

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|---|
| Suchabfrage | 23.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | Transitverkehr, Internationale Abkommen, Direkte Steuern |
| Akteure | Deutschland |
| Prozesstypen | Keine Einschränkung |
| Datum | 01.01.1990 - 01.01.2020 |

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Burgos, Elie
Bühlmann, Marc
Clivaz, Romain
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Gökce, Melike
Hirter, Hans
Käppeli, Anita
Mach, André
Pasquier, Emilia
Schnyder, Sébastien
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge
Zumbach, David

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Burgos, Elie; Bühlmann, Marc; Clivaz, Romain; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gökce, Melike; Hirter, Hans; Käppeli, Anita; Mach, André; Pasquier, Emilia; Schnyder, Sébastien; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Zumbach, David 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Transitverkehr, Internationale Abkommen, Direkte Steuern, Deutschland, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|-------------------------------------|----|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Grundlagen der Staatsordnung | 1 |
| Rechtsordnung | 1 |
| Rechtshilfe | 1 |
| Institutionen und Volksrechte | 1 |
| Volksrechte | 1 |
| Föderativer Aufbau | 2 |
| Interkantonale Zusammenarbeit | 2 |
| Aussenpolitik | 2 |
| Zwischenstaatliche Beziehungen | 2 |
| Landesverteidigung | 4 |
| Militärorganisation | 4 |
| Öffentliche Finanzen | 4 |
| Direkte Steuern | 4 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 4 |
| Verkehr und Kommunikation | 4 |
| Verkehrspolitik | 4 |
| Eisenbahn | 8 |
| Luftfahrt | 9 |
| Umweltschutz | 10 |
| Naturschutz | 10 |
| Klimapolitik | 10 |
| Bildung, Kultur und Medien | 11 |
| Kultur, Sprache, Kirchen | 11 |
| Urheberrecht | 11 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---------------|--|
| EJPD | Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement |
| UVEK | Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation |
| DBA | Doppelbesteuerungsabkommen |
| EFTA | Europäische Freihandelsassoziation |
| KVF-NR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates |
| WAK-SR | Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates |
| OECD | Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung |
| WBK-SR | Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur des Ständerates |
| KVF-SR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates |
| EU | Europäische Union |
| BAV | Bundesamt für Verkehr |
| EWR | Europäischer Wirtschaftsraum |
| BAZL | Bundesamt für Zivilluftfahrt |
| NEAT | Neue Eisenbahn-Alpentransversale |
| BV | Bundesverfassung |
| AGUR12 | Arbeitsgruppe zur Optimierung der kollektiven Verwertung von Urheberrechten und verwandten Schutzrechten |
| ATB | Alpentransitbörse |
| EHS | Emissionshandelssystem |
| EG | Europäische Gemeinschaft |
| BRD | Bundesrepublik Deutschland |
| EVD | Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement |
| ASTAG | Schweizerischer Nutzfahrzeugverband |

| | |
|----------------|---|
| DFJP | Département fédéral de justice et police |
| DETEC | Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication |
| CDI | Convention de double imposition |
| AELE | Association européenne de libre-échange |
| CTT-CN | Commission des transports et des télécommunications du Conseil national |
| CER-CE | Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats |
| OCDE | Organisation de coopération et de développement économiques |
| CSEC-CE | Commission de la science, de l'éducation et de la culture du Conseil des Etats |
| CTT-CE | Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats |
| UE | Union européenne |
| OFT | Office fédéral des transports |
| EEE | l'Espace économique européen |
| OFAC | Office fédéral de l'aviation civile |
| NLFA | Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes |
| Cst | Constitution fédérale |
| AGUR12 | Groupe de travail sur le droit d'auteur |
| BTA | Bourse du transit alpin |
| SEQE | Système d'échange de quotas d'émission |
| CE | Communauté européenne |
| RFA | République fédérale d'Allemagne |
| DFE | Département fédéral de l'économie publique |
| ASTAG | Association suisse des transports routiers |

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Rechtsordnung

Rechtshilfe

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 31.12.1996
HANS HIRTER

Bundesrat Koller und der französische Justizminister Toubon unterzeichneten am 28. Oktober ein **bilaterales Abkommen zur Vereinfachung der gegenseitigen Rechtshilfe**. Dieses erlaubt es, Rechtshilfegesuche direkt an die beteiligten Behörden zu richten; bisher mussten sie auf diplomatischem Weg über die Ministerien übermittelt werden. Mit Deutschland und Österreich waren analoge Zusatzvereinbarungen zum Europäischen Rechtshilfeübereinkommen bereits früher abgeschlossen worden, mit Italien sollen Verhandlungen über eine entsprechende Regelung 1997 aufgenommen werden.¹

Institutionen und Volksrechte

Volksrechte

MOTION
DATUM: 14.12.2012
MARC BÜHLMANN

Für einigen Wirbel sorgten die **Referenden gegen die Steuerabkommen mit Deutschland, Grossbritannien und Österreich**, die von der Auns, dem Bund der Steuerzahler, der Juso und der jungen SVP ergriffen wurden. Aufgrund von Termindruck musste das Abstimmungsbüchlein mit den Referenden bereits gedruckt werden, obwohl noch nicht klar war, ob die Referenden überhaupt zustande kommen würden. Erst Ende Oktober verfügte die Bundeskanzlei das Nichtzustandekommen der drei Referenden aufgrund fehlender Unterschriften. Vom 56-seitigen Bundesbüchlein waren also nur noch 18 Seiten (für die Änderung des Tierseuchengesetzes) gültig. Die Mehrkosten für den Druck betrugen rund CHF 1 Mio. Für lange Diskussionen sorgte aber auch die Kritik der Referendumskomitees an einzelne Gemeinden, welche für die Beglaubigung der Unterschriften zu viel Zeit gebraucht hätten. Das Bundesgesetz über politische Rechte (Art. 62) sieht vor, dass die Unterschriften „unverzüglich“ beglaubigt und dem Komitee zurückgegeben werden müssen. Vor allem die Auns bemängelte insbesondere Gemeinden aus dem Kanton Genf, die beglaubigte Unterschriften mittels B-Post zurückgeschickt hätten, welche dann nicht fristgerecht eingereicht werden konnten. Sie kündigte eine Liste säumiger Gemeinden und gar eine Beschwerde ans Bundesgericht an. Auch der Gewerbeverband beklagte das Verhalten der Gemeinden im Rahmen seiner Unterschriftensammlung gegen das Raumplanungsgesetz. In der Folge wurden verschiedene Lösungen diskutiert. Den Gemeinden solle etwa eine Frist vorgeschrieben werden oder die Beglaubigung sei ausserhalb der Referendumsfrist von 90 Tagen anzusetzen. Eine ähnliche Diskussion wurde bereits Anfang der 1990er Jahre geführt, als das Referendum gegen die NEAT nur sehr knapp zustande gekommen war. Die Staatspolitische Kommission reichte in der Folge eine Kommissionsmotion ein, die getrennte Fristen für das Sammeln und Beglaubigen der Unterschriften verlangt. Noch in der Wintersession nahm die grosse Kammer das Begehren an. Im Ständerat stand das Geschäft 2012 noch aus. Ebenfalls noch nicht behandelt war eine Motion Stamm (svp, AG) (12.4260), die die Verantwortung für die Beglaubigung nach der Frist für die Unterschriftensammlung an die Bundeskanzlei übertragen will.²

