

Bundesblatt

Bern, den 1. November 1967 119. Jahrgang Band II

Nr. 44

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 36.— im Jahr, Fr. 20.— im Halbjahr,
zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr

9774

Botschaft

des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung des Bundesratsbeschlusses vom 17. Oktober 1967 über die Bildung der Eisenbahntarife

(Vom 17. Oktober 1967)

Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren,

Wir beehren uns, Ihnen hiermit den neuen Bundesratsbeschluss über die Bildung der Eisenbahntarife vom 17. Oktober 1967, der den Bundesratsbeschluss vom 16. August 1950 über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen (AS 1950, 1504) ersetzen soll, zur Genehmigung zu unterbreiten.

I. Allgemeine Bemerkungen

Durch den Bundesbeschluss vom 27. Oktober 1949 über die Aufstellung allgemeiner Grundsätze für die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen (AS 1949, 1508) ist der Bundesrat beauftragt worden, die in Artikel 7, Buchstabe *a* des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen (BS 7, 195) vorgesehenen allgemeinen Grundsätze über die Tarifbildung der Schweizerischen Bundesbahnen zu erlassen. Gleichzeitig wurde der Bundesrat ermächtigt, auch für die konzessionierten Eisenbahnunternehmungen allgemeine Grundsätze über die Tarifbildung aufzustellen. Diese vom Bundesrat aufgestellten allgemeinen Grundsätze über die Tarifbildung bedürfen jedoch vor ihrer Inkraftsetzung der Genehmigung durch die Bundesversammlung. Gestützt auf die oben erwähnten Bestimmungen hatte der Bundesrat am 16. August 1950 den nunmehr zu ersetzenden Tarifbildungsbeschluss erlassen, der durch Bundesbeschluss vom 14. Dezember 1950 (AS 1950, 1501) von der Bundesversammlung genehmigt und mit einigen Ergänzungen auf den 1. Januar 1951 in Kraft gesetzt worden ist.

Der Tarifsbildungsbeschluss von 1950 war ein kasuistischer Erlass. Er legte für jede mögliche Beförderungsart Höchstpreise fest. In der Zwischenzeit haben sich die wirtschaftlichen Verhältnisse in mannigfacher Art geändert. Daher drängt sich auch eine Anpassung der Grundsätze der Tarifbildung auf.

Versetzen wir uns in die ersten Nachkriegsjahre zurück, so stellen wir fest, dass damals die Eisenbahnen das bereits in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen teilweise verlorene Transportmonopol teilweise wieder gewonnen hatten. Aus der Sicht dieser Einstellung – der Bürger muss vor dem Monopolinhaber geschützt werden – ist der Beschluss von 1950 entstanden. Diese Zeit ist vorbei. Mit Ausnahme einiger weniger Bahnen des allgemeinen Verkehrs in Berggebieten – die reinen Sportbahnen gehören in diesem Zusammenhang nicht hierher – haben die Eisenbahnen das faktische Transportmonopol verloren, und auch das rechtliche Transportmonopol, das Personenbeförderungsregal, muss öfters, um den Bedürfnissen der Kundschaft entgegenzukommen, mit einer Automobilunternehmung geteilt werden.

Andererseits haben sich die Ausgaben für Personal und die Sachausgaben in einem Ausmass erhöht, das kurz nach dem Zweiten Weltkrieg von niemandem erwartet werden konnte. Die Beförderungspreise hingegen sind stark im Rückstand geblieben. Dies ersieht man drastisch aus dem Abschluss der Schweizerischen Bundesbahnen für 1966 mit einem Defizit von 7 634 671 Franken sowie aus den Aufwendungen des Bundes von 30,4 Millionen Franken für 45 Bahnen des allgemeinen Verkehrs im Sinne der Aufrechterhaltung des Betriebes nach Artikel 58 des Eisenbahngesetzes. Vielleicht noch klarer zeigt das Auseinanderklaffen von Beförderungspreisen und Aufwendungen der Unternehmungen folgender Vergleich:

