

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Fédération des entreprises romandes (FER), Touring Club Schweiz (TCS)</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# 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  
Bühlmann, Marc  
Dupraz, Laure  
Eperon, Lionel  
Freymond, Nicolas  
Frick, Karin  
Füzesséry, Alexandre  
Heidelberger, Anja  
Hirter, Hans  
Mach, André  
Porcellana, Diane  
Rinderknecht, Matthias  
Scherrer, Debora  
Schär, Suzanne

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Frick, Karin; Füzesséry, Alexandre; Heidelberger, Anja; Hirter, Hans; Mach, André; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Scherrer, Debora; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Fédération des entreprises romandes (FER), Touring Club Schweiz (TCS), 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.  
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Rechtsordnung	1
Datenschutz und Statistik	1
Innere Sicherheit	2
<b>Öffentliche Finanzen</b>	3
Indirekte Steuern	4
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	4
Energie	4
Energiepolitik	4
Erdöl und Erdgas	5
Verkehr und Kommunikation	5
Verkehrspolitik	5
Strassenverkehr	9
Eisenbahn	12
Umweltschutz	13
Naturschutz	13
Luftreinhaltung	14
Klimapolitik	15
<b>Sozialpolitik</b>	16
Bevölkerung und Arbeit	16
Arbeitsmarkt	16
Arbeitszeit	17
Arbeitnehmerschutz	17
Sozialversicherungen	18
Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)	18
Invalidenversicherung (IV)	18
Krankenversicherung	19
Soziale Gruppen	19
Familienpolitik	19
<hr/>	
<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	19
Verbände	19
Verkehr	20

# Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>SGK-SR</b>	Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit des Ständerates
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>BSV</b>	Bundesamt für Sozialversicherungen
<b>AUNS</b>	Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz
<b>BFE</b>	Bundesamt für Energie
<b>BAG</b>	Bundesamt für Gesundheit
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>IV</b>	Invalidenversicherung
<b>EDÖB</b>	Eidgenössischer Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragter
<b>BJ</b>	Bundesamt für Justiz
<b>RK MZF</b>	Regierungskonferenz Militär, Zivilschutz und Feuerwehr
<b>KMU</b>	Kleine und mittlere Unternehmen
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>MWST</b>	Mehrwertsteuer
<b>EO</b>	Erwerbsersatzordnung
<b>SGB</b>	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
<b>BV</b>	Bundesverfassung
<b>WBF</b>	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>KdK</b>	Konferenz der Kantonsregierungen
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>FinöV</b>	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
<b>VRV</b>	Verkehrsregelnverordnung
<b>AuG</b>	Bundesgesetz über die Ausländerinnen und Ausländer
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>GSoA</b>	Gruppe für eine Schweiz ohne Armee
<b>ACS</b>	Automobil Club der Schweiz
<b>TCS</b>	Touring Club Schweiz
<b>SGB</b>	Schweizerischer Gehörlosenverband
<b>SBV</b>	Schweizerischer Bauernverband
<b>EOG</b>	Bundesgesetz über den Erwerbsersatz für Dienstleistende und bei Mutterschaft (Erwerbsersatzgesetz)
<b>SBV</b>	Schweizerischer Baumeisterverband
<b>AHVG</b>	Bundesgesetz über die Alters- und Hinterlassenenversicherung
<b>SAV</b>	Schweizerischer Arbeitgeberverband
<b>DSG</b>	Bundesgesetz über den Datenschutz
<b>FRC</b>	Fédération romande des consommateurs (Konsumentenschutz der Romandie)
<b>SSV</b>	Schweizerischer Städteverband
<b>VSGP</b>	Verband Schweizer Gemüseproduzenten
<b>suissetec</b>	Schweizerisch-Liechtensteinische Gebäudetechnikverband
<b>ISOLSUISSE</b>	Verband Schweizerischer Isolierfirmen
<b>spbh</b>	Schweizerische Paritätische Berufskommission Holzbau
<b>kfmv</b>	kaufmännischer Verband
<b>AGVS</b>	Auto Gewerbe Verband Schweiz
<b>VSV</b>	Verband des Schweizerischen Versandhandels
<b>FER</b>	Fédération des Entreprises Romandes
<b>CPPREN</b>	Gemeinsame Fachkommission für den Reinigungssektor der Westschweiz
<b>SSV</b>	Schweizer Schiesssportverband
<b>SBV</b>	Schweizerischer Büchsenmacher- und Waffenfachhändlerverband
<b>ZEB</b>	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

<b>AZG</b>	Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs
<b>AZGV</b>	Verordnung zum Arbeitszeitgesetz
<b>SAV</b>	Schweizerischer Anwaltsverband
<b>SAB</b>	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
<b>Fedpol</b>	Bundesamt für Polizei
<b>ASTAG</b>	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
<b>KKJPD</b>	Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
<b>LITRA</b>	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
<b>EuGH</b>	Gerichtshof der Europäischen Union

---

<b>OFEFP</b>	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CSSS-CE</b>	Commission de la sécurité sociale et de la santé publique du Conseil des Etats
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>OFAS</b>	Office fédéral des assurances sociales
<b>ASIN</b>	Action pour une Suisse Indépendante et Neutre
<b>OFEN</b>	Office fédéral de l'énergie
<b>OFSP</b>	Office fédéral de la santé publique
<b>UE</b>	Union européenne
<b>AI</b>	Assurance-invalidité
<b>PFPDT</b>	Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence
<b>OFJ</b>	Office fédéral de la justice
<b>CG MPS</b>	Conférence gouvernementale des affaires militaires, de la protection civile et des sapeurs-pompiers
<b>PME</b>	petites et moyennes entreprises
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>TVA</b>	Taxe sur la valeur ajoutée
<b>APG</b>	allocations pour perte de gain
<b>USS</b>	Union syndicale suisse
<b>Cst</b>	Constitution fédérale
<b>DEFR</b>	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>CdC</b>	Conférence des gouvernements cantonaux
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>FTP</b>	Fonds de financement des transports publics
<b>OCR</b>	Ordonnance sur les règles de la circulation routière
<b>LEtr</b>	Loi fédérale sur les étrangers
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>GSsA</b>	Groupe pour une Suisse sans Armée
<b>ACS</b>	Automobile Club de Suisse
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>FSS</b>	Fédération Suisse des Sourds
<b>USP</b>	Union Suisse des Paysans
<b>LAPG</b>	Loi fédérale sur les allocations pour perte de gain en cas de service et de maternité (Loi sur les allocations pour perte de gain)
<b>SSE</b>	Société Suisse des Entrepreneurs
<b>LAVS</b>	Loi fédérale sur l'assurance-vieillesse et survivants
<b>UPS</b>	Union Patronale Suisse
<b>LPD</b>	Loi fédérale sur la protection des données
<b>FRC</b>	Fédération romande des consommateurs
<b>UVS</b>	Union des Villes Suisses
<b>UMS</b>	Union maraîchère suisse
<b>suissetec</b>	Association suisse et liechtensteinoise de la technique du bâtiment
<b>ISOLSUISSE</b>	Association suisse des maisons d'isolation
<b>spbh</b>	Schweizerische Paritätische Berufskommission Holzbau (Commission paritaire professionnelle liée à la construction en bois)

