakter aufweist, beantragt Ihnen die Finanzkommission mit 20 zu 2 Stimmen, die Motion des Ständerates als Postulat zu überweisen, in der Meinung, dass damit dem Anliegen Genüge getan sei.

M. Salvioni, rapporteur: Le 9 juin dernier, le Conseil des Etats a décidé, par 22 voix contre 5, de transmettre une motion concernant le rapprochement des tarifs. Il convient de souligner tout d'abord que le rapprochement tarifaire a suivi une évolution dont votre commission a tenu compte pour examiner cette motion.

L'objectif du rapprochement tarifaire est défini à l'article premier de l'arrêté fédéral du 5 juin 1959 concernant le rapprochement des tarifs d'entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux des Chemins de fer fédéraux. Cet article prescrit textuellement: «Le rapprochement des tarifs fortement surélevés d'entreprises de chemins de fer concessionnaires des tarifs appliqués par les Chemins de fer fédéraux vise à favoriser le développement économique des régions du pays désavantagées du fait de leur situation géographique ou pour d'autres raisons.» Cet article pose dès lors clairement le principe selon lequel le rapprochement des tarifs n'est pas une aide aux sociétés de chemins de fer mais bien une aide en faveur des régions défavorisées.

C'est surtout la suppression, en 1943, des suppléments de montagne sur les lignes des Chemins de fer fédéraux qui a donné lieu à cette mesure. Cette revendication était entre autres le fait du canton du Tessin à cause des suppléments qui étaient prélevés sur la ligne du Gothard. Rappelons à cet égard que les Chemins de fer fédéraux aujourd'hui calculent en général leurs tarifs sur la distance effective en kilomètres. De leur côté, les chemins de fer privés avaient à l'époque des tarifs au kilomètre qui, notamment en montagne, atteignaient parfois jusqu'à 320 pour cent de ceux des Chemins de fer fédéraux.

La suppression de 1943 a entraîné un afflux de demandes d'étatisation. Voilà pourquoi, dans la nouvelle loi sur les chemins de fer de 1957, on a créé la possibilité d'adapter les tarifs des chemins de fer privés à ceux des Chemins de fer fédéraux. Par la suite, le Parlement a décidé de rapprocher les tarifs pour le trafic indigène et le trafic général et marchandises, en fixant les taux de ce rapprochement aux niveaux 100, respectivement 140, des tarifs des Chemins de fer fédéraux au lieu de 320 précédemment. Depuis lors, les compagnies privées appliquent le même tarif que les Chemins de fer fédéraux pour les indigènes et un tarif majoré de 40 pour cent pour le trafic général et marchandises. Elles sont indemnisées pour la différence entre ce tarif et ceux qu'elles appliquaient avant le rapprochement.

Il en résulte pour la Confédération une dépense annuelle considérable. Pour l'année prochaine, cette dépense est budgétisée à 96,5 millions de francs. Les décomptes sont établis sur la base des billets vendus. Les dispositions prises à l'époque conduisent aujourd'hui à des distorsions de ces contributions, qui sont devenues des subventions fédérales aux entreprises de transport concessionnaires. En effet, lors de l'introduction du rapprochement tarifaire, certaines compagnies pratiquaient une politique des tarifs plutôt basse, alors que d'autres, orientées vers le profit, demandaient des

tarifs élevés. Ces dernières ont naturellement profité davantage des subventions fédérales.

Ce sont les habitants des régions de montagne qui ont le droit d'acheter des billets au tarif indigène, c'est-à-dire au niveau 100 du tarif. Ont droit aux réductions pour indigènes les personnes assujetties à l'impôt sur le produit du travail dans les communes des régions défavorisées. Ces diverses régions sont déterminées de façon analogue à celles du cadastre de la production agricole. Les entreprises concessionnaires sont regroupées dans sept régions. Le niveau 100 du tarif n'est valable que dans ces régions et sur les tronçons des entreprises concessionnaires.

On peut aujourd'hui se demander si les subventions à la population des régions de montagne sont justifiées dans tous les cas et si certaines régions doivent encore être aidées. Par ailleurs, le système actuel crée des inégalités entre les habitants de plaine et ceux de montagne. L'exemple cité par M. Zbinden est très clair: les habitants de Sainte-Croix paient un tarif réduit pour descendre à Yverdon, alors que les Yverdonnois doivent acquitter le tarif plein pour monter à Sainte-Croix. Ces inégalités ont amené certains d'entre vous à faire des interventions qui, jusqu'ici, n'ont pas trouvé grâce devant le Parlement.