	1950		1966		
	Index ¹⁾	Mio Fr.	Index ¹⁾	Mio Fr.	
Landesindex der Konsumentenpreise	159,1	—	225,0	—	
Landesindex der Grosshandelspreise	202,7	—	245,1	—	
Tarifindex a. Personenverkehr	120	—	163	—	(1967=170)
b. Güterverkehr ...	121	—	130	—	(1967=140)
Aufwendungen der SBB für					
a. Personal	—	401,3	—	900,8	
b. Sachausgaben ...	—	118,5	—	318,4	

¹⁾ 1939 Index = 100

Es liegt uns nun daran, Vorkehren zu treffen, dass die Schweizerischen Bundesbahnen nicht auf die Dauer defizitär werden, denn die Defizite hätte nach Artikel 16, Absatz 2 des SBB-Gesetzes ja der Steuerzahler zu berappen, und uns erscheint es nur recht und billig, wenn derjenige den gerechten Preis zu entrichten hat, der die Bundesbahnen, sei es als Reisender, sei es als Verfrachter, benützt. Aber auch bei den konzessionierten Bahnunternehmungen des allgemeinen Verkehrs, den sogenannten Privatbahnen, kann eine Weiterführung der Defizitdeckung nur in Frage kommen, wenn einmal die Bahn als solche erhalten bleibt (das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement hat ja bekanntlich die soge-

nannte Kommission Angehörn eingesetzt, welche die Frage der Beibehaltung einer Reihe von Bahnen gegenwärtig prüft) und nicht andere Möglichkeiten zur Einnahmensteigerung vorhanden sind. Diese «anderen Möglichkeiten» sehen wir nun im neuen Beschluss über die Bildung der Eisenbahntarife. Es versteht sich von selbst, dass der Tarifbildungsbeschluss auf den Bundesbeschluss vom 5. Juli 1959 über die Annäherung von Tarifen konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der Schweizerischen Bundesbahnen (Tarifannäherungsbeschluss, AS 1959, 801; 1964, 785) keine Auswirkungen haben wird. Aber auch wenn die Eidgenössischen Räte unsern Anträgen vom 17. Januar 1967 über Einsparungen bei den Bundesbeiträgen (BBl. 1967, I, 301) in bezug auf den Tarifannäherungsbeschluss folgen würden, so hätte der vorliegende Beschluss keine grossen Auswirkungen, denn in unsern seinerzeitigen Anträgen hatten wir ja vorsorglicherweise die Tarifannäherung für Einheimische beibehalten.

Aus diesen Überlegungen und da nach dem geltenden Beschluss die zulässigen Tarifierhöhungen in gewissen Verkehren ausgeschöpft sind, haben wir uns entschlossen, am Beschluss von 1950 keine Detailkorrekturen anzubringen – die wir Ihnen ja auch hätten unterbreiten müssen –, sondern ihn vollständig umzuarbeiten und systematischer zu gestalten. Damit soll insbesondere auch der Entwicklung im Eisenbahnverkehr Rechnung getragen werden. Gleichzeitig haben wir darauf verzichtet, Höchstpreise vorzuschreiben und uns auf die Angabe von Verhältniszahlen beschränkt. Es ist dies eine der wichtigsten Neuerungen. Mit Rücksicht auf den Konkurrenzdruck, dem die Eisenbahnen heute ausgesetzt sind, in der Meinung, der neue Beschluss sollte wiederum für eine Reihe von Jahren Gültigkeit haben und im Hinblick auf die Tatsache, dass die Tarife selbst weiterhin der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde bedürfen, glaubten wir diesen Schritt im Sinne einer modernen Verkehrspolitik gehen zu können.

Der vorliegende Bundesratsbeschluss vom 17. Oktober 1967, wie übrigens auch der Entwurf zum Bundesbeschluss, wurden von einem Ausschuss der Kommerziellen Konferenz (SBB, konzessionierte Bahnunternehmungen und Verkehrsinteressenten) unter dem Vorsitz des Eidgenössischen Amtes für Verkehr gutgeheissen.

II. Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen des Bundesratsbeschlusses

Erster Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 (Geltungsbereich)

Die Tarife, deren Bildung geregelt werden muss, sind die gleichen, die gestützt auf andere Gesetzestexte der Genehmigung der Aufsichtsbehörde unterliegen. Nachdem die Aufsicht über die Tarife der Eisenbahnen im Transportgesetz (Bundesgesetz vom 11. März 1948 über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen, AS 1949, 563) geregelt ist, ist es angezeigt, für diesen Beschluss den Geltungsbereich des Transportgesetzes anwendbar zu erklären.