<b>secsuisse</b>	Société des employés de commerce
<b>UPSA</b>	Union professionnelle suisse de l'automobile
<b>ASVAD</b>	Association Suisse de Vente à Distance
<b>FER</b>	Fédération des Entreprises Romandes
<b>CPPREN</b>	Commission professionnelle paritaire pour le secteur du nettoyage pour la Suisse romande
<b>FST</b>	Fédération sportive suisse de tir
<b>ASA</b>	Association suisse des armuriers et negociants d'armes specialisés
<b>ZEB</b>	Développement de l'infrastructure ferroviaire
<b>LDT</b>	Loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics
<b>OLDT</b>	Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail
<b>FSA</b>	Fédération suisse des avocats
<b>SAB</b>	Groupement suisse pour les régions de montagne
<b>Fedpol</b>	Office fédéral de la police
<b>ASTAG</b>	Association suisse des transports routiers
<b>CCDJP</b>	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
<b>LITRA</b>	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
<b>CJUE</b>	Cour de justice de l'Union européenne (anciennement Cour de justice des Communautés européennes CJCE)

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Rechtsordnung

#### Datenschutz und Statistik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 10.08.2017  
KARIN FRICK

Die **Vernehmlassung zur Totalrevision des Datenschutzgesetzes** (DSG) und zur Änderung weiterer Erlasse zum Datenschutz umfasste neben diesem Hauptentwurf auch einen Entwurf für einen Bundesbeschluss betreffend die Genehmigung und Umsetzung des Notenaustausches zwischen der Schweiz und der EU zur Übernahme der Richtlinie (EU) 2016/680 sowie einen Entwurf für die Revision des Übereinkommens SEV 108 des Europarates zum Schutz des Menschen bei der automatischen Verarbeitung personenbezogener Daten. Im Zentrum des Gesetzgebungsprojektes stehen die Verbesserung der Transparenz von Datenbearbeitungen, die Förderung der Selbstregulierung bei den Verantwortlichen in Form von Empfehlungen der guten Praxis sowie die Stärkung der Position und Unabhängigkeit des EDÖB. Im Einklang mit den europäischen Datenschutzbestimmungen soll darüber hinaus der Schutz von Daten juristischer Personen aufgehoben werden, um insbesondere den Datenaustausch mit dem Ausland zu erleichtern. Einige Anforderungen der EU-Richtlinie 2016/680 erfordern ausserdem Anpassungen im Strafgesetzbuch, in der Strafprozessordnung, im Rechtshilfegesetz und im Schengen-Informationsaustauschgesetz.

Unter den insgesamt 222 Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmern befanden sich alle Kantone, acht politische Parteien (BDP, CVP, FDP, GLP, GP, SP, SVP, PP), drei eidgenössische Gerichte (Bundesgericht, Bundespatentgericht, Bundesverwaltungsgericht) sowie zahlreiche weitere Organisationen aus den betroffenen Kreisen. Während die Übernahme der EU-Richtlinie 2016/680 sowie der Anforderungen im SEV 108 unumstritten waren, wurde die Revision des DSG und weiterer Erlasse zum Datenschutz von der Mehrheit der Vernehmlasserinnen und Vernehmlasser im Grundsatz ebenfalls begrüsst. Vielerseits gelobt wurde beispielsweise das Vorhaben, das schweizerische Datenschutzrecht so weit an die europäischen Vorgaben anzupassen, dass die Schweiz von der EU weiterhin als Drittstaat mit angemessenem Datenschutzniveau anerkannt wird. Vorbehalte bestanden jedoch gegenüber dem – insbesondere für KMU – grossen Verwaltungsaufwand sowie gegenüber dem «Swiss Finish»: Rund die Hälfte der Teilnehmenden bemängelte, dass der Entwurf unnötigerweise über die europäischen Anforderungen hinaus gehe. Demgegenüber ging er rund einem Fünftel der Teilnehmenden – hauptsächlich aus Konsumentenschutzkreisen – zu wenig weit. Auf harsche Kritik von verschiedensten Seiten stiess das vorgesehene Sanktionensystem. Laut Bericht wünschten sich «sehr viele Teilnehmer» dessen «vollständige Überarbeitung», darunter BDP, CVP, FDP, GP und SP, 18 Kantone sowie Economiesuisse, der Verein Unternehmens-Datenschutz, die FRC, Privatim und die Stiftung für Konsumentenschutz. Hauptsächlich wurde kritisiert, dass keine direkte Strafbarkeit für Unternehmen vorgesehen ist, sondern strafrechtliche Sanktionen, die in erster Linie auf natürliche Personen ausgerichtet sind. In diesem Zusammenhang herrschte die Befürchtung, es könnten einfache Angestellte ohne Entscheidungs- und Vertretungsbefugnis verurteilt werden. Dies wiederum erschwere es den Unternehmen, qualifiziertes und motiviertes Personal – insbesondere Datenschutzverantwortliche – zu rekrutieren. Der häufigste Änderungsvorschlag zielte daher auf ein Modell mit Verwaltungssanktionen anstatt Strafverfahren, die direkt gegen die Unternehmen und nicht gegen Privatpersonen verhängt werden könnten. Verwaltungssanktionen, so die Hoffnung, hätten eine grössere Wirksamkeit als das bislang für die Strafbestimmungen im DSG nur selten angewandte Strafverfahren. Weitere umstrittene Punkte waren auch die Höhe der Bussen – welche einerseits als zu hoch und andererseits als zu niedrig kritisiert wurde – sowie der Katalog der strafbaren Verhaltensweisen, welcher ebenfalls wahlweise als unvollständig bzw. zu umfangreich bezeichnet wurde. Kritisiert wurden des Weiteren auch die mangelhafte Regulierungsfolgeabschätzung und die fehlenden Ausführungen zum Verhältnis zwischen dem Datenschutzrecht des Bundes und jenem auf kantonaler Ebene. Hierzu äusserten auch die Kantone Glarus, Solothurn und Zürich Bedenken, dass die Frist für die Anpassung des kantonalen Rechts zu kurz bemessen sei. Die SVP, die Kantone Schwyz und Waadt sowie einige betroffene Kreise – darunter der AGVS, Auto Schweiz, die FER, PharmaSuisse, SantéSuisse sowie der VSV – lehnten den Vorentwurf in der vorliegenden Form ausdrücklich ab, befanden sich damit jedoch klar in der Minderheit aller Vernehmlassungsteilnehmenden.<sup>1</sup>

