



23.063

Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG). Änderung

Loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF). Modification

Differenzen – Divergences

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 12.12.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 30.05.24 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 09.09.24 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.09.24 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.09.24 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 27.09.24 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 27.09.24 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Die Session ist eröffnet. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich heisse Sie alle herzlich willkommen und wünsche Ihnen drei gute Wochen und eine erspriessliche Zusammenarbeit.

Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen Loi sur les Chemins de fer fédéraux

Ziff. I Art. 20

Antrag der Mehrheit
Festhalten

Antrag der Minderheit

(Farinelli, Cottier, Gianini, Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Rutz Gregor, Schilliger, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. I art. 20

Proposition de la majorité
Maintenir

Proposition de la minorité

(Farinelli, Cottier, Gianini, Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Rutz Gregor, Schilliger, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Ziff. I Art. 26b Abs. 1

Antrag der Mehrheit
Festhalten

Antrag der Minderheit

(Farinelli, Cottier, Gianini, Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Quadri, Rutz Gregor, Schilliger, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren)

Der Bundesrat leistet den SBB zur Reduktion der verzinslichen Nettoverschuldung einen Kapitalzuschuss in





der Höhe von 600 Millionen Franken, um damit gut die Hälfte der in den Jahren 2020–2022 entstandenen Verluste im Fernverkehr zu kompensieren.

Ch. I art. 26b al. 1*Proposition de la majorité*

Maintenir

Proposition de la minorité

(Farinelli, Cottier, Gianini, Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Quadri, Rutz Gregor, Schilliger, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren)

Afin de réduire l'endettement net des CFF soumis à intérêts, le Conseil fédéral verse à ceux-ci un apport en capital d'un montant de 600 millions de francs en vue de compenser environ la moitié des pertes enregistrées dans le trafic grandes lignes durant les années 2020 à 2022.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Wir beraten die Differenzen in einer einzigen Debatte.

Farinelli Alex (RL, TI): Con le mie minoranze vi propongo di allinearvi al Consiglio degli Stati, sia per quanto concerne le modalità con le quali le FFS potranno indebitarsi in futuro, che per l'ammontare di un aiuto straordinario

AB 2024 N 1360 / BO 2024 N 1360

o compensazioni dei mancati introiti dovuti alla pandemia Covid-19.

Eine Minderheit beantragt, das Wachstum der Verschuldung der SBB zu bremsen. Die Verschuldung hat sich in den letzten fünfzehn Jahren tatsächlich verdreifacht, wobei diese nicht durch die Infrastruktur verursacht worden ist, die durch den BIF finanziert wird. Eine vernünftige Kompromissmassnahme gegenüber dem Entwurf des Bundesrates, wo im Gesetz eine Schuldenobergrenze bei der Eidgenossenschaft festgelegt wird, erlaubt der Regierung eine gewisse Flexibilität, indem sie strategische Ziele vorgibt, wie hoch die Verschuldungsquote sein soll. Diese Ziele können also angepasst werden, wenn es die objektiven Umstände erfordern, ohne jedoch in einem System zu verbleiben, in dem die Finanzierung der SBB vollständig den Mechanismen der Schuldenbremse entzogen ist.

Weiter beantragt eine Minderheit, den Kapitalzuschuss für die SBB auf 600 Millionen Franken zu reduzieren. Dies geschieht vor allem darum, da erstens das Unternehmen wieder Gewinne erwirtschaftet – über 250 Millionen Franken im letzten Jahr – und sich zweitens die finanzielle Lage des Bundes verschlechtert hat. Es sei daran erinnert, dass auch der ausserordentliche Kapitalzuschuss von 600 Millionen Franken Zins- und Amortisationskosten verursachen wird.

Infatti, con un versamento straordinario di 1,15 miliardi di franchi che vanno a finire nei conti della Confederazione, sono da prevedere 200 milioni di franchi all'anno a carico della gestione ordinaria, in quanto il deficit del conto di ammortamento va riappianato in sei anni, secondo le regole di politica finanziaria che il Parlamento si è voluto dare. Inoltre bisogna tener conto di circa 10 milioni di franchi all'anno di interessi che dovrebbero essere pagati. Queste spese naturalmente dovrebbero andare a detrazione di altre spese, che il Parlamento è chiamato a decidere, per esempio le spese per l'agricoltura, per l'esercito, per l'aiuto internazionale o per la ricerca.