MOTION
DATUM: 07.10.2013
MARC BÜHLMANN

Die aufgrund der Probleme bei der Unterschriftensammlung für die Referenden gegen die Doppelbesteuerungsabkommen mit Deutschland, Österreich und Grossbritannien eingereichte und noch 2012 von der grossen Kammer gutgeheissene Motion der Staatspolitischen Kommission des Nationalrats wurde im Berichtjahr im Ständerat behandelt. Inhalt der Motion war die Forderung nach **getrennten Fristen für das Sammeln und die Beglaubigung der Unterschriften**. Besagte Referenden waren knapp nicht zustande gekommen, wofür die Referendaren – allen voran die Auns – das schleppende Beglaubigungsverfahren in den Gemeinden verantwortlich gemacht hatten. In der Zwischenzeit hatte das Bundesgericht die Beschwerde der Auns allerdings abgewiesen. Die nachgereichten bescheinigten Unterschriften waren nicht fristgerecht eingereicht und deshalb als ungültig betrachtet worden. Das Gericht bekräftigte damit Artikel 141 BV, wonach bescheinigte Unterschriften bis spätestens am letzten Tag der 100-tägigen Frist bei der Bundeskanzlei eintreffen müssen. Bundeskanzlerin Casanova wies die Ständeräte darauf hin, dass die Probleme häufig bei

der mangelnden Organisation der Referendumskomitees selber liegen, welche die Unterschriften den Gemeinden zu spät oder gesammelt statt gestaffelt zur Beglaubigung überreichen. Auch weil der Bundesrat in seiner Antwort auf die Motion darauf hinwies, dass er eine Teilrevision der politischen Rechte zu diesem Anliegen vorbereite, lehnte die kleine Kammer die Motion mit 32 zu 1 Stimme bei 4 Enthaltungen ab. Eine Motion Stamm (svp, AG) (12.4260), die in eine ähnliche Stossrichtung zielte, wurde in der Folge auch im Nationalrat mit 127 zu 66 Stimmen abgelehnt. Die SVP wurde in diesem Begehren einzig von der geschlossenen grünen Fraktion unterstützt. In der Vernehmlassung, in welche die besagte Revision der politischen Rechte im März geschickt wurde, stiess die Idee einer gestaffelten Frist auf eher negative Reaktionen.³

Föderativer Aufbau

Interkantonale Zusammenarbeit

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT
DATUM: 23.01.1996
HANS HIRTER

Die vier Staaten Deutschland, Frankreich, Luxemburg und Schweiz schlossen am 23. Januar einen "Karlsruher Abkommen" genannten Staatsvertrag ab, welcher die **Zusammenarbeit zwischen kommunalen und regionalen Gebietskörperschaften in den Grenzregionen** erleichtern soll. Das Vertragsgebiet umfasst Luxemburg, die französischen Regionen Lothringen und Elsass, die deutschen Bundesländer Saarland, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg sowie die Kantone Aargau, Basel-Land, Basel-Stadt, Jura und Solothurn. Als wichtigste Neuerung erhalten die Gemeinden dieser Regionen die Kompetenz, ohne vorherige Bewilligung durch übergeordnete Instanzen grenzüberschreitende Zusammenarbeitsverträge abzuschliessen und bereits bestehenden Zweckverbänden beizutreten.⁴

Aussenpolitik

Zwischenstaatliche Beziehungen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 30.12.1991
ANDRÉ MACH

L'année 1991 a été marquée par de nombreux **entretiens bilatéraux** entre le gouvernement suisse et celui de différents **pays européens** sur la question du **traité de l'EEE** et de l'accord sur le **transit alpin**. Ce type d'échanges a permis aux autorités helvétiques de mieux faire comprendre la position de la Suisse sur de tels sujets. Ainsi, le chef du DFEP et le secrétaire d'Etat aux affaires économiques extérieures ont eu des contacts avec tous les inter-locuteurs des pays de l'AELE, des représentants des pays qui s'apprêtaient à assumer la présidence de la CE (Pays-Bas et Portugal) et avec des membres du gouvernement des principaux pays de la CE.⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 09.12.2002
ROMAIN CLIVAZ

Deux **Conventions de double imposition** avec la République fédérale d'Allemagne (02.037) et la Lettonie (02.042) ont été acceptées par les deux Chambres. Celles avec la République d'Ouzbékistan (02.062), la République d'Estonie (02.064) et la République de Lituanie (02.066) n'ont été examinées que par la chambre haute.⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 24.06.2009
SÉBASTIEN SCHNYDER

En mars, suite au conflit fiscal qui opposait l'UE et la Suisse, le ministre allemand des finances, Peer Steinbrück, a tenu des **propos agressifs** envers la Suisse. L'ambassadeur allemand à Berne, Axel Berg, a été convoqué au palais fédéral. Le parlement a critiqué les paroles du ministre allemand mais également le comportement du Conseil fédéral. Le conflit s'est envenimé notamment lors de la comparaison faite par le député Thomas Müller (pdc, SG) avec la gestapo. La polémique s'est ainsi également propagée en Allemagne. Hans-Rudolf Merz a alors rappelé l'importance de l'entretien de bonnes relations avec l'Allemagne et la chancelière allemande, Angela Merkel, s'est distanciée des propos ayant déclenché la polémique. Par la suite, Micheline Calmy-Rey s'est rendue à Berlin afin de discuter du secret bancaire avec le ministre allemand des affaires étrangères, Frank-Walter Steinmeier. Ce dernier a félicité la Suisse pour sa volonté d'intégrer les standards de l'OCDE dans l'échange d'informations fiscales et a montré la volonté d'enterrer l'escalade qui a suivi les propos de son collègue ministre des finances. Au mois de mai, une délégation parlementaire est allée à Berlin rencontrer Peer Steinbrück. Suite à cette rencontre, la délégation a affirmé que le ministre allemand n'exigerait plus d'échange automatique d'informations en matière fiscale. Finalement, Hans-Rudolf Merz s'est rendu à Berlin afin de rencontrer le ministre allemand des finances et de confirmer la volonté d'assouplir le secret

bancaire. Cette rencontre a mis fin aux tensions qui ont opposé l'Allemagne et la Suisse.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.10.2010
SÉBASTIEN SCHNYDER

En début d'année, le gouvernement allemand s'est vu proposer des **données volées** dans le cadre de sa lutte contre la fraude fiscale. Elles auraient concerné 1500 clients d'un établissement bancaire helvétique. La chancelière allemande, Angela Merkel, s'est montrée favorable à l'achat et à l'utilisation de cette liste. Suite à cela, l'UDC a exigé la suspension immédiate des négociations relatives à la conclusion d'une convention de double imposition (CDI) et a déposé une plainte auprès du Ministère public de la Confédération. Le PLR a déclaré que l'utilisation de ces données a rendu difficile la continuation des négociations et la majorité de ses parlementaires fédéraux ont demandé au gouvernement de porter plainte devant la Cour internationale de justice. Le PDC a réclamé des sanctions aggravées pour la violation du secret bancaire et le PS a condamné le vol de données. Toutefois, la Suisse a semblé isolée et ne pas avoir les moyens de répondre à son principal partenaire économique. Le Conseil fédéral a effectivement rejeté l'idée d'un gel des négociations car il estime que la conclusion de CDI avec l'ensemble des membres de l'UE pourrait rendre caduque les demandes insistantes afin de conclure un accord multilatéral intégrant un échange automatique d'informations. Enfin, d'autres offres de données volées ont été faites à différents Länder. Ces affaires font suite à celles des données volées à la filiale HSBC de Genève et revendues au gouvernement français. Le conflit s'est légèrement apaisé lorsque les gouvernements des deux pays ont paraphé une nouvelle **CDI** à la fin du mois de mars, puis lorsque des parlementaires suisses sont allés rencontrer leurs homologues allemands en octobre.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 17.06.2011
ANITA KÄPPELI

Nach dem Nationalrat behandelte auch der Ständerat in der Sommersession das neue **Doppelbesteuerungsabkommen (DBA)** mit Deutschland, welches anschliessend von beiden Räten in der Schlussabstimmung angenommen wurde. Im Nationalrat stimmte die SVP-Fraktion dagegen, da sie befürchtete, den Schweizer Finanzplatz durch Abkommen dieser Art zu schwächen.⁹

ANDERES

DATUM: 21.09.2011
ANITA KÄPPELI

Die Beilegung des Steuerstreits zwischen der Schweiz und Deutschland nahm im September mit der **Unterzeichnung eines bilateralen Steuerabkommens** zwischen Bundesrätin Widmer-Schlumpf und dem deutschen Finanzminister Wolfgang Schäuble eine wichtige Hürde. Es regelt die Besteuerung der Kapitalerträge und des Vermögens von deutschen Staatsbürgern, welches bei Schweizer Banken deponiert ist.¹⁰