## Innere Sicherheit

Anfang Februar 2018 veröffentlichte das Fedpol den Ergebnisbericht der **Vernehmlassung zur Übernahme der geänderten EU-Waffenrichtlinie**. Nebst den zahlenmässig sehr gut vertretenen Schützen- und Waffenkreisen – darunter der schweizerische Schiesssportverband (SSV), der schweizerische Büchsenmacher- und Waffenfachhändlerverband (SBV), ProTell, Legalwaffen Schweiz (LEWAS) und Jagd Schweiz – befanden sich auch alle Kantone, sieben nationale und drei kantonale Parteien, die KKJPD und die RK MZF, Economiesuisse, der schweizerische Gewerbeverband (SGV), der schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) und der schweizerische Städteverband unter den insgesamt 2205 Vernehmlassungsteilnehmenden. Davon sprachen sich der SSV und jene 2055 Stellungnehmenden, die sich dessen Stellungnahme angeschlossen hatten – darunter insbesondere Jagd Schweiz und die Aktion «Finger weg vom Schweizer Waffenrecht!», aber auch eine Vielzahl von Schützenvereinen und Privatpersonen – sowie der SBV, ProTell, LEWAS, die AUNS, die Gruppe Giardino, das Centre Patronal, der SGV, Swiss Olympic und zahlreiche weitere Schützen-, Waffensammler- und militärnahe Organisationen dezidiert gegen die geplante Änderung des Waffengesetzes aus. Einen grundsätzlich ablehnenden Standpunkt vertraten zudem auch die SVP Schweiz, ihre Sektionen Neuenburg, Jura und Valais Romand sowie die Kantone Nidwalden und Schwyz. Neun Kantone gaben zu verstehen, dass sie zwar die Ziele der EU-Waffenrichtlinie unterstützten, die vorgesehenen Änderungen am Waffengesetz aber ablehnten, da sie keinen genügenden Beitrag zur Bekämpfung von Waffenmissbrauch leisteten. Demgegenüber erklärte sich die Mehrheit der Kantone mit den Neuerungen grundsätzlich einverstanden. Insgesamt positiv beurteilt wurde der Entwurf auch von der BDP, der GLP, der FDP, der SP und den Grünen – wobei die letzteren beiden ausdrücklich bedauerten, dass er keine weitergehenden Massnahmen umfasste. Ebenso überwiegend befürwortend äusserten sich u.a. die KKJPD, die RK MZF, Economiesuisse, der Städteverband, die FER, der SGB, die GSoA, Terre des Hommes Schweiz, der schweizerische Friedensrat, die Frauen für den Frieden Schweiz, die Evangelischen Frauen Schweiz, die Haus- und Kinderärzte Schweiz und die schweizerische Gesellschaft für Psychiatrie und Psychotherapie. Unter den zustimmenden Stellungnahmen ausdrücklich positiv hervorgehoben wurden das Ziel, den Waffenmissbrauch zu bekämpfen bzw. den Zugang zu halbautomatischen Waffen einzuschränken, sowie die Vorteile der Schengen-Assoziierung für die Schweiz. Ansonsten äusserte sich die Zustimmung zur Vorlage hauptsächlich durch die Abwesenheit von Kritik.

An Letzterer wurde jedoch nicht gespart. Anlass dazu boten neben den einzelnen Bestimmungen des Waffengesetzes und deren konkreter Ausgestaltung vor allem die Stossrichtung der Revision im Allgemeinen. In der Schweiz, wo das Recht auf Waffenbesitz ein Aspekt der Unabhängigkeit und Souveränität des Staates sei, manifestiere sich im liberalen Waffenrecht der gegenseitige Respekt zwischen Staat und Bürgern, weshalb Verschärfungen nicht angebracht seien, argumentierten etwa ProTell, der SSV die RK MZF, die SVP sowie fünf Kantone (AI, AR, GL, SG, OW). Des Weiteren wurden die Entwaffnung der Bürger und schwere (Ruf-)Schäden für das Schweizer Schiesswesen befürchtet. Problematisch am Vorhaben sei ausserdem, dass darin Regelungen vorgesehen seien, die in der jüngeren Vergangenheit vom Volk abgelehnt worden waren. So komme die Registrierungspflicht für rechtmässig erworbene, aber neu verbotene halbautomatische Feuerwaffen einer Nachregistrierung gleich und der für den Erwerb einer solchen Waffe künftig erforderliche Nachweis einer Mitgliedschaft in einem Schiessverein bzw. alternativ des regelmässigen Gebrauchs der Waffe für das sportliche Schiessen erinnere zu stark an eine Bedürfnisklausel. Beide Massnahmen waren 2011 bei der Volksabstimmung über die Initiative gegen Waffengewalt abgelehnt worden – ein Umstand, den ausser Schützen- und Waffenkreisen auch die SVP und vier Kantone (AR, GE, SZ, TI) betonten. Von verschiedenen Seiten wurde zudem die fehlende Verhältnismässigkeit der Vorlage bemängelt. Während Angehörige der Waffenlobby ausführten, dass mit dem Entwurf eher die legalen Waffenbesitzer bestraft als Terroranschläge verhindert würden, äusserten sich zahlreiche Kantone und die CVP dahingehend, dass trotz erheblichen bürokratischen Mehraufwandes kaum ein Sicherheitsgewinn resultiere. Entgegen der Ankündigung des Bundesrates befanden der SSV, der SBV und ProTell den Umsetzungsvorschlag nicht für «pragmatisch» und die CVP sowie die grosse Mehrheit der Kantone bezweifelten, dass der Bundesrat den Handlungsspielraum bei der Umsetzung vollständig ausgeschöpft habe. Schützenkreise wiesen überdies auf eine hängige Klage am EuGH hin, in der die Tschechische Republik die Rechtmässigkeit der neuen EU-Waffenrichtlinie angefochten hatte, weil die Terrorabwehr den Einzelstaaten