In questo senso la minoranza della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni vi invita a seguire il Consiglio degli Stati ed approvare quindi la versione votata dalla Camera dei cantoni.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Die Halbjahreszahlen der SBB 2023 wurden von denselben mit den Worten "Lichtblick in herausfordernden Zeiten" kommentiert. Insbesondere im Fernverkehr konnte mit 13,7 Millionen Franken erstmals nach dem Lockdown wieder ein Gewinn erarbeitet werden. Das zweite Halbjahr des vergangenen Geschäftsjahres haben die SBB dann mit über 100 Millionen Franken Gewinn in der Fernverkehrssparte abgeschlossen. Heute, genau an diesem Tag, wurden die Halbjahreszahlen 2024 veröffentlicht, und es wurde gesagt, die SBB seien pünktlicher unterwegs, die finanzielle Lage bleibe aber angespannt. Gleichwohl konnte das Halbjahresergebnis im Fernverkehr auf 32,3 Millionen Franken gesteigert werden. Warum heute an der Medienkonferenz ein derart schlechtes Bild aufgezeigt wurde, müssen Sie selber beurteilen – ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

Trotz der dünnen Datenlage sollte sich der Nationalrat heute nochmals gezielt über die beantragten 1,15 Milliarden Franken beugen. Selbst die Expertengruppe Gaillard hat gesagt, dass wir beim Bahninfrastrukturfonds



wahrscheinlich zu viel Geld für Neubaustrecken ausgeben und dass dort Gelder zurückgestellt werden sollten. Dies hätte entsprechend einen positiven Effekt auf den Free Cashflow der Bundesbahnen, wir müssten eben nicht 1,15 Milliarden Franken sprechen. Ich erinnere Sie daran: In der Covid-19-Zeit war der Bundesrat anfänglich gegen eine Kapitalerhöhung. Auch die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat von SBB Cargo waren dazumal dagegen. Aber natürlich ist es sehr schön, wenn über eine Milliarde Franken wieder zurückkommt und kein Sparprogramm erarbeitet werden muss.

Stimmen Sie heute deshalb dem Kompromissantrag für einen Kapitalzuschuss von 600 Millionen zu. Ich möchte Sie daran erinnern: All die kleinen, aber auch die grösseren KMU, welche in der Corona-Zeit Kredite, teilweise auch Covid-19-Kredite, aufnehmen mussten, müssen sich dieses Geld jetzt mit Gewinnen wieder erarbeiten und zurückbezahlen. Weshalb geht das bei den Schweizerischen Bundesbahnen nicht?

Zur Verschuldungssituation möchte ich Ihnen auch sagen: Wir können hier noch lange unsere eigenen Kompromisse schmieden. Der Ständerat hat einen Ebitda-Multiple von 6,5 eindrücklich deutlich beschlossen und wird es in der Einigungskonferenz wahrscheinlich auch durchbringen. Wenn Sie möchten, dass die SBB wachsen können, gibt es in Zukunft genau zwei Möglichkeiten: Entweder erarbeiten die SBB einen höheren Ebitda – das geht mit Sparprogrammen – oder Sie sprechen, sofern Sie dazu bereit sind, über das Budget mehr Geld. Dann müssen Sie aber auch bereit sein, dieses Geld in einer anderen Sparte entsprechend einzusparen.

Ich möchte Sie bitten, den beiden Minderheitsanträgen Farinelli zuzustimmen. Damit gewähren Sie einerseits eine kleinere Kapitalerhöhung, was uns später den Budgetprozess erleichtern wird. Andererseits bleibt den SBB mit einem Multiple von 6,5 auf das Ebitda genügend Spielraum, um auch zukünftig genügend investieren zu können.

Candinas Martin (M-E, GR): Wie meine Vorredner bereits ausgeführt haben, haben wir dieses Geschäft in diesem Rat im Dezember 2023 behandelt und befinden uns jetzt nach dem Ständerat in der Differenzbereinigung. Die Mitte-Fraktion hat sich von Anfang an für diese Vorlage starkgemacht. Die Schweiz braucht ein starkes Unternehmen SBB. Dieses ist aber nur dann stark, wenn es auch finanziell gesund ist. Wie es die Finanzkommission des Ständerates formuliert hat, die am Ursprung dieses Geschäfts stand, kann nur ein finanziell solides Unternehmen SBB die planungsgemässe Durchführung der Investitionen gemäss den Beschlüssen der Bundesversammlung sicherstellen.