MOTION

DATUM: 10.12.2013
EMILIA PASQUIER

Mettant le doigt sur une **discrimination touchant les citoyens suisses résidant en territoire helvétique, mais travaillant en Allemagne**, le conseiller national Alfred Heer (udc, ZH) a déposé une motion demandant au Conseil fédéral d'adapter la convention contre la double imposition (CDI) avec l'Allemagne. Selon le motionnaire, la jurisprudence allemande considère de manière abusive l'Allemagne comme lieu de domicile des personnes suisses travaillant en Allemagne. Le Conseil national a soutenu la proposition par 109 voix contre 77 et 5 abstentions. A l'inverse, la CER-CE a rejeté la motion. Suivant l'avis du Conseil fédéral, la CER-CE a précisé qu'une modification de la CDI serait inefficace pour répondre aux attentes du motionnaire et a réfuté la présence d'une discrimination à l'égard des travailleurs suisses. Le Conseil des Etats a corroboré l'avis de sa commission en refusant la motion par 21 voix contre 14.¹¹

Landesverteidigung

Militärorganisation

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 22.07.2007
ELIE BURGOS

En début d'année, le Conseil fédéral a adopté le programme 2007 de **coopération militaire internationale en matière de formation**. Ce programme prévoit des exercices dans les pays scandinaves, en Allemagne, en Grèce et en Suisse.¹²

Öffentliche Finanzen

Direkte Steuern

MOTION
DATUM: 20.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Nationalrat lehnte eine Motion Bugnon (svp, VD) betreffend **Aufteilung der Steuern des Flugpersonals zwischen der Schweiz und Deutschland** ab. In seiner Antwort erklärte der Bundesrat, dass die deutsche Gesetzesänderung, welche eine Lücke im deutschen Steuerrecht schliesst, für die betroffenen Personen in der Regel eine Verschlechterung mit sich bringe. Dies sei allerdings nicht darauf zurückzuführen, dass es sich um eine unzureichende Regelung handle, sondern dass die betroffenen Personen aufgrund der deutschen Regelung während Jahren einen Steuervorteil hatten, der anderen in der Schweiz ansässigen Personen, die in Deutschland eine unselbständige Erwerbstätigkeit ausüben und nicht Grenzgänger sind, verwehrt war und ist.¹³

BERICHT
DATUM: 12.11.2014
DAVID ZUMBACH

Die Schweiz schneide im internationalen Vergleich Punkto **Steuerattraktivität für natürliche und juristische Personen** gut ab. Zu diesem Schluss kommt der Bundesrat in einem **Bericht**, den er im November 2014 verabschiedet hat und der unter anderem auf eine Motion Feller (fdp, VD) aus dem Jahr 2013 zurückgeht. Um ihre steuerliche Wettbewerbsfähigkeit im Bereich der juristischen Personen erhalten zu können, müsse die Schweiz, so der Bundesrat, im Rahmen der geplanten Unternehmenssteuerreform III, die die Abschaffung attraktiver, aber international nicht mehr akzeptierter Sonderregelungen vorsieht, jedoch neue, international kompatible Massnahmen treffen. Im Vergleich zu grossen Volkswirtschaften wie den USA, Deutschland, Frankreich oder Italien stünden kleine Volkswirtschaften wie die Schweiz im internationalen Steuerwettbewerb generell stärker unter Druck, attraktive steuerliche Rahmenbedingungen anzubieten.¹⁴

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 04.09.1990
SERGE TERRIBILINI

Le problème d'un corridor routier pour les 40 tonnes s'est toutefois posé de façon aiguë en été, après que le ministère ouest-allemand des transports en a fait la requête officielle. Celle-ci exigeait de la Suisse une solution de rechange provisoire, suite à la fermeture d'une importante voie d'accès à l'autoroute Munich-Vérone par le Brenner en Autriche (effondrement du pont auto-routier sur l'Inn près de Kufstein dans le Tyrol). L'Allemagne, suivie de l'Italie, firent pression sur les autorités helvétiques, leur demandant un geste de solidarité, pour la durée des travaux de réparation. En réponse, **le Conseil fédéral mit en consultation le projet d'ouvrir la N2 entre Bâle et Chiasso au 40 tonnes**. Il apparut alors que tous les cantons riverains de cet axe (AG, BL, BS, LU, NW, SO, TI, UR) s'opposèrent fermement à une telle idée, craignant la surcharge de trafic et de pollution que cela impliquerait.¹⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.12.1990
SERGE TERRIBILINI

En fin d'année, les ministres des transports des Douze ont demandé à la Commission européenne de continuer, en 1991, les négociations en cours avec la Suisse afin de tenter de sortir de l'impasse dans laquelle, malgré tout, elles se trouvent, des blocages sérieux subsistant encore. **La CE désirerait plus de souplesse de la part de la Suisse pour ce qui est des exemptions à accorder aux 40 tonnes lorsque ceux-ci véhiculent des denrées périssables**. Elle exige, de plus, que ce type de transport soit, dans une certaine mesure, autorisé à circuler sur le réseau autoroutier suisse la nuit et le dimanche. Par ailleurs, plusieurs Etats de la CE (Allemagne, Grèce) ont proposé

d'intégrer ces négociations dans celles sur la création d'un Espace économique européen (EEE) afin d'obtenir plus facilement des concessions. Une majorité de pays s'y est cependant opposée. La Suisse, quant à elle, a toujours rejeté cette idée.¹⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a approuvé l'**accord trilatéral Suisse-Allemagne-Italie** qui constitue un fondement important de la mise en application du traité sur le transit, et des mesures provisoires décidées en 1989 par le gouvernement dans l'attente des transversales alpines. Ce texte a pour but d'améliorer l'offre de transport combiné rail-route et prévoit, à cet effet, d'en élever la capacité d'ici 1994 grâce à des mesures techniques, ainsi qu'au développement de tronçons et de terminaux. Il règle l'adaptation des infrastructures sur les axes du Lötschberg-Simplon et du Gothard, pour que les capacités de ferroutage de la Suisse ne débouchent pas sur des goulets d'étranglement aux frontières. Outre les adaptations techniques, les extensions de réseaux et la construction de terminaux, l'accent est mis sur la suppression d'entraves administratives et sur une harmonisation des tarifs et des horaires.¹⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le corollaire à **ce traité, et** qui figure dans le même message, est l'**accord trilatéral** entre la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et l'Italie sur le trafic combiné rail-route. Ce texte vise à développer les infrastructures de ces pays dans le cadre de la solution transitoire (développement de la capacité des lignes du Lötschberg et du Gothard) dans l'attente des nouvelles transversales alpines. Pour qu'un flot ininterrompu de trafic ferroviaire soit assuré aux frontières suisses, l'accord prévoit la construction de diverses installations au nord et au sud de ces lignes, tels de nouveaux terminaux ainsi que des extensions de réseaux. Les chemins de fer italiens (FS) ont mis en fonction la première partie de la gare de triage de Domodossola 2. Cette installation est un élément capital dans le cadre du doublement de la voie du Lötschberg, de la revitalisation de la ligne du Simplon et de la réalisation des NLFA.

Ces textes **ont été adoptés** à l'unanimité **par le parlement**, malgré l'abstention des écologistes.¹⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 15.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Réagissant à l'acceptation de l'initiative des Alpes et doutant que cette dernière soit compatible avec l'accord sur le transit, la **Commission européenne ainsi que le Conseil des ministres des transports** européens ont regretté la décision du souverain helvétique et **ont décidé de réévaluer l'ensemble des relations de l'UE avec la Suisse**. De fait, les négociations bilatérales qui devaient débiter en avril ont été reportées. En outre, à l'exception de l'Autriche, qui connaît des problèmes identiques à ceux de la Suisse en matière de transit, et de la Grande-Bretagne, plutôt compréhensive, la plupart des pays européens ont fait part individuellement de leur désapprobation, voire de leur condamnation. La France et l'Allemagne, notamment, ont eu des mots sévères pour qualifier la décision suisse. Pour leur part, les transporteurs des pays européens ont proposé de mettre en oeuvre des mesures de rétorsion.¹⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.06.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Réunis à nouveau au mois de juin à Luxembourg, **les ministres des transports ont accueilli avec une grande satisfaction l'engagement ferme et précis des autorités helvétiques** sur la question des 40 tonnes, regrettant toutefois que ces dernières se montrent si intransigeantes sur la question plus particulière du libre accès aux villes du Plateau. Tout autre en revanche fut le ton adopté par l'UE au sujet des propositions faites en matière de fiscalité routière, les Etats membres estimant inacceptables les nouvelles taxes envisagées par la Suisse. De nombreux pays (Allemagne, Italie, et Hollande), peu enclins à réaliser le principe de la vérité des coûts, ont souligné que la contrepartie fiscale exigée par la Confédération impliquerait un renchérissement très important du trafic routier. Plus favorables à une fiscalité visant à internaliser les coûts du trafic routier, la France et l'Autriche ont pour leur part relevé que l'introduction non concertée de telles mesures aurait pour conséquence un accroissement ultérieur du trafic sur leurs axes nationaux respectifs d'ores et déjà surchargés. Première concernée par la politique de la Confédération en la matière, l'Autriche a notamment précisé qu'elle s'opposerait fermement à toute concession faite à la Suisse sur cette question tant que l'UE lui interdirait de prendre des mesures similaires.