obliege und gar nicht in die Zuständigkeit der EU falle. Die Schweiz solle diesem Urteil nicht vorgreifen und das Waffenrecht nicht vorschnell anpassen.

Inhaltlich sei der Entwurf hinsichtlich zentraler Begrifflichkeiten – beispielsweise der Definitionen von «Faustfeuerwaffe» und «Handfeuerwaffe» – zu wenig präzise und überlasse zu viele Klärungen dem Verordnungsgeber, was Rechtsunsicherheit mit sich bringe. In diesem Zusammenhang forderten der SSV, der SBV, ProTell, LEWAS, der Städteverband sowie neun Kantone den Bundesrat auf zu definieren, was «Regelmässigkeit des sportlichen Schiessens» bedeute. Die Notwendigkeit einer solchen Präzisierung zeigte sich bereits in den unterschiedlichen Vorstellungen des Begriffs, welche die Vernehmlassungsantworten offenbarten: Hielten der SBV und ProTell einmal in fünf Jahren für eine angemessene Regelmässigkeit, sahen die Kantone Neuenburg, Tessin, Waadt und Wallis eine ausreichende Regelmässigkeit ab einer zweimaligen Nutzung pro Jahr gegeben. Ganz konkrete Kritik betraf darüber hinaus die vorgesehene Unterscheidung von Waffenkategorien anhand der Magazinkapazität. Diese sei kein Indikator für die Gefährlichkeit einer Waffe und die Regelung daher nicht nachvollziehbar; stattdessen wäre eine Unterscheidung anhand des Kalibers, des Munitions-Typs und einer allfälligen Serienfeuer-Möglichkeit zu diesem Zweck dienlicher. Da Magazine zum Teil waffentypübergreifend eingesetzt und separate Magazine bewilligungsfrei erworben werden könnten, sei die Regelung leicht zu umgehen und Missbrauch schwer zu verhindern, stellten mehrere Kantone fest. Die Skepsis der Waffenlobby sowie des Kantons Schwyz weckte zudem die Pflicht für Waffensammler, den Zweck der Sammlung offenzulegen. Der Mensch sei seit jeher ein Sammler, wie es ProTell ausdrückte, und viele Sammlungen dienten keinem besonderen Zweck ausser der Freude am Objekt selbst, weshalb eine solche Bestimmung verfehlt sei. Die Kritik am Entwurf beschränkte sich jedoch nicht darauf, dass er zu viele Einschränkungen vorsehe; an einigen Stellen wurde auch bemängelt, dass die Regelungen zu wenig weit gingen. So schlugen beispielsweise die SP, die GLP und fünf Kantone (NE, TI, VD, VS, GE) vor, es sei auch von Eigentümern von Ordonnanzwaffen ein Nachweis zu verlangen, dass sie die Waffe regelmässig für den Schiesssport verwendeten.

Auch lehnten nicht alle Kritiker der Waffenrechtsanpassung ebenso die Genehmigung des Notenaustausches mit der EU ab. Der Notenaustausch ist im Grunde genommen das Verfahren zur Übernahme eines weiterentwickelten Rechtsakts, der dem Schengen-Besitzstand angehört. Nachdem die EU der Schweiz am 31. Mai 2017 die neue Waffenrichtlinie als Weiterentwicklung des Schengen-Besitzstandes notifiziert hatte, versicherte der Bundesrat in seiner Antwortnote vom 16. Juni 2017 der EU, dass die Schweiz die Richtlinie – vorbehaltlich der parlamentarischen Genehmigung – innerhalb einer Frist von zwei Jahren übernehmen und umsetzen werde. Die SVP, der SSV und LEWAS waren der Meinung, die Schweiz könne der EU mitteilen, die Waffenrichtlinie zu übernehmen – wozu sie als Vertragsstaat von Schengen/Dublin verpflichtet ist –, ohne dafür die Schweizer Rechtslage anpassen zu müssen. Sie hielten das Schweizer Waffenrecht für den Anforderungen der EU-Richtlinie dem Sinn nach entsprechend und sahen darum keinen Bedarf für eine Änderung des Schweizer Waffenrechts, auch wenn der Notenaustausch genehmigt würde. In die gleiche Richtung äusserte sich auch die CVP, welche die Frage stellte, ob das geltende Waffengesetz keine ausreichende Grundlage darstelle, um die Ziele der EU-Waffenrichtlinie weitgehend zu erfüllen. ProTell und der Kanton Schwyz lehnten indes auch die Genehmigung des Notenaustausches ab und forderten weitere Verhandlungen mit der EU.<sup>2</sup>