Wir haben noch zwei Differenzen zum Ständerat, die wir in dieser Session bereinigen müssen. Bei Artikel 20 will der Bundesrat eine Änderung bei der Darlehensvergabe vornehmen. Darlehen sollen ab einer gewissen Schuldenhöhe der SBB neu in Form von Krediten im Rahmen des Voranschlags beantragt werden. Dies erachtet die Mitte-Fraktion als nicht zweckmässig, würde es das bestehende System doch noch komplizierter machen, denn Darlehen in Form von Krediten würden der Schuldenbremse unterstehen und andere Bundesaufgaben konkurrenzieren. Das Parlament kann schon heute bei der Planung eingreifen, wenn sich dies aufgrund einer zu hohen Nettoverschuldung der SBB als notwendig erweisen sollte. Darum soll die Finanzierung der SBB mittels Tresoreriedarlehen nicht auch noch einer parlamentarischen Genehmigung unterstehen. Für die Mitte-Fraktion gibt es keinen Grund, am heutigen Prinzip etwas zu ändern. Wir sehen keinen Zusatznutzen, aber viele neue Unsicherheiten.

Weiter ist die Mitte-Fraktion klar der Meinung, dass wir auch bei Artikel 26b nicht von unserer Linie abweichen sollten. Die Mehrheit der Kommission will die Nettoverschuldung der SBB, die durch die Corona-Krise massiv zugenommen hat, reduzieren. Die Bundesbahnen konnten vor und auch nach der Corona-Krise positive Geschäftsergebnisse erzielen. Mit dieser Vorlage geht es also darum, das Corona-Loch zu stopfen. So hält die Mitte-Fraktion an ihrer Meinung vom Dezember 2023 fest und will den SBB für den Schuldenabbau einen einmaligen Kapitalzuschuss von 1,15 Milliarden Franken gewähren. Dieser Rat hatte sich übrigens mit 125 zu 65 Stimmen ebenfalls bereits klar dafür ausgesprochen. Dazu kommt, dass wir im National- und Ständerat dieses Geld im Rahmen des Voranschlags 2024 in der Wintersession 2023 bereits eingestellt haben. Dies ist der beste Beweis, dass das Parlament diesen Kapitalzuschuss für die SBB auch finanzpolitisch als vertretbar erachtete. Entsprechend ist es verkehrs- und finanzpolitisch nichts als kohärent, wenn wir der Mehrheit folgen und diesen Kapitalzuschuss gewähren. Es gibt keinen Grund, nun davon abzuweichen. So bitte ich Sie, der Mehrheit und dem Bundesrat zu folgen und den Antrag der Minderheit Farinelli bei Artikel 26b abzulehnen.

Zum Fazit: Bleiben wir auf dem bestehenden, bewährten und erfolgreichen Gleis, damit unsere SBB nicht auf dem Abstellgleis landen. Aus diesem Grund bitte ich Sie namens der

AB 2024 N 1361 / BO 2024 N 1361

Mitte-Fraktion, jeweils der Mehrheit zu folgen und die Anträge der zwei Minderheiten Farinelli abzulehnen. (*discussa sursilvan*) Bun engraziament per Voss sustegn per ina sauna finanziaziun da la Viafier federala svizra.





Pult Jon (S, GR): Wie die Mitte-Fraktion ist auch die Sozialdemokratische Fraktion der Meinung, dass der Nationalrat bei seinen Beschlüssen bleiben muss und entsprechend die beiden Minderheitsanträge ablehnen soll.

Bei der ersten Minderheit zu Artikel 20 geht es, wie auch schon Kollege Candinas gesagt hat, um die Darlehensvergabe. Da waren wir uns in diesem Rat mit grosser Mehrheit einig, dass die heutige Lösung – also das geltende Recht – mit Abstand die einfachste, die unkomplizierteste Lösung ist. Sie ist mit dem geringsten Aufwand verbunden. Auf diese Weise können sich die SBB durch diese Tresoreriedarlehen in Zusammenarbeit mit dem Bund weiterhin finanzieren. Diese bewährte Lösung sollten wir beibehalten. Wir sollten nicht im Zeitalter des allgemeinen Sparens, der allgemeinen finanzpolitischen Angespanntheit, hier an einem Ort, wo wir eine bewährte Lösung haben, noch etwas an der Mechanik verändern und uns zusätzliche Probleme aufhalsen.