Mentionnons également que les Quinze ont rejeté un projet d'accord de la Commission européenne qui prévoyait, parallèlement à la hausse progressive du tonnage autorisé

sur les routes helvétiques, l'adaptation concertée des fiscalités routières européennes et suisses au principe de la vérité des coûts. Selon les ministres respectifs des différents Etats-membres, un accord avec la Suisse ne devait pas entraîner des décisions précipitées liant les mains de l'UE en la matière, la question de la vérité des coûts n'ayant encore été que très peu discutée au sein de l'Union. La Commission envisageant par ailleurs de percevoir sur les axes de transit alpins une taxe spécifique à cet espace géographique, l'Allemagne et la Hollande ont pour leur part clairement fait savoir qu'elles s'opposeraient à toute solution limitée à l'arc alpin. Selon ces deux pays, les problèmes du trafic poids lourd ne sont pas limités aux Alpes.²⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 27.01.1998
LAURE DUPRAZ

Plusieurs pays membres de l'UE ont vivement contesté le compromis de Kloten. L'Allemagne jugeait la taxe trop élevée. L'Autriche redoutait que la taxe soit dissuasive, ne permettant pas de détourner le trafic du Brenner. Elle a déclaré qu'elle n'accepterait pas d'être moins bien traitée que la Suisse par l'UE. Relevons aussi que l'Autriche a dépassé le coût maximal autorisé par la directive sur l'eurovignette pour le passage du Brenner. Cela lui valu une plainte de Bruxelles auprès de la Cour européenne de justice. La France, l'Espagne et le Portugal ont contesté les concessions consenties à la Suisse dans le domaine aérien. Les transporteurs italiens, quant à eux, se sont opposés durement au projet, menaçant de prendre des mesures de rétorsion contre la Suisse. Ils ont revendiqué, entre autres, la suppression de l'interdiction de circuler la nuit.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 29.01.1998
LAURE DUPRAZ

A ce stade, les négociations bilatérales peinaient à sortir de l'ornière. **Les désaccords persistaient sur le compromis de Kloten** et de multiples problèmes restaient encore en suspens dans les secteurs des personnes, de l'agriculture et en matière institutionnelle. En outre, le directeur de l'ASTAG, M. Crippa, a déclaré, dans une lettre envoyée au ministère allemand des transports, que l'échec des négociations sur les transports provenait des exigences irréalistes et de l'attitude butée et égoïste du gouvernement suisse. Cet épisode envenima un peu plus les relations entre la Suisse et l'UE. L'affaire connut de nombreux échos dans toute la presse. Le chef du DETEC, les partis et les organisations économiques suisses ont condamné unanimement l'attitude de l'ASTAG.²¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 18.03.1998
LAURE DUPRAZ

Réunis à Bruxelles à la fin mars, **les ministres des transports des Quinze n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur le compromis de Kloten**. Plusieurs pays, l'Allemagne en tête, ont jugé l'accord inacceptable. Le conseiller fédéral Leuenberger a réitéré son refus de renégocier le montant de la taxe (CHF 330), confirmant ainsi la validité de l'accord de janvier. Dès lors, les ministres des Affaires étrangères ont renoncé à procéder à un état des lieux des négociations bilatérales avec la Suisse, lors de leur réunion de la fin avril. Les négociations butaient toujours sur des obstacles dans les domaines de la libre circulation des personnes, de l'agriculture et surtout des transports. Au sein de l'UE, les difficultés pour aboutir à un compromis avec la Suisse étaient étroitement liées au règlement du dossier «eurovignette», dont l'objectif est d'harmoniser les taxes et redevances applicables aux poids lourds communautaires pour l'usage des infrastructures routières. A la fin juin, les chefs de la diplomatie des pays de l'UE se sont enfin réunis pour un état des lieux des négociations bilatérales. Une avancée a été soulignée dans plusieurs secteurs, excepté celui des transports, véritable pierre d'achoppement des négociations. L'Allemagne et l'Italie sont restées pour leur part très réticentes à l'accord de Kloten, sans toutefois demander la renégociation du compromis.²²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Herbst beschlossen die sechs Verkehrsminister der Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Slowenien und Schweiz, neue Lösungen für den Transitverkehr durch die Alpen zu erarbeiten. Eine gemeinsam zu erstellende Studie soll die **Möglichkeiten einer Alpentransitbörse** aufzeigen. EU-Verkehrskommissar Barrot sagte die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union zu.²³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 07.05.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'occasion de leur rencontre à Vienne (A), les ministres des transports des pays alpins ont apporté leur soutien à l'introduction de systèmes de régulation du trafic tels qu'une **bourse du transit alpin** et l'échange de droits d'émissions afin de réduire l'impact écologique du trafic de marchandises et d'en améliorer la sécurité. Ils ont par ailleurs convenu de procéder en trois étapes. Dans un premier temps, il s'agit de favoriser l'utilisation des camions les moins polluants. Ensuite, la mise en œuvre du concept « Toll+ » par l'alignement des redevances nationales des autres pays alpins sur la redevance suisse pour les poids lourds liée aux prestations (RPLP) doit permettre d'internaliser les coûts externes du trafic. Enfin, un transfert notable de la route au rail sera réalisé grâce à l'introduction d'instruments de pilotage limitatifs tels que la bourse du transit alpin et le marché des droits d'émission. Moritz Leuenberger, qui a pris la présidence de la conférence des ministres des transports des pays alpins pour la période 2009-2011, a reçu de ses homologues le mandat d'étudier les conditions de mise en œuvre de la démarche et a fait part de sa volonté de présenter, d'ici à 2011, un projet réalisable. La principale difficulté de l'entreprise consiste à trouver une solution acceptable pour l'UE, notamment du point de vue de sa conformité au droit européen, l'UE ne menant pas pour l'heure une politique de transfert, contrairement à la Suisse et à l'Autriche.²⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 24.07.2010
NICOLAS FREYMOND

Concrétisant la décision prise lors de la rencontre des ministres des transports des pays alpins l'année précédente à Vienne (A), l'Office fédéral des transports (OFT) a lancé une **étude approfondie concernant la bourse du transit alpin**, le marché des droits d'émission et les péages différenciés selon la demande (Toll+), afin de réunir des données scientifiques, techniques et opérationnelles comparables pour chacun de ces trois instruments de régulation du trafic alpin. Ces données doivent servir à l'élaboration de divers scénarios, appliquant individuellement ou combinant ces instruments, dont les effets réglementaires et les conséquences financières seront ensuite analysés. L'OFT a par ailleurs entrepris deux autres études, l'une portant sur la compatibilité de ces systèmes de gestion du trafic alpin avec le droit européen, avec l'accord bilatéral Suisse/UE sur les transports terrestres et avec le droit interne des Etats concernés, tandis que l'autre examine l'impact socioéconomique de ces systèmes sur les régions et les pays impliqués. Ces trois études fourniront la base pour les décisions de la rencontre ministérielle d'octobre 2011 présidée par la Suisse.²⁵