## Öffentliche Finanzen

## Indirekte Steuern

Die Zurückhaltung der Automobilverbände entsprang nicht einer Ablehnung der Ziele der beiden Volksinitiativen, sondern der Absicht, ihrer Kräfte auf die **Neugestaltung der Strassenbenützungsgabgaben** für die Zeit nach 1994 zu konzentrieren. Das im Berichtsjahr dazu abgeschlossene Vernehmlassungsverfahren hatte gezeigt, dass das Prinzip der Fortführung dieser Abgaben nur von den Strassenverkehrsverbänden abgelehnt wird. Die bürgerlichen Bundesratsparteien möchten mit der konkreten Ausgestaltung allerdings warten, bis die Europäische Gemeinschaft entsprechende Beschlüsse gefasst hat. Die CVP, die FDP, die SP und die Grünen sprachen sich für eine leistungsabhängige Ausgestaltung der Abgaben aus. Die Pauschalabgabe für die Vignette müsste demnach durch einen Treibstoffzuschlag ersetzt werden. Der VCS sprach sich für die Ablösung aller heutigen Belastungen (also auch der kantonalen Motorfahrzeugsteuern) durch eine leistungsabhängige Abgabe aus. Der Strassenverkehrsverband (FRS), dem als Dachorganisation namentlich der ACS, der TCS und der Nutzfahrzeugverband Astag angehören, sprach sich grundsätzlich gegen eine Weiterführung von Schwerverkehrsabgaben und Vignette aus. Seiner Meinung nach deckt der Strassenverkehr die von ihm verursachten Kosten auch ohne diese Steuern vollumfänglich.<sup>3</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Energie

#### Energiepolitik

Devant la pléthore de combinaison de votes possibles pour les trois objets (8), chacune des parties a dû faire un effort dans son argumentaire afin de donner un **mot d'ordre** clair. Le PS, les Verts, le Parti chrétien-social ont prôné le **triple oui**. A ces derniers se sont associés l'Union syndicale suisse, l'UPS, la Fondation suisse de l'énergie (FSE), la Fondation suisse pour l'énergie solaire et Electricité sans atome. Dans le camp des oui se trouvaient aussi les adversaires habituels des écologistes, à savoir les cantons de montagne et les paysans. Les buts de cette alliance inhabituelle n'était pas les mêmes pour les écologistes ou les cantons de montagne. Ces derniers étaient surtout intéressés au contre-projet, car il leur permettait d'obtenir un soutien pour leur usines hydroélectriques, toutefois, pour des raisons tactiques, ils soutenaient aussi l'initiative solaire. La position officielle du Conseil fédéral et des Chambres face aux trois objets était de rejeter l'initiative solaire et d'accepter en corrélation son contre-projet, ainsi que le deuxième contre-projet. L'objectif était, d'une part de provoquer un changement de comportement dans la consommation d'énergie et donc de respecter les promesses de la Conférence de Kyoto pour la réduction des gaz polluants et, d'autre part, d'intégrer une composante écologique dans le système fiscal dont la réforme serait menée dans les années à venir. Le seul parti gouvernemental à suivre les recommandations du Conseil fédéral et du parlement a été le PDC. Le camp du **triple non** était composé du PRD, de l'UDC et du PL. A ces derniers s'ajoutaient les associations faitières de l'économie (Economiessuisse et USAM), les organisations proches de l'automobile (ACS et TCS), l'industrie des machines, l'association des entreprises électriques de Suisse, le Forum suisse de l'énergie et la branche de l'énergie atomique. Les arguments des opposants aux taxes énergétiques étaient que celles-ci seraient un frein au développement économique et que la législation sur le CO2 était suffisante pour assurer le développement des énergies renouvelables et la protection de l'environnement.<sup>4</sup>

## Erdöl und Erdgas

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 20.10.1992  
ANDRÉ MACH

Dans le cadre des mesures d'assainissement des finances fédérales, le Conseil fédéral avait proposé aux Chambres un projet de loi concernant l'augmentation des droits d'entrée sur les carburants de 25 centimes. Ces mesures avaient été acceptées par le Conseil des Etats lors de la session de juin. A cette occasion, le parti des automobilistes, l'ACS et le TCS avaient déjà laissé planer la menace d'un référendum contre ce projet. Devant l'ampleur des déficits de la Confédération, le Conseil fédéral a décidé dans le courant de l'été de faire passer cette hausse des taxes sur les carburants sous la forme d'un arrêté fédéral urgent, ce qui d'une part permettrait d'assurer l'application des mesures pour une année au moins, mais, en revanche, rendrait nécessaire une votation populaire 12 mois après leur entrée en vigueur. Les Chambres ont largement rejeté la clause d'urgence; seuls les socialistes et les écologistes y étaient favorables. Le projet du Conseil fédéral prévoyait une hausse de 25 centimes des droits de base – la moitié de ceux-ci revenant au compte routier et l'autre moitié à la caisse fédérale – sans augmentation de la surtaxe, qui, elle, est entièrement consacrée au compte routier. Lors des débats parlementaires, plusieurs députés bourgeois, avant tout romands, ont proposé, sans succès, d'augmenter la surtaxe au détriment des droits de base afin d'accélérer l'achèvement du réseau des routes nationales et d'obtenir plus facilement le soutien des associations routières; pour leur part, les députés indépendants avaient proposé une hausse totale de 30 centimes. En fin de compte, **les Chambres** se sont tenues au principe soutenu par le Conseil fédéral – pas d'augmentation de la surtaxe – mais **se sont contentées d'une hausse de 20 centimes des droits de base** après plusieurs navettes entre les deux Chambres.<sup>5</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 31.12.1992  
ANDRÉ MACH

La réduction de cinq centimes, soutenue par les députés bourgeois, avait pour but de contrecarrer les chances de succès du référendum annoncé par le parti des automobilistes et obtenir le soutien des associations routières. Seul le TCS a finalement décidé de ne pas soutenir le référendum du «Comité contre l'imposition parasitaire du trafic privé», composé du parti des automobilistes, de la Lega dei Ticinesi, du Centre patronal vaudois, de l'ACS et de certains parlementaires de droite. **Le référendum a abouti relativement facilement**, puisque près de 100'000 signatures ont été transmises à la Chancellerie fédérale au début de l'année 1993.<sup>6</sup>

## Verkehr und Kommunikation

### Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 09.03.1996  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Lors de la **campagne pour l'arrêté fédéral concernant la suppression des contributions fédérales aux places de stationnement près des gares**, les partisans de l'abrogation de la disposition – à savoir la quasi-totalité des partis politiques et l'ensemble des milieux économiques – ont principalement fait valoir que la construction de places de parc auprès des gares ferroviaires n'était plus, pour des raisons de rigueur budgétaire, une priorité pour la Confédération, qui devait se concentrer désormais sur ses tâches principales. Il fut également relevé que le but recherché par la disposition en question avait été en grande partie atteint puisque quelque 7'800 places avaient été ainsi créées.