Art. 2 (Tarife)

Diese Definition der Tarife entspricht dem Sinne nach derjenigen von Artikel 11 des Transportgesetzes, wobei der Vollständigkeit halber festgehalten wird, dass die Entfernungszeiger einen Bestandteil der Tarife bilden, ungeachtet der Tatsache, dass gewisse Unternehmungen Spezialtaxen nach Strecken anwenden. Ferner wird definiert, was unter Verkehrsarten zu verstehen ist, weil die Tarife, die sich darauf beziehen, in gewissen Grundelementen davon abweichen (vgl. Art. 10, 13, 14 und 21).

Art. 3 (Beförderungspreise)

Mit der Formulierung in Absatz 1 werden die Eisenbahnen in Zukunft auch im Personenverkehr die Möglichkeit haben, die Preise auf Abfertigungs- und Streckentaxen aufzubauen.

Art. 4 (Sonderleistungen)

Nach Artikel 9 des heutigen Beschlusses werden als Sonderleistungen bezeichnet: die Benützung von Schlafwagen, Krankenwagen, Luxuswagen, Luxuszügen usw.; ferner die Beanspruchung eines ganzen Wagens zur ausschliesslichen Benützung für einzelne Tiere, die Beförderung mit andern als den Tiertransport vorgesehenen Zügen, die Beförderung von Gütern in gedeckten Wagen usw.

Im neuen Text wird bewusst auf diese beispielsweise Aufzählung verzichtet. Es versteht sich von selbst, dass die Sonderleistung, die Anlass zu einem Zuschlag geben kann, in Beziehung mit dem Transport stehen muss.

Zweiter Abschnitt: Grundlagen für die Preisbildung

Nachdem sich die Taxe aus der Multiplikation einer Grundtaxe mit Faktoren der Taxgrundlagen, die für die betreffende Verkehrsart anwendbar sind, ergibt, ist es notwendig, die wichtigsten Kriterien aufzuzählen.

A. Entfernung und Gewicht

Art. 5 (Tarifentfernung, Begriff)

Es wurde auf die Vorschrift verzichtet, dass die Tarifentfernung nicht kürzer sein darf als die wirkliche Entfernung.

Art. 6 (Verhältnis zur wirklichen Entfernung)

Die neue Fassung macht eine Berechnung auf Grund der Selbstkosten überflüssig, die praktisch kaum mit Sicherheit festgestellt werden können.

Dagegen wird nicht mehr abgestellt auf das «Netz der Schweizerischen Bundesbahnen», sondern auf «Linien der Bundesbahnen, die sie selber betreiben». Ein Beispiel möge den Unterschied zeigen. Die Bremgarten-Dietikon-Bahn (BD) betreibt die Strecke Wohlen-Bremgarten-Dietikon. Die Strecke Wohlen-

Bremgarten West gehört den Bundesbahnen und ist an die BD verpachtet. Gestützt auf die heutige Gesetzgebung ist die Bahn aber verpflichtet, die Taxen der Bundesbahnen anzuwenden, während sie auf dem übrigen Netz ihre eigenen, höheren Taxen erheben kann. Die Aufwendungen der Unternehmung sind aber für die Strecke Wohlen-Bremgarten West nicht geringer als für ihr übriges Netz. Daher die Änderung.

Art. 7 (Tarifwege)

Geltendes Recht über die Festsetzung der Leitungswege, die der Preisrechnung dienen, wird hier zusammengefasst.

Art. 8 (Bildung der Streckentaxe im Verhältnis zur Entfernung)

Auch hier wird geltendes Recht auf das Wesentlichste zusammengefasst, ohne materiell etwas zu ändern.

Art. 9 (Taxgewicht)

Materiell keine Änderung.

B. Andere Grundlagen als die Entfernung

Im Gegensatz zum heutigen enthält der neue Beschluss keine besonderen Abschnitte für die Tarife der Schweizerischen Bundesbahnen und für diejenigen der konzessionierten Bahnunternehmungen, von denen in Wirklichkeit viele gestützt auf das Gesetz (Tarifannäherung, AS 1959, 801), auf ihre Konzession oder von sich aus schon heute die Tarife der Schweizerischen Bundesbahnen anwenden.