STUDIEN / STATISTIKEN

DATUM: 31.05.2011
SUZANNE SCHÄR

Im internationalen Rahmen werden mit der Alpentransitbörse (ATB), einem Emissionshandelssystem (EHS) und dem Mautansatz (Toll+) drei **Lenkungsinstrumente zur Verlagerung des alpenquerenden Gütertransits auf die Schiene** erwogen. Über die informelle Gesprächsplattform Suivi de Zurich soll eine gemeinsame Lösung für den gesamten Alpenbogen gefunden werden. Daran beteiligen sich neben der Schweiz Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien sowie die EU im Beobachterstatus. Im Berichtsjahr wurden zwei Studien publiziert, welche die diskutierten Ansätze zur Verkehrslenkung vertiefen. Die vom Lenkungsausschuss des Suivi de Zurich bestellte Studie „Albatras“ stellte in einem ersten Schritt die Vergleichbarkeit der drei Lenkungsinstrumente her und arbeitete in insgesamt 21 Szenarien die Auswirkungen heraus, die bei einem gesonderten oder kombinierten Einsatz zu erwarten wären. Im Mai des Berichtsjahrs bestellte der Lenkungsausschuss zwei weitere Berichte, die sich mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der diskutierten Systeme sowie den rechtlichen Rahmenbedingungen (Vereinbarkeit mit nationalem und EU-Recht sowie mit bestehenden internationalen Abkommen; Prinzip der Nichtdiskriminierung) beschäftigen. Die zweite, im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) erstellte Studie befasste sich mit den regionalen Auswirkungen einer Alpentransitbörse. Die Autoren stellten fest, dass sich die ATB als Lenkungsinstrument grundsätzlich eignet. Als Begleitmassnahme zugunsten der betroffenen strukturschwachen Regionen wurde jedoch eine vollständige Ausnahme der Lokal- und Kurzstreckenverkehrs (im Umkreis von 40 bzw. 150 bis 200 km um den Alpenkamm) von der ATB empfohlen. Gleichzeitig wiesen die Autoren des Berichts auf den Widerspruch einer solchen Ausnahmeregelung zum Nichtdiskriminierungsverbot der EU hin.²⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 02.05.2012
NIKLAUS BIERI

Die informelle Gesprächsplattform **Suivi de Zurich** bzw. **Follow up Zurich** führte zu einem Ergebnis: Die Verkehrsminister der beteiligten Alpenländer Schweiz, Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien (sowie der EU im Beobachterstatus) einigten sich am 2. Mai des Berichtjahres in Leipzig unter der Leitung von Bundesrätin Leuthard auf ein verkehrspolitisches Dokument. Die „Schlussfolgerungen von Leipzig“ enthalten eine Würdigung der bisherigen Arbeit, die Absichtserklärung zur Schaffung einer Informationswebsite zum Ereignismanagement bei Unfällen, Staus und anderen Störungen der Transitachsen, sowie den Beschluss, das Konzept des Toll+-Systems (Einführung von nachfrageabhängigen Strassengebühren) zu vertiefen. Ein limitierendes Schwerverkehrsmanagement-Instrument soll erst 2025/2030 für den gesamten Alpenraum eingeführt werden. Mit dem Ende der Konferenz übergab Bundesrätin Leuthard den Vorsitz turnusgemäss an den deutschen Verkehrsminister Ramsauer.²⁷

POSTULAT

DATUM: 11.06.2012
NIKLAUS BIERI

Das im Mai des Berichtjahres im Ständerat eingereichte Postulat Abate (fdp, TI) fordert vom Bundesrat einen Bericht zur strategischen Vision der **Entwicklung der Nord-Süd-Verbindung der Bahn**, speziell der Gotthardachse. Von mehreren Sprechern wurde in der Debatte auf die Notwendigkeit einer Gesamtschau über die strategische Entwicklung hingewiesen. Bundesrätin Leuthard betonte in ihrer Antwort, dass sich strategisch seit der Neat-Strategie nichts geändert habe und man nun in der Umsetzungsphase stehe, in welcher neben der Schweiz auch Deutschland und Italien halten müssten, was abgemacht worden sei. Der Ständerat überwies das Postulat entgegen dem Antrag des Bundesrates mit 29 zu 3 Stimmen.²⁸

Eisenbahn

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 09.01.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Réunis à Lugano, les ministres des transports de **l'Allemagne, de l'Italie, des Pays-Bas et de la Suisse ont signé une convention sur les transports par rail** visant à développer l'axe menant de Rotterdam à la Lombardie. L'accord vise à augmenter la quantité de marchandises transportées sur le rail par l'amélioration des infrastructures et des conditions-cadres. Le trafic international des marchandises sur l'axe nord-sud sera ainsi simplifié et accéléré notamment par l'harmonisation des directives administratives et des formalités douanières. La déclaration commune signée correspondait au texte adopté en 2001 par les Pays-Bas et la Suisse. Les problèmes du trafic nord-sud avaient alors été évalués par un groupe de travail. Dans le courant 2002, des représentants allemands et italiens s'y étaient joints. Un plan de mesures, assorti de propositions d'amélioration, a dès lors été mis en place. Le groupe a obtenu un premier résultat tangible avec un guichet virtuel unique « one-stop-shop »: les clients du trafic marchandises disposent désormais d'un seul point de contact et de vente par le biais duquel ils obtiennent le droit de circuler sur un tronçon ferroviaire, à un moment déterminé, dans les différents pays de transit. Des mesures à court terme ont été réalisées durant l'année sous revue, celles à moyen terme interviendront d'ici à 2007, celles à long terme d'ici 2015, après l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Elles touchent aussi bien les pays, que les gestionnaires des infrastructures et les entreprises ferroviaires. Les possibilités d'amélioration, dont les Etats sont responsables, concernent la reconnaissance mutuelle de l'admission des mécaniciens de locomotive, ainsi que la simplification des formalités de douane. Ils veilleront aussi à supprimer les goulets d'étranglements et à améliorer les capacités. Bien que concurrentes, les entreprises ferroviaires s'engagent à faciliter le passage des frontières, notamment en utilisant des locomotives multicourants.²⁹

BERICHT

DATUM: 06.06.2007
NICOLAS FREYMOND

En juin, lors des délibérations du Conseil national sur le **rapport de la DSN pour l'année 2006**, le groupe UDC a déposé une demande de renvoi et une motion d'ordre visant à repousser le traitement de l'objet pour confier à la commission de gestion le mandat d'examiner le caractère contraignant et les garanties pour la Suisse des accords bilatéraux conclus avec l'Italie et l'Allemagne concernant la NLFA. Le conseiller national Baader (udc, BL) a rapporté que le directeur des chemins de fer italiens avait déclaré dans les médias que l'axe du Lötschberg était plus favorable au transport de marchandises que le tunnel du Ceneri. Selon son groupe, cette déclaration remet en cause le choix des Chambres d'investir CHF 3 milliards pour le percement de ce tunnel. Les autres partis ont réagi très négativement. Rappelant qu'il s'agissait uniquement de débattre du rapport d'activité 2006, ils ont dénoncé une nouvelle tentative de l'UDC visant à dénigrer le projet de la NLFA. Au vote, le Conseil national a rejeté par 125 voix contre 42 la demande de renvoi et par 115 voix contre 45 la motion d'ordre. Les deux

Chambres ont par ailleurs pris acte du rapport de la DSN.³⁰

ANDERES
DATUM: 17.04.2010
NICOLAS FREYMOND

La Délégation de surveillance de la NLFA (DSN) s'est inquiétée du **raccordement de l'axe suisse nord-sud au réseau ferroviaire allemand**. En raison des nombreuses oppositions au projet d'élimination du goulet d'étranglement sur le tronçon Bâle-Karlsruhe (D), la mise en service des deux voies supplémentaires dédiées au trafic marchandises ne surviendra pas d'ici à l'ouverture du tunnel de base du Gothard, en 2017. La DSN a invité les CTT des chambres à se saisir du problème.³¹