Les opposants – les associations de défense des transports publics ainsi que le TCS et l'ACS – ont pour leur part argué que la disparition des subsides fédéraux porterait un coup sans doute fatal au développement de nouveaux parkings à proximité des gares et prêterait de ce fait la politique de transfert du trafic de la route au rail. Cette conséquence néfaste pour l'environnement était par ailleurs d'autant plus inacceptable que l'économie réalisée était bien relative en regard du déficit de la Confédération.<sup>7</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 20.06.2008  
NICOLAS FREYMOND

En juin de l'année sous revue, l'Association Transports et Environnement (ATE) a présenté un projet d'**initiative populaire fédérale visant à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières**, afin que les transports publics en reçoivent la moitié et non plus seulement le quart. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient versées dans un pot commun, puis réparties à raison de 45% pour les transports publics (contre 24% actuellement) et 53% pour les routes (aujourd'hui: 74%). Par cette réallocation de moyens au fonds des transports publics (FTP), l'ATE entend assurer le financement de la réalisation des projets non retenus, faute d'argent, pour la première étape du développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB 1). Le Touring Club Suisse (TCS) a

jugé cette initiative scandaleuse et dangereuse, dans la mesure où elle remet en question le financement du fonds d'infrastructure, notamment la part de CHF 5,5 milliards dévolue à l'élimination des goulets d'étranglements. L'initiative, soutenue par le PS, les Verts, Ecologie libérale (VD) et des organisations écologistes, sera formellement lancée début 2009.<sup>8</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 31.10.2009  
NICOLAS FREYMOND

L'ATE a lancé une **initiative populaire fédérale « pour les transports publics »** avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique. L'initiative vise à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières afin d'en attribuer la moitié aux transports publics. Concrètement, le texte déposé propose d'affecter la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants des transports terrestres aux transports, à raison d'une moitié pour les transports publics sur le rail, la route et les eaux et de l'autre pour certaines tâches liées à la circulation routière. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient allouées à parts égales aux transports publics et au trafic routier (contre respectivement  $\frac{1}{4}$  et  $\frac{3}{4}$  actuellement). Le TCS et Routesuisse, organisation faîtière de l'économie automobile et du trafic routier privé, ont catégoriquement rejeté l'initiative au motif qu'elle met en péril l'alimentation du fonds d'infrastructure et, partant, la mise en œuvre du programme d'élimination des goulets d'étranglement routiers. Le directeur de l'Union des transports publics (UTP), Peter Vollmer, a estimé peu judicieux de la part de l'ATE d'initier une lutte pour la répartition des recettes routières, alors que des moyens supplémentaires devront de toute manière être trouvés pour financer les nouveaux projets d'infrastructures. À cet égard, il s'est dit favorable à l'introduction d'une taxe sur la mobilité telle que proposée par le DETEC.<sup>9</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 01.10.2010  
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'**initiative populaire fédérale « pour les transports publics »**, lancée l'année précédente par l'ATE, avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique, a abouti. Elle propose une réforme de la répartition du produit des taxes routières (vignette autoroutière exceptée) afin d'en attribuer la moitié aux transports publics, contre un quart actuellement. L'ATE a estimé qu'un montant de CHF 800 millions par an pourrait ainsi être investi pour développer l'offre des transports publics. L'USAM et le TCS ont réaffirmé leur rejet catégorique du texte, au motif qu'il induirait une hausse insupportable des taxes sur les carburants.<sup>10</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 08.07.2011  
SUZANNE SCHÄR

Aufgrund der geplanten **Übernahme von rund 400 km Kantonsstrassen durch den Bund** auf Basis des Sachplans Verkehr vom 26. April 2006 steigen auch die Investitionen für die Nationalstrasseninfrastruktur. Die vom Bund vorgeschlagene Finanzierung in Form einer Kompensationslösung mit den Kantonen war 2009 in der Vernehmlassung breit durchgefallen. Ende März gab der Bundesrat bekannt, die Botschaft zum Netzbeschluss zeitgleich mit der FABI-Botschaft Anfang 2012 an die Räte richten zu wollen. Die zu erwartenden Mehraufwendungen in der Höhe von rund CHF 305 Mio. sollen in Reaktion auf die Vernehmlassung nur mit der teilweisen Reduktion von Bundesbeiträgen an die Kantone (CHF 30 Mio.) kompensiert werden. Die restlichen CHF 275 Mio. sollen über eine Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette (von CHF 40 auf CHF 100; inkl. Einführung einer Zweimonatsvignette für CHF 40) finanziert werden. Dabei soll die Preisanpassung erst dann erfolgen, wenn die Rückstellungen in den Spezialfinanzierungen für die Strasse unter CHF 1 Mrd. sinken (was nach Schätzung des Bundesrats 2017 der Fall sein dürfte). Der neu vorgeschlagene Finanzierungsmodus für die Komplettierung des Nationalstrassennetzes erfordert eine Revision des Gesetzes über die Abgabe und Benützung der Nationalstrassen. Diese gab der Bundesrat zeitgleich mit FABI in die Vernehmlassung. Angesichts mangelnder Alternativen beurteilten knapp zwei Drittel der Vernehmlassungsteilnehmer den Vorschlag des Bundesrats als gangbaren Weg mit mittelfristiger Präferenz hin zu einem elektronischen Abrechnungssystem anstelle der Klebevignette. Abgelehnt wurde die Erhöhung des Vignettenpreises von der SVP, einer überwiegenden Mehrheit der Verkehrsverbände (TCS, strasseschweiz, autoschweiz, Astag) sowie von gewichtigen gesamtschweizerischen Dachverbänden (Bauernverband, Economiesuisse, Hotelleriesuisse).<sup>11</sup>