Auch beim zentralen Punkt dieser Gesetzesrevision, beim sogenannten Kapitalzuschuss gemäss Artikel 26b, ist es aus Sicht der Sozialdemokratischen Fraktion sehr wichtig, dass wir beim Beschluss des Nationalrates bleiben. Kollege Candinas hat es ausgeführt: Es geht wirklich darum, das Corona-Loch bei den Schweizerischen Bundesbahnen zu stopfen, und zwar das Corona-Loch, das beim Fernverkehr entstand. Ich möchte Sie daran erinnern, dass dieses Parlament während der Covid-19-Krise für den ÖV viel gemacht hat. Sie können sich erinnern: Plötzlich musste der ÖV praktisch unverändert alle Angebote weiterfahren, aber er hatte aufgrund des Lockdowns und aufgrund der Virussituation praktisch keine Fahrgäste mehr. Da haben wir ein Paket für den öffentlichen Verkehr gemacht, für alle städtischen, kommunalen und kantonalen ÖV-Unternehmen sowie für den Regionalverkehr. Aber was wir damals nicht gemacht haben, ist, die Ausfälle der SBB im Fernverkehr auszugleichen.

Dieses Parlament – beide Kammern, National- und Ständerat – hat nachher mit Annahme der Motion 22.3008 entschieden, genau dieses Loch, das entstanden ist, entsprechend der Erhöhung der Verschuldung der SBB zu stopfen und hier diesen Ausgleich zu schaffen. Das entspricht nun einmal den 1,15 Milliarden Franken, die wir mit grossem Mehr in diesem Saal beschlossen haben. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen: Auch der Ständerat hat mehrheitlich beschlossen, diesen Kapitalzuschuss in der Höhe von 1,15 Milliarden Franken zu sprechen. Weil die Präsenz in unserem Schwessterrat bei dieser Abstimmung nicht so gut war, wurde nachher bei der Ausgabenbremse das Quorum nicht erreicht. Insofern, glaube ich, ist es auch korrekt, dem Ständerat noch einmal die Chance zu geben, bei besserer Präsenz inhaltlich zu entscheiden.

Ich glaube, es ist wirklich wichtig, dass wir hier konsequent und konsistent bleiben: Dieses Parlament hat entschieden, dass wir das Corona-Loch im Bereich des Fernverkehrs der SBB stopfen wollen. Dieses wurde auf 1,15 Milliarden Franken quantifiziert. Dieser Betrag ist im Budget des laufenden Jahres eingestellt; es ist also finanzpolitisch vorgesorgt. Und es wäre sowohl verkehrspolitisch als auch finanzpolitisch nicht sehr glaubwürdig, wenn wir jetzt, mitten im Prozess, nochmals die Situation ändern und nur die Hälfte des Corona-Lochs im Fernverkehr bei den SBB ausgleichen würden. Ich glaube, damit täten wir für unsere Schweizerischen Bundesbahnen in dieser Situation nicht das Richtige. Wir sollten vielmehr bei unseren Beschlüssen, bei unserer angenommenen Motion bleiben.

Insofern bitte ich Sie namens der Sozialdemokratischen Fraktion, bei der Differenz bei Artikel 20 bei der bewährten aktuellen Lösung, beim geltenden Recht, zu bleiben. Ebenso bitte ich Sie, auch beim Filetstück dieser Vorlage, bei Artikel 26b zum sogenannten Kapitalzuschuss, bei derjenigen Kapitalhöhe zu bleiben, die sachlich gegeben ist, bei derjenigen nämlich, welche dem Corona-Loch im Fernverkehrsbereich entspricht. Bleiben wir auf der Linie des Nationalrates.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Die Grünliberale Fraktion verzichtet auf ein Votum, sie unterstützt die Anträge der Mehrheit. Die FDP-Liberale Fraktion verzichtet ebenfalls auf ein Votum, sie unterstützt die Anträge der Minderheit Farinelli.