ANDERES
DATUM: 15.11.2017
NIKLAUS BIERI

Am 12. August 2017 hatte sich bei Rastatt DE bei Bauarbeiten an einer Untertunnelung ein Gleis abgesenkt. Der destabilisierte Untergrund führte zu einer **Streckenblockierung bei der Rheintalbahn**, welche Auswirkungen auf den ganzen europäischen Gütertransport hatte. Während Bahnpassagiere auf der betroffenen Strecke mit Bussen um die gesperrte Stelle befördert wurden, fiel der Gütertransport auf der Schiene komplett aus. Von den rund 200 Güterzügen, die jeweils pro Tag auf der betroffenen Strecke unterwegs waren, konnten Anfang September rund 50 über Ausweichstrecken (via Stuttgart oder durch Frankreich) verkehren. Strassentransportfirmen und die Rheinschifffahrt konnten Güter im Volumen von rund 60 Zügen pro Tag aufnehmen, fast die Hälfte des üblichen Gütertransportvolumens konnte jedoch nicht transportiert werden. Der Unterbruch im Güterbahnkorridor zwischen Rotterdam und Genua machte sich vielseitig bemerkbar, so mussten etwa viele Schweizer Firmen auf Rohstoffe warten und Produktionseinbussen verkraften. Die Rheinschifffahrt freute sich über das Wachstum im Auftragsvolumen und führte kurzzeitig gar den 24-Stunden-Betrieb ein, die Anbieter im kombinierten Güterverkehr sorgten sich jedoch um ihren Kundenstamm. Um die Dringlichkeit des Problems für die Schweizer Wirtschaft zu unterstreichen und um ausreichende Ersatzstrecken zu fordern, schrieb Bundesrätin Leuthard an den deutschen Verkehrsminister Dobrindt. Betroffene aus der Wirtschaft äusserten ebenso wie Mitglieder des Bundesparlaments Kritik an Deutschland, in ihren Augen dauerte die Behebung der Panne viel zu lange. Am 1. Oktober konnte der Verkehr auf der Strecke wieder aufgenommen werden – die Deutsche Bahn hatte die im destabilisierten Streckenteil steckende Tunnelbohrmaschine aufgegeben und einbetoniert und so den Untergrund wieder stabilisiert.

In der Antwort auf die Interpellation 17.3765 des Urner Ständerats Dittli (fdp, UR) hielt der Bundesrat im November 2017 fest, es gelte «die internationale Zusammenarbeit auf den europäischen Güterverkehrskorridoren und zwischen den einzelnen Korridoren zu verbessern». Im Nationalrat wollte Fabio Regazzi (cvp, TI) mit seiner Interpellation 17.3746 ebenfalls Auskunft darüber erhalten, wie «ein Rastatt» zukünftig vermieden werden könne und ob der Bundesrat beabsichtige, die Haftungsbestimmungen zu verändern. Der Bundesrat antwortete Mitte November 2017, die «Ausbauten auf den Korridoren müssen priorisiert und vorangetrieben [...] und das grenzüberschreitende Krisenmanagement der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen verbessert werden». Die Anpassung der Haftungsbestimmungen werde international zu überprüfen sein, der Bundesrat plane, dies auf internationaler Ebene anzusprechen. Zu den gesamtwirtschaftlichen Folgen der Panne in Rastatt für die Schweiz wollte sich der Bundesrat nicht äussern.³²

Luftfahrt

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 21.11.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le directeur de l'OFAC et le chef de l'Etat-major des Forces aériennes ont signé conjointement avec leurs homologues allemands, belges, français, luxembourgeois et néerlandais une déclaration d'intention en vue de la **création d'un bloc d'espace aérien couvrant les six Etats et baptisé FABEC** (pour Functional Airspace Block Europe Central). Cette démarche est conçue dans la perspective du projet de Ciel unique européen (Single European Sky, SES) lancé par l'UE. Les prestataires de services de navigation aérienne concernés, notamment Skyguide, ont pour leur part conclu un accord jetant les bases d'une collaboration renforcée sur le plan opérationnel. Si les travaux ont déjà débuté, l'accord international créant formellement le FABEC sera soumis aux chambres fédérales en 2010.³³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 03.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Dans le cadre du projet de Ciel unique européen, la Suisse, l'Allemagne, la France, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg ont signé un traité prévoyant la gestion en commun de leurs espaces aériens au sein du **Bloc d'espace aérien fonctionnel Europe centrale (FABEC)**. Le FABEC, qui représente 55% du trafic aérien européen, vise à améliorer la coopération afin de faire face à la croissance attendue du trafic.³⁴

POSTULAT

DATUM: 17.06.2011
SUZANNE SCHÄR

Stillschweigend lehnte der Nationalrat ein Postulat Fiala (fdp, ZH) ab, das die Ratifizierung des Änderungsprotokolls zum Doppelbesteuerungsabkommen (DBA) mit Deutschland von einer Lösung des **deutsch-schweizerischen Fluglärmsstreits** abhängig machen wollte. Die Grosse Kammer teilte die Befürchtung der Regierung, dass zusätzliche Bedingungen das DBA gefährden und Neuverhandlungen notwendig machen könnten.³⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 16.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Als Mitglied des Einheitlichen Europäischen Luftraums Single European Sky (SES) übernahm die Schweiz im August des Berichtsjahrs die **Verordnungen der EU für den funktionalen Luftraumblock für Zentraleuropa** (Functional Airspace Block Europe Central, FABEC). Der Block soll künftig die Flugsicherung der Benelux-Staaten, Frankreichs, Deutschlands und der Schweiz zusammenfassen. Zum Mandatsentwurf zwecks Aufnahme von Verhandlungen mit der EU über Inlandflüge (Kabotage-Recht) siehe hier.³⁶

Umweltschutz

Naturschutz

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 08.11.1991
SERGE TERRIBILINI

L'Allemagne, la France, l'Italie, la Yougoslavie, le Liechtenstein, l'Autriche et la Suisse ainsi que la CE ont décidé de mener une politique globale de conservation des Alpes par le biais d'une **Convention sur la protection des Alpes** qui tire son origine d'une résolution établie à la conférence de Berchtesgaden (RFA) en 1989. Une série de protocoles doit préciser les mesures à prendre et les lignes de conduite à tenir pour atteindre ce but. Cela concerne notamment cinq domaines: la protection de la nature et du paysage, les transports, l'économie de montagne, le tourisme et l'aménagement du territoire. Les transports forment le volet le plus important; il s'agit de diminuer les risques qu'ils font peser sur les hommes, les animaux et les plantes, en particulier par le transfert de la route au rail du transit de marchandises. Le projet de Convention mis en consultation par le Conseil fédéral a reçu un bon accueil de la part de la majorité des cantons, partis et organisations concernés. Certains opposants, notamment les cantons montagnards comme UR, GR, VS, TI, OW et GL, ont cependant estimé qu'il portait atteinte à la souveraineté cantonale et qu'il pourrait nuire au développement économique des régions de montagne. La Suisse a ainsi signé la convention en novembre, à Salzbourg, tout en émettant certaines réserves et en signalant que le bon déroulement des négociations sur les protocoles additionnels serait une condition de la ratification.³⁷

Klimapolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 24.07.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le Protocole de Kyoto a subi un camouflet fin mars, lorsque le président Bush a confirmé le refus de son pays de le ratifier. Les Etats-Unis ont motivé leur décision notamment à cause du fait qu'il n'imposait qu'aux seuls pays industrialisés des réductions d'émissions de gaz à effet de serre, créant ainsi des distorsions de concurrence par rapport aux pays du sud. Les réactions ont fusé de partout dans le monde, priant le président américain de revenir sur sa décision. Moritz Leuenberger a également pris sa plume pour inviter les USA à ne pas se retirer des négociations. Comme réponse aux acteurs qui demandaient un retrait de la Suisse compte tenu de cette volte-face, il a réaffirmé l'effectivité de la participation suisse au Protocole. Le Parti écologiste a été reçu par l'ambassadeur américain afin qu'il puisse lui faire part de son mécontentement. Malgré le retrait du plus grand émetteur de gaz carboniques du monde, les parties se sont retrouvées à la **Conférence mondiale de Bonn** en juillet. Après de laborieuses négociations, les ministres des 180 pays présents se sont entendus sur les modalités de mise en œuvre du Protocole de Kyoto. Les points controversés (système de pénalité, puits de carbone (Les "puits" désignent le stockage du CO2 par les forêts et terres agricoles à travers la photosynthèse.), inventaire précis

des émissions) ont été laissés en suspend jusqu'à la **Conférence de Marrakech** de novembre. L'accord a été obtenu grâce à de significatives concessions en faveur de l'Australie, du Canada, du Japon et de la Russie, qui défendaient un protocole peu contraignant. Cette section a remplacé celle sur les Suites des sommets de la Terre.³⁸

Bildung, Kultur und Medien

Kultur, Sprache, Kirchen

Urheberrecht

Nachdem die WBK-SR bereits Anfang Jahr Stellung zum Entwurf zur **Urheberrechtsrevision** bezogen hatte, war es in der Frühjahrsession 2019 am **Ständerat**, sich der Vorlage anzunehmen. Wenig überraschend ging in diesem ein **Rückweisungsantrag** Bischof (cvp, SO) ein, welchem auch oppositionslos stattgegeben wurde. Kommissionssprecher Noser (fdp, ZH) mutmasste, dass der Antrag wohl auf das weitläufige Lobbying um die Vorlage und die damit einhergehende Vielzahl an umstrittenen Punkten zurückzuführen sei. Konkret forderte der Antrag, dass die Kommission ihre bisherigen Entscheide überprüfen und hierfür insbesondere die aktuelle Rechtsentwicklung in der EU berücksichtigen soll.