Im Personenverkehr

Art. 10 (Grundlagen)

Hier sind die wichtigsten Kriterien der Preisbildung für den Personenverkehr (ausgenommen die Entfernung) aufgeführt, wobei es selbstverständlich ist, dass z. B. eine Unternehmung, die nur eine Wagenklasse führt und im Flachland verkehrt, von den Buchstaben *a.* und *e.* keinen Gebrauch machen wird.

Art. 11 (Ermässigungen)

Die Altersgrenzen für Kinder sind im Transportreglement festgesetzt. Unter Buchstabe *b.* sind als regelmässige Fahrten nicht nur die täglichen, sondern auch diejenigen zu verstehen, die z. B. am Wochenende von Schülern aus Internaten ausgeführt werden. Was die Klassenspanne bei den Wagenklassen und den Retourrabatt betrifft, glauben wir, davon absehen zu können, sie vorzuschreiben, weil sie keinen Sozialcharakter aufweisen.

Art. 12 (Spannen)

Eines der Merkmale des neuen Beschlusses ist der Ersatz der im heutigen Beschluss in Geldeinheiten aufgeführten begrenzten Werte durch minimale und maximale Verhältniszahlen. Dadurch brauchen keine Margen mehr vorgesehen

zu werden, um der Erhöhung der Lebenskosten Rechnung tragen zu können. Die Bestimmung von Artikel 10, Absatz 1 des heutigen Beschlusses hat den Benützern nur einen illusorischen Schutz geboten, denn die Grenze von 11 Rappen im Durchschnitt je Tarifkilometer als Grundtaxe für das Billet einfacher Fahrt ist noch heute nicht erreicht, trotzdem z. B. für eine Entfernung von 1–3 km der Fahrpreis 40 Rappen beträgt.

Für die Streckenabonnemente, für welche die Staffel viel ausgeprägter ist als bei den gewöhnlichen Billetten, wurde ein maximales Verhältnis für die Distanz von 10 km festgesetzt, welche Distanz am meisten befahren wird.

Im Gepäckverkehr

Art. 13

Diese Bestimmung bringt keine Neuerung. Gewisse Gegenstände, wie Fahrräder, Kinderwagen usw. werden schon heute unabhängig von ihrem Gewicht taxiert.

Im Güterverkehr

Art. 14 (Grundlagen)

Neu sind lediglich die Kriterien unter Buchstaben *d.* und *f.*; die Tarife machen davon aber noch keinen Gebrauch. Als Schnellgut wird in Buchstabe *a.* eine Beförderungsart bezeichnet, deren Einführung vorgesehen ist und die das Eil- und Expressgut ersetzen wird. Die Möglichkeit einer solchen Zusammenlegung ist in Artikel 124^{bis} des revidierten Transportreglementes vorgesehen.

Art. 15 (Beförderungsarten)

Den einzelnen Beförderungsarten wird hier eine Verhältniszahl beigegeben im Vergleich zur billigsten Beförderungsart.

Art. 16 (Stückgut)

Wie in Artikel 12 sind die absoluten Zahlen durch Verhältniszahlen ersetzt worden. Auf den ersten Blick mögen diese Prozentwerte etwas hoch erscheinen. Es ist jedoch zu beachten, dass die Bezugsbasis, d. h. die teuerste 5-t-Wagenladungsklasse, einem starken Konkurrenzdruck ausgesetzt ist, so dass die tatsächlichen Möglichkeiten einer Erhöhung der Frachtsätze begrenzt sind. Andererseits verursacht der Stückgutverkehr den Eisenbahnen einen grossen Aufwand. Unser Bestreben geht dahin, den Transportunternehmungen ihren Charakter eines öffentlichen Dienstes zu erhalten, ohne indessen einen gewissen Ausgleich auszuschliessen, der ihnen dank der gewählten Ansätze gewährt wird.