Klopfenstein Broggini Delphine (G, GE): Replaçons encore une fois le sujet dans son contexte. Il y a exactement une année, le Conseil fédéral a adopté le message concernant deux modifications de la loi sur les Chemins de fer fédéraux et une adaptation de la loi relative à la redevance sur le trafic des poids lourds. De manière générale, ces changements visaient à renforcer la situation financière, mais aussi la capacité d'investissement des CFF. Ce projet avait été engagé par le Parlement, par le biais de la motion 22.3008, "Soutenir l'exécution des investissements des CFF et une vision à long terme en période de COVID-19". On s'en souvient encore, les recettes des CFF avaient alors massivement chuté durant la pandémie. Il en avait résulté des dettes de 617 millions de francs en 2020, puis de 325 millions de francs en 2021. Les CFF nous avaient plutôt habitués jusque-là à des bénéfices de plusieurs centaines de millions de francs. Au lieu de cela, les dettes ont augmenté, raison pour laquelle nous en sommes là aujourd'hui. Il est important de rappeler ce contexte, parce



que, clairement, les CFF aujourd'hui ont besoin d'un soutien spécifique.

Un an après l'adoption du message par le Conseil fédéral, c'est l'heure de l'élimination des divergences. Il subsiste à ce stade, après le passage au Conseil des Etats, deux divergences. Concernant ces dernières, on propose ici de maintenir la décision prise majoritairement par notre conseil.

Pour le groupe des Verts, il est nécessaire d'accorder une aide financière aux CFF, de manière à ce qu'ils ne continuent pas d'assumer les déficits hérités de cette époque du COVID-19. Pour ce faire, nous vous invitons à suivre la majorité de la commission sur les deux divergences restantes, et donc à maintenir la décision de notre conseil.

La première divergence concerne des prêts de trésorerie à l'article 20 alinéa 1, avec le principe d'une limite supérieure. Les fonds destinés aux CFF seraient soumis au frein aux dépenses. Nous continuons de refuser, tout comme la majorité de la commission, qu'à partir d'un certain montant les prêts aux CFF soient accordés par le budget fédéral ordinaire. Les prêts entreraient donc en concurrence directe avec d'autres dépenses pour les transports publics et la limite à partir de laquelle les prêts de trésorerie ne seraient plus possibles risque bien d'être arbitraire. C'est la raison pour laquelle nous vous prions très clairement, tout comme la majorité de la commission, de maintenir la décision de notre conseil.

La seconde divergence concerne le montant de la subvention. La question s'est posée parce que le Conseil des Etats a certes approuvé la somme de 1,15 milliard de francs, mais il n'a pas résolu le problème du frein aux dépenses, ce qui équivaut à une proposition de suppression. C'est la raison pour laquelle, là encore, nous vous prions de maintenir la décision prise lors de nos derniers débats par notre conseil. C'est aussi la position de la majorité de la commission.

Pour le groupe des Verts, il est clair que nous avons besoin de transports publics forts. Nous devons réussir cette transition vers une mobilité collective plus durable. Les objectifs que nous nous sommes fixés pour atteindre le zéro net d'émission de CO₂ en 2025 ne seraient atteints qu'avec un investissement certain et massif dans les transports publics. Je me permets ici de citer les propos du Conseil fédéral lors des débats sur la Perspective rail 2050. Le Conseil fédéral indiquait ceci – et c'est important de l'avoir en tête quand vous allez voter tout à l'heure – dans son message: "Dans la stratégie climatique du 27 janvier 2021, le Conseil fédéral précise dans ce contexte pour le secteur des transports que l'objectif climatique ne peut pas être atteint par une électrification à large échelle [...], mais que le transfert du trafic routier vers les transports publics ou vers le rail recèle un important potentiel de réduction."

Il est donc absolument nécessaire, si l'on veut atteindre les objectifs qu'on s'est fixés, d'investir dans le rail et, donc, de soutenir clairement les CFF pour un investissement plus

AB 2024 N 1362 / BO 2024 N 1362

important. Alors, soyons cohérents et cherchons à amener toujours plus de personnes à utiliser les transports publics, en développant une cadence plus dense et des offres attractives, mais aussi des offres accessibles. Pour cela, les CFF ont besoin de moyens sur la durée.

Je vous remercie de suivre la majorité pour les deux divergences restantes.

Keller-Sutter Karin, Bundesrätin: Ich danke Ihnen für diesen frommen Wunsch, Herr Nationalratspräsident. Gerne nehme ich Stellung zu den beiden Differenzen.