Im Fokus standen hierbei zwei grosse und auch umstrittene Artikel, die von der Kommission eingebracht worden waren: Art. 13b, mit welchem der Vergütungsanspruch der Journalistinnen und Journalisten geklärt wird und Art. 37a, der die Vergütungsentschädigung für die Medienverlage regelt. Besonders dieser Art. 37a war von grosser Bedeutung, da er unter dem Titel «Leistungsschutzrecht» auch im Rahmen der aktuellen EU-Urheberrechtsreform virulent diskutiert wurde. Vereinfacht gesagt sollen damit grosse Internetplattformen wie Google oder Facebook zur Kasse gebeten werden, wenn sie journalistische Werke und insbesondere sogenannte «Snippets» – Textanrisse und Artikelhinweise, die den Internetnutzern Vorabinformationen über die zu erwartenden Inhalte der verlinkten Seiten liefern – zugänglich machen. Dies sei insofern relevant, weil Snippets gleichzeitig für die Werbeeinnahmen relevante Besuche von Websites generieren und verhindern, wie Noser erläuterte. Gerade diesen Negativeffekt wollen die Verlage nun über ein Leistungsschutzrecht korrigieren, indem eine gesetzliche Grundlage zur Beteiligung an den Werbeeinnahmen der verlinkenden Seiten geschaffen werden soll. Noser argumentierte weiter, dass der Kommissionsvorschlag sogar wesentlich weiter gehe als der in der EU diskutierte, da man für die Schweiz ein Urheberrecht von Snippets während zehn Jahren vorsehe, während die EU lediglich deren zwei angedacht habe. Dies wäre, wie auch Anita Fetz (sp, BS) betonte, gleichbedeutend mit dem restriktivsten Urheberrecht in Bezug auf das Internet. Zudem sei der Erfolg dieser Massnahme auch nicht garantiert wie man am Beispiel von Deutschland und Spanien, wo das Schutzrecht bereits eingeführt wurde, sehen könne. Lediglich Ständerätin Savary (sp, VD) sprach sich für das Leistungsschutzrecht aus und gab zu bedenken, wenn die EU dieses einführe, drohe der Schweiz die Isolation und somit drastische Folgen für die Schweizer Medienlandschaft. Die neue EJPD-Vorstehende Karin Keller-Sutter, die sich seit ihrer Wahl in den Bundesrat zum ersten Mal in diesem grossen Dossier beweisen musste, wies darauf hin, dass diese Regelung in der EU selbst höchst umstritten sei – so sehr, dass die Menschen auf der Strasse dagegen demonstrierten, weil sie um ihr freies Internet fürchteten.

Im Ständerat war man sich einig darüber, dass die von der Kommission eingebrachten Vorschläge praktisch diametral zum ursprünglichen AGUR 12-Kompromiss stünden und ohne eine gute Begründung kaum zielführend sein könnten. Dies sei nicht zuletzt auch dem Umstand geschuldet, dass die Kommissionsberatung einem sehr engen Zeitplan gefolgt sei und eine umfassende Diskussion somit kaum sichergestellt werden konnte. Um aus der Ständeratsdebatte keine Kommissionsdebatte zu machen, wie u.a. Filippo Lombardi (cvp, TI) einwandte, sei es wohl angebracht, dass sich die Kommission erneut über die Vorlage beuge – auch wenn Hannes Germann (svp, SH) offensichtliche Zweifel am Nutzen der Rückweisung äusserte und den anderen Ratsmitgliedern vorwarf, zu hohe Erwartungen an diese zu haben. Dennoch wurde die Vorlage nach dem Eintretensbeschluss ohne Gegenantrag für eine erneute Überarbeitung an die Kommission zurückgegeben.³⁹

Die rasch voranschreitende Entwicklung der Technologielandschaft und die damit einhergehende Digitalisierung sowohl gesellschaftlicher als auch politischer Domänen erfordern je länger je mehr die Ergreifung und Anpassung entsprechender formalrechtlicher Massnahmen, um den Erfordernissen einer digitalen Gesellschaft gerecht zu werden. Zu ebendieser Erkenntnis waren auch das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union gekommen, als sie im Frühjahr 2019 dem Entwurf zur **EU-Richtlinie 2019/790 über das Urheberrecht und die verwandten Schutzrechte im digitalen Binnenmarkt** und der Änderung der Richtlinien 96/9/EG und 2001/29/EG zustimmten. Das bis dahin geltende EU-Urheberrecht war noch auf die Reformen von 2001 zurückzuführen und zwischen 2013 und 2016 seitens der Europäischen Kommission verschiedentlich evaluiert worden, um «sicherzustellen, dass das Urheberrecht und damit zusammenhängende Praktiken auch in diesem neuen digitalen Umfeld ihren Zweck weiterhin erfüllen». Wie sich zeigte, bestanden noch beachtliche Lücken, die es zu schliessen galt. Mit der vorgenommenen Anpassung im EU-Urheberrecht sollen nun die Copyright-Richtlinien dem digitalen Zeitalter angepasst und den Rechteinhabern von Text-, Musik-, Bild- und Videoerzeugnissen ein besserer Schutz gewährleistet werden. Vor dem Hintergrund, dass Tech-Giganten wie Google und Facebook bisher grosse Profite daraus zogen, dass sie Drittinhalte anzeigen konnten, ohne für deren Verwendung zu bezahlen, soll durch die neuen Massnahmen nun urheberrechtlich geschütztes Material nicht mehr ohne Weiteres im Internet verbreitet werden können und die Urheber- bzw. Rechteinhaberschaft besser für die Verwendung ihres Materials vergütet werden.

Bis man sich in der EU aber auf diesen Kompromiss einigen konnte, galt es einen langen und teils steinigen Weg zu beschreiten. Im Fokus der Kontroversen waren insbesondere Art. 15 (ex. Art. 11), Bestrebungen zur Einführung eines Leistungsschutzrechts für Presseverleger, sowie Art. 17 (ex. Art. 13) zur Umsetzung einer Verpflichtung zur Lizenzierung urheberrechtlich geschützter Inhalte und damit verbundener Upload-Filter. Die Kritiker des Leistungsschutzrechtes argumentierten damit, dass die Regulierung ihr Ziel wohl kaum erreichen werde, wie es am Beispiel von Deutschland und Spanien – die beide das Leistungsschutzrecht bereits kennen – deutlich geworden sei. In Spanien habe beispielsweise Google seinen betroffenen Dienst (Google News) einfach ausgeschaltet. Zudem liege das Problem primär bei den Verlagen selbst, die es schlichtweg versäumten, die ihnen bereits heute zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten in diese Richtung auszuschöpfen und bereits vorab diesen Diensten Schranken zu setzen. Die umstrittenen Upload-Filter werden zwar über Art. 17 nicht vorgeschrieben, da es sich hierbei aber noch immer um die effizienteste Methode handle, sei es kaum auszuschliessen, dass die Unternehmen letztlich trotzdem davon Gebrauch machen würden; dennoch war es gerade dieser Artikel, der innerhalb des Reformpakets von Anfang an mehrfach bekämpft worden war und teilweise zu beachtlichen Verzögerungen im Rechtsetzungsprozess geführt hatte.