Art. 17 (Güterklassen, Klassifikation)

Bisher waren die Güter in vier Normal- und fünf bzw. sieben Ausnahmeklassen eingereiht. Diese feste Einteilung in Normal- und Ausnahmeklassen wird fallengelassen. Jedes Gut kann zwei Klassen zugeteilt werden, wobei für die Anwendung der billigeren Klasse Bedingungen gestellt werden können. Die Einstufung der Güter in Klassen erfolgt nach verkehrstechnischen und wirtschaft-

lichen Gesichtspunkten, nämlich einerseits nach der Gefährlichkeit des Gutes, nach seiner Schadenanfälligkeit und Sperrigkeit und anderseits nach der Herkunft des Gutes (z. B. Steine), nach dem Zweck seiner Verwendung (z. B. Heizöl) sowie nach der Verwendung des Gutes in der Schweiz (z. B. Holz).

Das in Absatz 2 erwähnte Güterverzeichnis wird wie die Tarife selbst der Kommerziellen Konferenz (Art. 27 ff.) zur Begutachtung vorgelegt und bedarf der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde.

Art. 18 (Spannen)

Durch diese Bestimmung soll ein minimaler Klassenfächer offengehalten werden, damit die für die schweizerische Wirtschaft notwendigen Vorteile der Güterklassifikation nicht illusorisch werden.

Art. 19 (Gewichtsstufen)

Es scheint angebracht, eine Umschreibung von Gewichtsstufe und Gewichtsstaffel vorzunehmen.

Art. 20 (Gewichtstaffel)

Diese Bestimmung hat zum Ziel, den Fächer der Gewichtsstaffeln möglichst geschlossen zu halten, denn die niedrigsten Gewichte sind die am wenigsten konkurrenzieren. Wenn andere Gewichtsstaffeln infolge Anpassung an internationale Normen (z. B. 7, 12, 25 t) gebräuchlich werden, so können die entsprechenden Ansätze interpoliert oder extrapoliert werden. Ferner sei erwähnt, dass künftig die Abfertigungsgebühr nicht mehr von den Klassen, sondern von den Gewichtsstaffeln abhängen kann.

Im Tierverkehr

Art. 21 (Grundlagen)

Diese Taxbildung für den Tierverkehr wird bereits heute schon angewendet.

Art. 22 (Spannen)

Die als Grundlage dienenden Taxen entsprechen denjenigen in Artikel 16.

Art. 23 (Fahrplan)

Der Tierfahrplan untersteht der Genehmigung der für die Tarife zuständigen Aufsichtsbehörde, die darüber wachen wird, dass das Fahrplanangebot den Bedürfnissen der Landwirtschaft genügt.

Dritter Abschnitt: Erstellung der Tarife

Art. 24 (Nationale Interessen)

Dieser allgemeine Grundsatz entspricht dem Artikel 2 des heutigen Beschlusses.

Art. 25 (Direkter Verkehr)

Die Bestimmung über die Erstellung der direkten Tarife enthält geltendes Recht unter Berücksichtigung der Möglichkeit direkter Taxierung trotz Taxenstosses.

Art. 26 (Verkehrsteilung)

Dieser Text bringt gegenüber der heutigen Sachlage nichts Neues, obwohl er in zwei Punkten von Artikel 26 des heutigen Beschlusses abweicht: Es wurde auf die Angabe eines Verteilungsschlüssels entsprechend Absatz 4 des heutigen Artikels 26 verzichtet, weil von diesem Schlüssel, als durch Vereinbarung abänderliches Recht, nie Gebrauch gemacht worden ist, und es sollen die Verkehrsteilungsverträge durch die Aufsichtsbehörde genehmigt werden.

Im übrigen beabsichtigen die Schweizerischen Bundesbahnen nicht, ihre bis anhin verfolgte Verkehrsteilungspolitik zu ändern. Ebenfalls wird die Aufsichtsbehörde den seinerzeitigen Beschluss der Räte, wonach «den Interessen der konzessionierten Eisenbahnunternehmungen gebührend Rechnung zu tragen» ist, weiterhin zur Richtschnur nehmen.

Vierter Abschnitt: Kommerzielle Konferenz*Art. 27–29 (Aufgabe, Zusammensetzung, Organisation)*

Die Aufgaben sowie das Verfahren der Kommerziellen Konferenz werden beibehalten. Künftig ist aber nicht mehr jede am direkten Verkehr beteiligte Transportunternehmung Mitglied, sondern es wird eine Vertretung der konzessionierten Transportunternehmungen bezeichnet.