Zuerst zu Artikel 20: Mit seinem Beschluss zu Artikel 20 SBBG folgt der Ständerat grundsätzlich den Überlegungen des Bundesrates. Für die Obergrenze der Gewährung von Tresoreriedarlehen will er jedoch keinen fixen Wert definieren, sondern auf die in den strategischen Zielen des Bundesrates definierten Vorgaben zur Nettoverschuldung verweisen. In den aktuellen strategischen Zielen ist vorgesehen, dass die Nettoverschuldung der SBB bis 2030 wieder ein Niveau erreichen soll, das maximal dem 6,5-Fachen des operativen Ergebnisses vor Abschreibungen entspricht.

Die Vorgaben zur Gewährung von Tresoreriedarlehen auf Gesetzesebene mit den strategischen Zielen zu verbinden, ist für den Bundesrat eine valable Alternative. Damit wird dem Hauptziel des Bundesrates, keine Darlehen mehr an der Schuldenbremse vorbei zu gewähren, in abgeschwächter Form Rechnung getragen. Deshalb habe ich im Ständerat den im Entwurf des Bundesrates gemachten Vorschlag zugunsten dieser Lösung zurückgezogen. Wenn Sie sich auf diese Lösung einigen, wird die Eidgenössische Finanzverwaltung aller Voraussicht nach mindestens bis 2030 und mit grösster Wahrscheinlichkeit auch darüber hinaus Tresoreriedarlehen gewähren können. Die Anpassung von Artikel 20 SBBG sollte die Konkurrenzsituation um Bundesmittel also nicht verschärfen. Vorbehalten bleiben natürlich immer grössere Krisen und damit zusammenhängende Neuverschuldungen der SBB. Ausgehend davon möchte ich Sie bitten, hier dem Ständerat und der Kommissionsminderheit zu folgen.



Dann komme ich zu Artikel 26b Absatz 1: Hier haben wir einen Kapitalzuschuss. Dieser geht auf die Motion 22.3008 der FK-S, "Unterstützung der Durchführung der SBB-Investitionen und einer langfristigen Vision in Covid-19-Zeiten", zurück. Diese fordert, dass die durch die Covid-19-Pandemie verursachten Defizite der SBB als ausserordentlich gelten und dass den SBB entsprechende Finanzhilfen gewährt werden, um die planungsgemässe Durchführung der Investitionen entsprechend den Beschlüssen der Bundesversammlung sicherzustellen. Mit diesem Kapitalzuschuss erfüllt der Bundesrat somit einen Auftrag des Parlamentes. Die Verluste aus der Covid-19-Zeit sind insbesondere auf den Fernverkehr zurückzuführen. Ausgehend davon bemisst sich die Höhe des Kapitalzuschusses an den Verlusten aus dem Fernverkehr in den Jahren 2020 bis 2022. Diese beliefen sich auf insgesamt 1,15 Milliarden Franken.

Der Ständerat hat dieser Gesetzesanpassung zugestimmt, er hat aber die Ausgabenbremse nicht gelöst. Einerseits war die Zustimmung im Ständerat knapp – 21 zu 20 Stimmen –, und andererseits hat der Ständerat es verpasst, die Ausgabenbremse zu lösen. Damit kann der Nationalrat noch einmal über Artikel 26b beraten, auch über den Inhalt der Gesetzesanpassung. Grundsätzlich könnte somit der Zuschuss, wie von der Minderheit der Kommission gefordert, reduziert werden.

Der vorgesehene Kapitalzuschuss wurde aber nach Ansicht des Bundesrates, wie in der Motion gefordert, umgesetzt. Mit der Stärkung des Eigenkapitals können die SBB ihre Verschuldung reduzieren, das erhöht auch ihre Resilienz. Allerdings dürften die SBB auch mit einem Kapitalzuschuss in Höhe von 600 Millionen Franken die Vorgaben in den strategischen Zielen zur maximalen Nettoverschuldung bis 2030 einhalten können. Sie hätten damit einfach weniger Spielraum für Unvorhergesehenes.

Roth Pasquier Marie-France (M-E, FR), pour la commission: Nous sommes dans la procédure d'élimination des divergences du projet de modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (CFF), qui est proposé par le Conseil fédéral.