Lors de la séance de la Commission des finances, le chef du Département des transports, des communications et de l'énergie a confirmé que, sous sa forme actuelle, le rapprochement des tarifs pouvait être critiqué à bon droit. Ce problème doit dès lors faire l'objet d'une analyse par un expert extérieur à l'Office fédéral des transports. Le mandat a déjà été donné et on attend ce rapport. Ensuite, dans une seconde phase, vraisemblablement une procédure de consultation, il conviendra de déterminer quelles modifications sont politiquement acceptables. M. Schlumpf, conseiller fédéral, a souligné que ces démarches ne doivent en aucun cas provoquer la remise en question du principe du rapprochement des tarifs.

Votre Commission des finances constate que le texte de la motion en discussion a plutôt le caractère d'un postulat et que par ailleurs des études sont en cours pour améliorer la situation existante. C'est la raison pour laquelle la Commission des finances vous propose, par 20 voix contre 2, de transmettre cette motion au Conseil fédéral sous forme de postulat.

M. Gloor: Je remercie tout d'abord les rapporteurs qui ont fort bien expliqué la question qui nous occupe et je vous dis également que le 18 juin 1986, je suis intervenu par voie d'interpellation à propos du rapprochement tarifaire qui concerne le chemin de fer d'Yverdon-les-Bains à Ste-Croix. Depuis, le Conseil des Etats a adopté une motion. Je me réfère à une citation pour vous expliquer ma détermination: «Le Conseil fédéral est invité à examiner quels secteurs de l'arrêté concernant le rapprochement des tarifs et de son ordonnance sont surannés. Il doit analyser en particulier si des entreprises de chemins de fer et des régions se trouvant dans des conditions comparables bénéficient de façon égale des rapprochements tarifaires. Il convient à cet égard de vouer une attention spéciale à la délimitation des régions dont la population est en droit de bénéficier des avantages accordés aux indigènes. Le Conseil fédéral est prié d'ordonner des modifications de base légale correspondantes (cf. motion)».

Il est extrêmement rare que je me trouve en accord avec la majorité du Conseil des Etats. Quand un tel cadeau est offert, surtout durant cette période, il faut l'accepter. C'est une des raisons pour lesquelles je vous prie de soutenir cette motion du Conseil des Etats. En voici le motif. Dans une des questions concernant mon interpellation, je disais: «A l'heure où nous mettons sur pied une politique coordonnée des transports, ne conviendrait-il pas de réviser la méthode et les critères servant à déterminer le manque à gagner, ainsi que la délimitation des zones donnant droit au billet d'indigène?». A cette deuxième question, le Conseil fédéral que je remercie, car il vient de répondre à mon interpellation, dit: «La thèse 15 de la CGST ne met pas

fondamentalement en cause le rapprochement tarifaire actuel. Elle propose simplement un nouvel examen de la méthode et des critères qui en détermineront le niveau en fonction des objectifs visés. Des études ont été entreprises dans ce sens, mais elles n'ont pas encore donné des résultats concrets.» Je trouve cette réponse un peu courte. C'est une des raisons pour lesquelles – d'ailleurs le plénum débattera encore de mon interpellation – je vous prie d'accepter la démarche du Conseil des Etats sous forme de motion.

M. Candaux: J'ai signé la motion de M. Gloor, avec beaucoup d'autres collègues qui représentent les régions desservies par les voies secondaires du Jura, et je viens d'entendre la proposition qui nous est faite par la Commission des finances de la transformer en postulat.

Il va sans dire que je comprends que l'on désamorce cette possibilité offerte par la motion, mais n'accepterai pas le postulat. Je suis heureusement rassuré par la réponse à la question No 2 qui affirme que la thèse de la Conception globale suisse des transports ne met pas fondamentalement en cause le rapprochement tarifaire actuel, puisqu'elle propose simplement un nouvel examen de la méthode et des critères qui en détermineront le niveau en fonction des objectifs visés.

J'aimerais que l'on s'occupe tout de même assez rapidement de ces possibilités. Il y a un instant, on a donné les critères qui servent à déterminer les possibilités existantes pour ces compagnies. Il n'y a pas que la ligne Yverdon-les-Bains-Ste-Croix qui est concernée dans cette affaire, mais également celles de la Vallée de Joux et bien d'autres.

Ce sont les raisons pour lesquelles je considère que le problème est urgent. Non seulement le Jura vaudois, mais toute la chaîne jurassienne est l'enfant pauvre. Il faut absolument que l'on s'occupe de ces petites lignes qui dépérissent à vue d'oeil, notamment celle de la Vallée de Joux où le renouvellement du matériel n'a pas été effectué. Pour le moment, il me semble que c'est un train de la misère que l'on voit passer.

C'est pourquoi je vous encourage à maintenir la motion, plutôt que de la transformer en postulat.