Fünfter Abschnitt: Schlussbestimmungen*Art. 30 (Vollzug)*

Neu ist Absatz 3. Er ermächtigt die Aufsichtsbehörde, bei der Einführung des Gares-Centres-Systems, für das Versuche im Gange sind, die erforderlichen Bestimmungen zu erlassen. Diese Ergebnisse brauchen nicht abgewartet zu werden, denn es handelt sich nicht um allgemeine Grundsätze, über welche die Bundesversammlung zu entscheiden hat. Abweichungen von den Bestimmungen des Beschlusses, die nicht den Charakter vorübergehender Massnahmen besitzen, können sich dabei als notwendig erweisen.

III. Bemerkungen zum Entwurf des Bundesbeschlusses*Art. 2*

Artikel 22, Absatz 2 des geltenden Bundesratsbeschlusses sieht Erhöhungen der in den Konzessionen enthaltenen Höchstaxen vor, die auf die Verteuerung der Lebenskosten zurückzuführen sind. Bei der Weiterführung dieses Systems

hätten wir so hohe Ansätze (manchmal mehr als 500 %) festsetzen müssen, dass die Übersicht über das, was im Zeitpunkt der Konzessionserteilung 100 Prozent war, verloren gegangen wäre. Diese Ansätze waren übrigens sogenannte Durchschnittsansätze, was zur Folge hatte, dass sie, wie wir es im Kommentar zu Artikel 12 des Bundesratsbeschlusses gesehen haben, einen guten Teil ihrer praktischen Bedeutung verloren haben.

Aus den gleichen Gründen sind die Konzessionsbestimmungen, die mehrere Wagenklassen und einen Retourrabatt vorschreiben, hinfällig.

Art. 4

Dieser Bundesbeschluss ist wie der zu ersetzende nicht allgemeinverbindlich.

Verfassungsmässigkeit

Laut Ingress stützt sich dieser Beschluss auf das Bundesgesetz vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen und das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957. Beide Gesetze finden ihre rechtliche Grundlage, wie aus ihrem Ingress hervorgeht, vor allem in Art. 26, das zweite dieser Gesetze überdies in den Art. 23, 24^{ter}, 34, 36 und 64 der Bundesverfassung.

Gestützt auf diese Ausführungen empfehlen wir Ihnen, den nachstehenden Beschlussesentwurf anzunehmen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 17. Oktober 1967.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Bonvin

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss über die Genehmigung des Bundesratsbeschlusses vom 17. Oktober 1967 über die Bildung der Eisenbahntarife

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 7, Buchstabe *a* des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944¹⁾ über die Schweizerischen Bundesbahnen und Artikel 5, Abs. 2 und 3 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957²⁾ sowie in Anwendung von Artikel 1 des Bundesbeschlusses vom 27. Oktober 1949³⁾ über die Aufstellung allgemeiner Grundsätze für die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen, nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 17. Oktober 1967,

beschliesst:

Art. 1

Der Bundesratsbeschluss vom 17. Oktober 1967 wird, soweit er allgemeine Grundsätze über die Tarifbildung enthält, genehmigt.

Art. 2

Aufgehoben werden die Konzessionsbestimmungen,

- a.* welche Höchstattaxen oder -entfernungen, mehrere Wagenklassen oder eine Ermässigung für Hin- und Rückfahrten vorschreiben,
- b.* welche im Widerspruch zum vorerwähnten Bundesratsbeschluss stehen.

Art. 3

Artikel 3 des Bundesbeschlusses vom 27. Oktober 1949 über die Aufstellung allgemeiner Grundsätze für die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen und der Bundesbeschluss vom 14. Dezember 1950 über die Genehmigung des Bundesratsbeschlusses vom 16. August 1950 über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen⁴⁾, welcher dadurch hinfällig wird, werden aufgehoben.

Art. 4

Dieser Beschluss, der nicht allgemeinverbindlich ist, tritt am 1. Mai 1968 in Kraft.

¹⁾ BS 7, 195; AS 1962, 359.

²⁾ AS 1958, 335.

³⁾ AS 1949, 1508.

⁴⁾ AS 1950, 1501.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung des Bundesratsbeschlusses vom 17. Oktober 1967 über die Bildung der Eisenbahntarife (Vom 17. Oktober 1967)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1967
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9774
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.11.1967
Date	
Data	
Seite	957-966
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 806

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.