Pour rappel, le Conseil fédéral a proposé ces modifications afin de renforcer la situation financière et la capacité d'endettement des CFF, qui sont encore préoccupantes, malgré l'amélioration des résultats de l'entreprise depuis le COVID-19 et sa structure de bilan saine. Ces modifications visent également à clarifier les instruments de financement de la Confédération et à assurer l'aménagement de l'infrastructure, en garantissant les liquidités du fonds d'infrastructure ferroviaire. Concrètement, il s'agit de l'apport en capital unique de 1,15 milliard de francs, de l'octroi de prêts budgétaires au lieu de prêts de trésorerie à partir d'un certain niveau d'endettement des CFF et de l'utilisation d'une part du produit de la redevance sur le trafic des poids lourds afin de garantir les liquidités du fonds d'infrastructure ferroviaire.

En novembre 2023, notre commission est entrée en matière sans opposition sur le projet de modification de la loi. Elle a ainsi confirmé qu'il est nécessaire de garantir le financement durable des CFF. Toutefois, elle n'a pas soutenu toutes les modifications proposées par le Conseil fédéral. En effet, la majorité de notre commission s'est opposée au changement de système prévu en ce qui concerne les instruments de financement, étant donné que les prêts budgétaires sont soumis au frein à l'endettement, alors que ce n'est pas le cas des prêts de trésorerie. Elle a estimé qu'il n'est pas souhaitable, du point de vue de l'offre de transports publics, que ces prêts soient en concurrence avec d'autres dépenses fédérales. Elle a donc proposé de s'en tenir au droit en vigueur s'agissant de l'article 20. Par ailleurs, la commission a proposé de préciser dans la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds que, pour être appropriée, la réserve du fonds doit s'élever au moins à 300 millions de francs.

En décembre 2023, le Conseil national a suivi ses recommandations. En avril de cette année, la commission soeur a procédé à la discussion par article du projet de loi. Elle ne s'est pas ralliée à notre décision au sujet de l'article 20, qui porte sur l'adaptation des instruments de financement que la Confédération met à la disposition des CFF. Elle estime que le plafond d'endettement par le biais de prêts de trésorerie doit se baser sur les objectifs stratégiques et être ainsi plus flexible que ce qu'avait proposé le Conseil fédéral. Elle souhaite également que les financements de la Confédération dépassant le plafond d'endettement fixé soient accordés sous la forme d'un apport en capital que l'Assemblée fédérale doit approuver dans le cadre du budget, pour ainsi être soumis au frein à l'endettement. Par ailleurs, la commission propose de suivre le Conseil national à l'article 26b, qui concerne un apport unique en capital de 1,15 milliard de francs en faveur des CFF et destiné à compenser les pertes enregistrées pendant la période du COVID-19. Le Conseil des Etats a suivi sa commission. Ensuite, le 2 juillet 2024, notre commission s'est à nouveau penchée sur le projet de modification de la loi. Le Conseil des Etats souhaite aménager les instruments de financement de la Confédération en faveur des CFF de manière à ce que l'octroi de prêts de trésorerie de la Confédération en faveur des CFF ne soit possible que dans la limite du plafond de l'endettement net fixé par les objectifs stratégiques. Les prêts d'un montant supérieur devraient être soumis aux exigences du frein à l'endettement, comme le propose déjà le Conseil



fédéral. Cependant, notre commission est toujours d'avis que la situation de concurrence avec d'autres dépenses de la Confédération, qui résulterait du changement de système des instruments de financement, n'est pas souhaitable du point de vue de l'offre de transports publics. Par 12 voix contre 11, elle vous propose donc de maintenir sa décision à l'article 20. L'autre divergence à l'article 26b concerne le versement d'un apport unique en capital, le Conseil des Etats n'ayant pas obtenu la majorité qualifiée pour le frein aux dépenses. Concernant cet élément, notre commission, par 13 voix contre 12, propose également de maintenir la décision du Conseil national qui prévoit un apport unique en capital de 1,15 milliard de francs en faveur des CFF. La commission souhaite ainsi consolider

AB 2024 N 1363 / BO 2024 N 1363

durablement la situation financière des CFF. Comme ce fut le cas au Conseil des Etats, une minorité – la minorité Farinelli – propose de fixer cet apport unique en capital à 600 millions de francs, car les perspectives financières des CFF se sont déjà fortement améliorées.

Au nom de la majorité de la commission, je vous invite donc à maintenir nos décisions aux articles 20 et 26b, et donc de suivre la majorité de la commission de notre conseil.