Während grosse konservative Medienunternehmen wie der deutsche Axel-Springer-Verlag sowie die Musik- und Filmindustrie die angestossenen Reformen befürworteten, übten die Big Player der Technologieszene – Google, Facebook, Twitter etc. – sowie kleinere Verlage, die bisher vom Reglement profitieren konnten, grosse Kritik und bekämpften sie sogar aktiv. Trotz dieser grossen Kritik und dem Aufkommen von Protestbewegungen aus der Bevölkerung, die um den freien Internetzugang fürchteten, erhielt die Vorlage am 26. März mit 348 zu 274 Stimmen vom Europäischen Parlament Zustimmung und der Rechtsetzungsprozess wurde am 15. April mittels einer qualifizierten Mehrheit im Rat der Europäischen Union abgeschlossen.

Somit lag der Spielball innerhalb der EU bei den Mitgliedsländern, für die eine zweijährige Umsetzungsfrist anbrach.

Doch auch die Schweiz als Nicht-Mitgliedsland ist von dieser Entscheidung betroffen, nicht zuletzt da der Ständerat in der Frühjahrssession 2019 das sich aktuell ebenfalls in parlamentarischer Beratung befindende Schweizer Urheberrecht an die Kommission zurückgewiesen hatte, um ebendieser EU-Entscheidung – insbesondere hinsichtlich des Leistungsschutzrechts – abzuwarten, bevor man voreilige Beschlüsse für das schweizerische Reformpaket fälle. Die konkreten Folgen der EU-Regelung für die Schweiz sind zwar schwer einzuschätzen, da es den Online-Plattformen und Verlagen rein technisch möglich wäre, eine Ausnahmeregelung für die Schweiz zu schaffen. Erfahrungswerte aus anderen Bereichen haben aber des Öfteren gezeigt, dass Unternehmen vor solchem zusätzlichen Aufwand eher zurückschrecken und daher alle Kunden innerhalb Europas gleich behandeln – insbesondere die Betreiber von Webseiten. Wie der Entscheidung der Europäischen Union nun im Ständerat gedeutet wird und welche Anpassungen die Kommission an ihrem Entwurf konkret vornimmt, wird sich in der Sommersession 2019 zeigen, für die eine neuerliche Behandlung des Schweizer Urheberrechts traktandiert ist.⁴⁰

- 1) Presse vom 29.10.96.
- 2) Mo. 12.3975 (SPK-N): AB NR, 2012, S. 2106 f.; Medienmitteilung SPK-N vom 18.10.12; Mo.12.4260 (Stamm); NZZ, 2.7. und 24.8.12; Presse vom 4.10.12; TA, 6.10.12; NZZ, 9.10. und 10.10.12; 24h, 12.10.12; BZ und Blick, 15.10.12; NZZ, 19.10.12; AZ, 25.10.12; SGT, 30.10.12; Presse vom 16.11.12;.
- 3) Mo. 12.3975 (SPK-NR): AB SR, 2013, S. 473 ff.; Bericht der SPK-SR vom 22.4.13; Mo. 12.4260 (Stamm); AB NR, 2013, S. 1480 f.; zur Ablehnung der Beschwerde der Auns: Urteil 1C_606/2012 vom 5.6.2013; NZZ, 17.1.13; BZ und NZZ, 9.3.13; NZZ und SGT, 6.6.13; NZZ, 11.6., 8.8. und 9.8.13; So-Bli, 6.10.13; NZZ, 7.10.13.
- 4) Presse vom 24.1.96; NZZ, 19.8.96.5
- 5) FF, 1992, p. 1107 s.
- 6) FF, 2002, p. 3991; BO CE, 2002, p. 680; BO CN, 2002, p. 1976; FF, 2002, p. 4874; BO CE, 2002, p. 681; BO CN, 2002, p. 1979; FF, 2002, p. 6498; BO CE, 2002, p. 1093; FF, 2002, p. 6552; BO CE, 2002, p. 1093; FF, 2002, p. 6524; BO CE, 2002, p. 1094.
- 7) Presse du 14.3 au 24.6.09
- 8) LT, 1, 2, 3, 9 et 25.2.10; presse du 1.3 au 27.3.10; TA, 19.10.10.
- 9) AB NR, 2011, S. 706 ff. und 1293; AB SR, 2011, S. 695 ff. und 700; BBl, 2011, S. 4935 ff.
- 10) Medienmitteilung EFD vom 21.9.11; Presse vom 11.8.11.
- 11) BO CN, 2013, p. 1094; BO CE, 2013, p. 1114ss.
- 12) NZZ, 22.7.07.
- 13) AB NR, 2006, S. 2028 und Beilagen V, S. 313 f.
- 14) Bericht BR vom 12.11.14
- 15) Presse des 18.7. et 19.7.90; BaZ, 21.7.90.; NZZ et JdG, 4.9.90.; Presse des 27.7., 31.7., 8.8. et 9.8.90; NZZ, 28.7 et 4.8.90; BaZ, 1.8.90; SGT, 7.8.90; LNN, 13.8.90; 24 Heures, 14.8.90; DP, 1004, 16.8.90.
- 16) Presse du 18.12.90. Presse du 17.11.90.; Presse du 31.10.90; NZZ et TA, 18.12.90.
- 17) Presse du 7.11.91.
- 18) BO CE, 1992, p. 918 ss.; BO CN, 1992, p. 2587 ss.; FF, 1992, III, p.1001 ss.; Presse du 3.7.92.
- 19) Presse des 21.2 au 24.2, 3.3, 5.3, 8.3, 14.3 et 15.3.94.
- 20) Presse du 17.9.96; Presse du 18.6.96
- 21) JdG, 29.1.98; presse des 17.2, 5.3 et 7.3.98; NZZ, 6.3.98.7
- 22) Presse des 18.3, 27.5 et 30.6.98; LT, 15.4.98.8
- 23) LT und NZZ, 21.10.06.
- 24) Presse du 8.5.09; DETEC, communiqué de presse, 7.5.09.
- 25) NZZ, 24.7.10; OFT, communiqué de presse, 14.6.10.
- 26) Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr und Metron Infrast (Hg.) (2011). Regionale Auswirkungen der Alpentransitbörse, Schlussbericht". ; Lit. "Konsortium Ecoplan, RappTrans, NEA, Herry (Hg.) (2011). ALBATRAS".
- 27) Medienmitteilung UVEK vom 2.5.
- 28) AB SR, 2012, S. 508.
- 29) Presse du 10.1.03; DETEC, communiqué de presse, 9.1.03.
- 30) FF, 2007, p. 3259 ss.; BO CN, 2007, p. 658 ss.; BO CE, 2007, p. 386 ss. Concernant la polémique suscitée par les propos du patron de Trenitalia, cf. presse des 29.5 et 6.6.07.
- 31) NZZ, 17.4.10.
- 32) LZ, TA, 18.8.17; TA, 23.8., 26.8.17; Blick, TA, 6.9.17; BaZ, NZZ, 8.9.17; SGT, 9.9.17; BU, 23.9.17; LZ, TA, 3.10.17
- 33) Presse du 21.11.08.
- 34) Presse du 3.12.10.
- 35) AB NR, 2011, S. 1267; SoZ, 13.3.11.
- 36) NZZ, 14.4., 5.7. und 16.11.11; Medienmitteilung BAZL vom 22.6.11.
- 37) Presse du 31.10.91; Suisse, 5.7. et 27.10.91; TA, 6.7. et 28.10.91; LM, 30.7.91; BZ, 27.8.91; JdG, 12.8.91; NQ, 16.10.91; LNN, 8.11.91; Bulletin de l'OFEFP, 1991, no 4.
- 38) LT, 30.3, 10.4, 11.4 et 22.6.01; 24h, 18.5.01; NF, 13.7.01; TG, 16.7.01; presse du 24.7.01.
- 39) AB SR, 2019, S. 116 ff.; Antrag Bischof; NZZ, 9.3.19; BaZ, 11.3.19; AZ, 12.3.19; BaZ, NZZ, TA, 13.3.19; NZZ, 21.3.19; TA, 25.3.19; LT, 27.3.19
- 40) Mitteilung der Europäischen Kommission vom 18.12.12; Richtlinie (EU) 2019/789; Richtlinie (EU) 2019/790; TA, 17.9.18; WoZ, 20.9.18; NZZ, 8.12.18; TA, 14.2.19; AZ, 12.3.19; TA, 13.3.19; SGT, 22.3.19; SGT, TA, 26.3.19; BaZ, LT, TA, 27.3.19; AZ, 28.3.19; WoZ, 4.4.19