Bundesrat Schlumpf: Vier Feststellungen dazu:

1. Die Rechtsgrundlagen für die Tarifannäherung müssen angepasst werden. Das war schon lange – die Herren Referenten haben es gesagt – die Meinung des Bundesrates. Es sind da Unstimmigkeiten, Ungereimtheiten, ja gar Verzerrungen entstanden.
2. Meine Antwort an die Herren Gloor und Candaux: Die Tarifannäherung als solche wird nicht in Frage gestellt, wir haben das auch bei der KVP gesagt. Sie wird einfach mit Modifikationen weitergeführt.
3. Die Bearbeitung durch einen externen Fachmann wurde bereits in die Wege geleitet. Ob nun eine Motion oder ein Postulat oder beides vermischt eingereicht wird, ändert daran nichts. Ein Postulat genügt.
4. Der Bundesrat ist mit der Ueberweisung auch als Postulat einverstanden.

Le président: La commission vous propose de transformer la motion en postulat et de l'accepter sous cette forme. M. Gloor propose le maintien de la motion.

Abstimmung – Vote

Für die Ueberweisung als Motion	49 Stimmen
Für die Ueberweisung als Postulat	38 Stimmen

Ueberwiesen – Transmis

86.053

Alkoholverwaltung. Geschäftsbericht und Rechnung 1985/1986

Régie des alcools. Gestion et compte 1985/1986

Bericht und Beschlussentwurf vom 10. September 1986
Rapport et projet d'arrêté du 10 septembre 1986

Bezug bei der Eidgenössischen Alkoholverwaltung, Länggassstrasse 31, 3012 Bern
S'obtiennent auprès de la Régie fédérale des alcools, Länggassstrasse 31, 3012 Berne

Beschluss des Ständerates vom 9. Dezember 1986
Décision du Conseil des Etats du 9 décembre 1986

Mme **Deneys** soumet au nom de la Commission de la santé publique et de l'environnement le rapport écrit suivant:

Le compte de la Régie fédérale des alcools se solde par un bénéfice net de 252,8 millions de francs, les produits s'étant élevés à 405,3 et les charges à 152,5 millions de francs. Le résultat atteint, il est vrai, 9,1 millions de plus qu'en 1984/85 mais est de 16,4 millions de francs inférieur aux prévisions budgétaires. Si les charges d'exportation n'ont pas dépassé le montant inscrit au budget, les produits en sont restés de 16,2 millions de francs en dessous. Cette baisse est due essentiellement au fait que le revenu tiré des ventes de boissons distillées, notamment d'eau-de-vie de fruits à pépins, a été de 11,6 millions de francs moins élevé qu'en 1984/85. De surcroît, les recettes provenant des droits de monopole ont diminué de 2,7 millions de francs.

A la suite des mesures d'économie prises en 1980, le bénéfice net réalisé par la Régie fédérale des alcools au cours des cinq années passées était attribué à raison de 95 pour cent à la Confédération, pour l'AVS et l'AI, et de 5 pour cent aux cantons, pour la lutte contre l'alcoolisme. Conformément à l'arrêté fédéral du 5 octobre 1984, accepté en votation populaire le 9 juin 1985, les cantons reçoivent pour la première fois 10 pour cent du bénéfice net, soit 25,3 millions de francs. Ils sont tenus d'employer cette somme à combattre les causes et les effets de l'alcoolisme, comme jusqu'ici, mais encore de l'abus des stupéfiants et autres substances engendrant la dépendance ainsi que de l'abus des médicaments. La part de la Confédération, 90 pour cent ou 227,5 millions de francs, reste acquise à l'AVS et l'AI.

Antrag der Kommission

Die Kommission für Gesundheit und Umwelt beantragt einstimmig, vom Geschäftsbericht der Eidgenössischen Alkoholverwaltung Kenntnis zu nehmen und dem Beschlussentwurf des Bundesrates zuzustimmen.

Im weiteren hat die Kommission von den Beschlüssen des Bundesrates vom 26. November 1986 zur Aufgabenteilung bei der Eidgenössischen Alkoholverwaltung ebenfalls Kenntnis genommen.

Proposition de la commission

La Commission de la santé publique et de l'environnement, à l'unanimité, propose de prendre acte du rapport de gestion de la Régie fédérale des alcools et d'approuver le projet d'arrêté fédéral.

En outre, la commission a pris acte de l'arrêté du Conseil fédéral du 26 novembre 1986 concernant la réorganisation fonctionnelle de la Régie fédérale des alcools.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Motion des Ständerates (Finanzkommission) Tarifannäherung. Beseitigung störender Ungleichheiten

Motion du Conseil des Etats (Commission des finances) Rapprochement des tarifs

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	Ad 86.022
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.12.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1852-1854
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 991

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.