Töngi Michael (G, LU), für die Kommission: Wir sind in der Differenzbereinigung zum Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen. Zur Erinnerung: Diese Vorlage wurde vom Parlament durch die Motion 22.3008 der FK-S, "Unterstützung der Durchführung der SBB-Investitionen und einer langfristigen Vision in Covid-19-Zeiten", angestossen. Der Bundesrat hat eine Vorlage ausgearbeitet, die einerseits den geforderten Kapitalzuschuss vorsieht, gleichzeitig aber eine Limitierung der Darlehen via Tresoreriedarlehen bestimmte. Diesen Teil der Vorlage sah die Motion nicht vor. Unser Rat hat vor neun Monaten diese Limitierung abgelehnt, der Ständerat dagegen hat eine abgeänderte Variante beschlossen. Er hat einerseits die Grenze, bis wann die Tresoreriedarlehen gewährt werden, geändert. Richtgrösse soll anstatt einer fixen Zahl die Verschuldung gemäss strategischen Zielen sein. Gleichzeitig wären es ab dieser Höhe keine Darlehen mehr gewesen, sondern Kapitalzuschüsse. Unsere Kommission hat an ihrer Sitzung vom 2. Juli dieses Geschäft und die Änderungen des Ständerates diskutiert.

Ihre Kommission beantragt Ihnen in der Frage der Tresoreriedarlehen mit 13 zu 11 Stimmen, bei Artikel 20 Absatz 1 gemäss der Variante, wie wir sie im Nationalrat angenommen haben, zu bleiben. Eine Minderheit Farinelli verlangt, dass wir uns dem Ständerat anschliessen. Die Mehrheit argumentierte, dass die Schuldengrenze gemäss Ständerat einerseits plus/minus die gleiche Grenze sei, wie sie der Bundesrat bereits beantragt hat, und dass diese Grenze andererseits auch etwas willkürlich sei, weil man auf die strategischen Ziele des Bundesrates verweise, die nicht vom Parlament beschlossen werden. Die Minderheit dagegen betonte, dass die Regelung des Ständerates schuldenbremsenkonform sei und es falsch sei, dass ein staatliches Unternehmen auf Kosten der Bevölkerung Schulden machen könne. Die Mehrheit will wiederum explizit nicht, dass man diese Tresoreriedarlehen oder weitere Darlehen während des Budgetprozesses eben dieser Konkurrenz aussetzt.

Die zweite Frage, welche wir in der Kommission diskutierten, war die Höhe des Zuschusses. Diese Frage stellte sich, weil der Ständerat eben diese Summe von 1,15 Milliarden Franken zwar bestätigte, aber die Ausgabenbremse nicht löste, was dann am Schluss einem Streichungsantrag gleichkam. Für die Mehrheit ist klar, dass der Auftrag der Motion, die eben einen Ausgleich des Verlustes aus den Jahren 2020 bis 2022 verlangte, erfüllt werden muss; wenn man das zusammenzählt, kommt man auf diese 1,15 Milliarden Franken. Die Mehrheit argumentiert weiter, dass es ein politischer Entscheid war, dass man auch die Bahnen – also die Bahninfrastruktur – ausbauen will. Daraus kommen nachher als Folgekosten Investitionen vor allem in Rollmaterial der SBB, und die SBB müssen dann auch wieder investieren. Mit der tieferen Summe, wenn wir also nur 600 Millionen Franken sprechen, würde das Korsett für die SBB enger. Die Minderheit aber verweist auf die Bundesfinanzen und darauf, dass die SBB im letzten Jahr wieder 52 Millionen Franken Gewinn machten. Die Kommission hat letztlich mit 13 zu 12 Stimmen an der Summe von 1,15 Milliarden Franken festgehalten.

Ich möchte Sie bitten, jeweils der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Ich darf einigen Kolleginnen und Kollegen zum Geburtstag gratulieren. Gestern hatten unsere Kolleginnen Anna Giacometti und Corina Gredig Geburtstag. Heute feiert unsere Kollegin Valérie Piller Carrard Geburtstag. Herzliche Gratulation! (*Beifall*)



Ziff. I Art. 20 – Ch. I art. 20

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.063/29268)

Für den Antrag der Mehrheit ... 94 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 92 Stimmen

(1 Enthaltung)

Ziff. I Art. 26b Abs. 1 – Ch. I art. 26b al. 1

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.063/29270)

Für den Antrag der Mehrheit ... 97 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 92 Stimmen

(1 Enthaltung)

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Das Geschäft geht an den Ständerat zurück.