Im Juni begann die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das **Programm Agglomerationsverkehr**. Von den CHF 6 Mrd., die dem Infrastrukturfonds bis 2027 zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen durch den Bund zur Verfügung stehen, sind noch rund CHF 1,93 Mrd. nicht vergeben worden. Bis Ende 2014 muss der Bundesrat dem Parlament unterbreiten, wie die noch zur Verfügung stehenden Mittel eingesetzt werden sollen. Der Bundesrat will ab 2015 rund CHF 1,56 Mrd. für das Programm Agglomerationsverkehr freigeben und eine Reserve von CHF 370 Mio. für eine allfällige spätere Generation des Programms aufsparen. Es sei jedoch bereits absehbar, dass die Kosten der Massnahmen, welche in einer dritten Generation ergriffen werden sollen (rund CHF 1,4 Mrd.), die zur Verfügung stehenden Mittel übersteigen werden. Die Zusicherung der Mittel ab 2015 steht im Zentrum der Vorlage. Die Vernehmlassung endete im Oktober. Deutlich abgelehnt bzw. kritisiert wurde die Vorlage von 11 Vernehmlassern der Agglomeration Basel, welche ihre Stellungnahmen aufeinander abgestimmt hatten, sowie vom Kanton Graubünden, von der SVP und von ASTAG, ACS und TCS. Die ablehnende Haltung aus der Region Basel wurde mit der mangelhaften Berücksichtigung der komplexen Ausgangslage in grenzüberschreitenden Agglomerationen begründet. Die SVP und die Strassenverkehrsverbände bemängelten die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger und forderten eine stärkere Berücksichtigung der Strasseninfrastrukturen. Zudem habe die Zielsetzung der Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr keine Verfassungsgrundlage und sei deshalb rechtlich nicht legitimiert. Von den grundsätzlich zustimmenden SP, VCS und WWF wurde kritisiert, dass sich die Agglomerationsprogramme und die Engpassbeseitigung bei den Nationalstrassen widersprechen, was auf eine inkonsequente Verkehrspolitik zurückzuführen sei. Auch die Agglomerationsorganisation Grand Genève forderte eine bessere Koordination der beiden Vorlagen. Von den meisten Vernehmlassern wurden die Agglomerationsprogramme aber als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik gewürdigt. Der Bundesrat wird seine Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr im Februar 2014 an das Parlament richten.<sup>12</sup>

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtjahr weiterverhandelt. Während den Entwürfen 3 und 4 (Bundesbeschlüsse über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und über das Nationalstrassennetz) im Parlament bereits 2012 zugestimmt worden war, gelangten Entwürfe 1 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen) und 2 (Nationalstrassenabgabegesetz) erst am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitenantrag II gegen den Minderheitenantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitenantrag II als auf den Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsverfahren gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitenantrag II dem Minderheitenantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitenantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitenantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das

Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisaufschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignetten-Preiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinsertate des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Insertate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Insertate verwiesen auf die Erhöhung der Sicherheit, die Stärkung des Tourismus oder auf die Desinformation des Contra-Lagers. Das Contra-Lager bezeichnete in einem Drittel seiner Insertate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Insertate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Insertate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Inseratedichte war in den Kantonen, welche im Falle der Annahme der Vorlage von Umfahrungsprojekten profitiert hätten, am grössten. Das Pro-Lager konzentrierte seine Kampagne auf die Westschweiz, das Contra-Lager war in der übrigen Schweiz auch sehr aktiv. Während auf der Pro-Seite vor allem kantonale Komitees und Parteien Insertate schalteten, waren es auf der Contra-Seite mehrheitlich die grossen nationalen Autoverbände. In der **Volksabstimmung** vom 24. November des Berichtjahres wurde das Nationalstrassenabgabegesetz mit 60,5% der Stimmen und in allen Kantonen abgelehnt. Gemäss der VOX-Analyse lehnten AutofahrerInnen das Gesetz mit 62% Nein-Stimmen ab, Nicht-AutofahrerInnen stimmten hingegen mit 58% Ja-Stimmen zu. Die Parteiidentifikation spielte bei der Stimmabgabe nur eine untergeordnete Rolle, die Wählerschaft der CVP und der FDP. Die Liberalen verwarf das Gesetz entgegen der zustimmenden Parteiparole mehrheitlich. Den Befürwortern der Vignettenverteuerung war es nicht gelungen, den StimmbürgerInnen aufzuzeigen, dass der Netzbeschluss (Übernahme von 400 Km Kantonsstrassen) an die Verteuerung der Vignette gekoppelt war.

### **Abstimmung vom 24. November 2013**

Beteiligung: 53,6%  
Ja: 1 087 368 (39,5%)  
Nein: 1 662 748 (60,5%)

Parolen:

- Ja: FDP, CVP, EVP, CSP, BDP, SGV, SBV, SGB.
- Nein: SVP (3\*), GPS, GLP.
- Stimmfreigabe: SPS.

\* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen <sup>13</sup>



## Strassenverkehr

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 04.09.1996  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La grande majorité des partis politiques ainsi que le TCS ont **accueilli positivement les différentes innovations proposées**. Seule la proposition d'abaisser à 16 ans l'âge pour le permis d'élève conducteur a été vivement critiquée: selon les différents milieux, l'expérience montre clairement que les très jeunes conducteurs commettent plus d'accidents. Seul parti à avoir accueilli plutôt froidement le projet gouvernemental, l'UDC a estimé que le renforcement des différentes mesures sanctionnant les infractions ne se justifiait pas du fait du récent renchérissement des amendes d'ordre. Ce parti a également critiqué la possibilité d'ordonner des tests d'alcoolémie même en l'absence de signes d'ébriété. L'Association des familles des victimes de la route (AFVR) a pour sa part réclamé que le permis de conduire soit définitivement retiré aux conducteurs qui ont mis gravement en danger d'autres usagers de la route à plus de deux reprises. L'ordonnance d'exécution relative à la nouvelle loi sur les amendes d'ordre est par ailleurs entrée en vigueur au mois de septembre. Le montant des amendes a été, comme annoncé, notablement revu à la hausse, certaines passant du simple au triple.<sup>14</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 05.08.1998  
LAURE DUPRAZ

Le DETEC a ouvert une **procédure de consultation** relative à la révision partielle de l'**ordonnance** de 1963 de la **loi sur la circulation routière**. Moritz Leuenberger a exprimé son intention d'abaisser le taux maximal d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 pour mille et de s'aligner sur la plupart des pays européens. Cette modification est de la compétence du Conseil fédéral, mais le DETEC a souhaité procéder à une consultation auprès des cantons et milieux intéressés avant que l'exécutif ne prenne sa décision. Le projet vise également à renforcer la durée du retrait de permis pour les récidivistes et à introduire des contrôles systématiques. Les propositions ont eu dans l'ensemble des échos plutôt positifs. Toutefois, la plupart des cantons et le Parti radical ont demandé un assouplissement des mesures pour les chauffeurs dont le taux d'alcoolémie se situerait entre 0,5 et 0,8 gramme pour mille. Ils ont aussi demandé que le retrait de permis ne soit envisagé qu'à partir de 0,8 pour mille. On compte parmi les opposants fermes au projet trois cantons romands (Vaud, Neuchâtel et Valais), le TCS, l'ACS, l'ASTAG, le PdL, l'UDC, Gastrosuisse et la Fédération suisse des vignerons.<sup>15</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 01.01.1999  
LAURE DUPRAZ

L'exécutif a mis en **consultation un projet d'ordonnance d'application de la redevance poids lourds liée aux prestations** (RPLP) qui prévoit que les transporteurs assument eux-mêmes le coût des appareils de saisie. Obligatoires pour les camions suisses, les compteurs seront facultatifs pour les étrangers. Parmi les milieux consultés, l'ASTAG a vivement critiqué le projet, le jugeant discriminatoire pour les transporteurs suisses. Les partis radical, PDC et UDC ont partagé cet avis. L'Automobile Club Suisse (ACS) et le TCS ont exigé que la Confédération prenne ces coûts à sa charge. Radicaux et démocrates-chrétiens ont estimé que les compteurs devaient être de la propriété de l'Etat. Le PS, le Service d'information pour les transports publics (Litra), le Syndicat du personnel des transports (SEV) et l'Association transports et environnement (ATE) ont approuvé la solution de faire payer aux camionneurs les compteurs. Les cantons ont dans l'ensemble été satisfaits de l'ordonnance. Les positions ont divergé sur la clé de répartition des recettes. Par exemple, Soleure, traversé par d'importants tronçons autoroutiers, s'est estimé défavorisé par rapport aux cantons périphériques. Ces derniers recevront entre 20 et 25% du tiers réservé aux cantons. Les Grisons, Thurgovie, Schaffhouse et le Jura ont insisté pour que l'ordonnance tienne compte des régions excentrées.<sup>16</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 31.12.1999  
LAURE DUPRAZ

En fin d'année, le **Touring Club Suisse a lancé une initiative «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes»** demandant à la Confédération de résoudre les problèmes de capacité des infrastructures de transport et de développer et entretenir les infrastructures des routes et du rail. Elle demande concrètement que les travaux pour améliorer la capacité des tronçons des routes nationales (Genève – Lausanne, Berne – Zurich, Erstfeld – Airolo) soient entrepris dans un délai de dix ans au plus tard après acceptation de l'initiative.<sup>17</sup>

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 28.11.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a entériné la **modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière**. Dès le 1er janvier 2001, les trains routiers et les **camions avec remorque pourront circuler à 80km/h** maximum hors des localités (augmentation de 20km/h). Le Conseil fédéral a aussi admis plusieurs recours déposés par le TCS au sujet de certaines décisions cantonales à propos de la vitesse maximale autorisée sur les autorités, comme par exemple à Zurich pour l'A1 – 100 km/h au lieu de 120 – ou à Berne – 80 km/h au lieu de 100 sur trois tronçons (A1, A6 et A12). Les cantons incriminés doivent faire marche arrière et rétablir les vitesse maximale précédemment en vigueur. En revanche, l'Exécutif a donné son feu vert à un abaissement de la vitesse maximale lorsque les émanations de dioxyde d'azote dépassent la norme.<sup>18</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 29.11.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

La **récolte de signatures pour l'initiative populaire Avanti** s'est déroulée durant le cours l'année. Le nombre requis a été atteint en onze mois; munis de 107'727 signatures, le TCS (Touring Club Suisse) et l'ACS (Automobile Club de Suisse) ont pu la déposer auprès de la Chancellerie fédérale.<sup>19</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 04.03.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Réaffirmant son opposition à l'initiative "**Rue pour tous**", le Conseil fédéral a proposé, comme promis, des mesures incitatives destinées aux cantons et communes afin d'améliorer la sécurité des zones urbaines. Les modalités d'aménagement des zones 30 km/h seront simplifiées, dans le sens que les communes pourront librement définir l'ampleur de ces zones et le type de routes où elles seront installées. Moritz Leuenberger proposait cependant d'en exclure les routes principales, ainsi que celles qui sont affectées à la "circulation générale". Il invitait en outre les communes à créer des zones de rencontre qui auraient les mêmes caractéristiques que les anciennes rues résidentielles, mais ne seraient pas limitées aux quartiers d'habitation. L'application porterait sur les quartiers commerciaux ou artisanaux. Donnant suite à une requête formulée par différents milieux, le DETEC souhaitait enfin recommander aux automobilistes de circuler de jour avec les phares allumés. Si les opposants ne remettaient pas en question la nécessité de diminuer le nombre d'accidents et d'accroître la sécurité dans les localités, ils s'opposaient aux moyens et au montant de la mise en œuvre de l'initiative. Pour son initiant – l'ATE –, la Confédération devait dans un délai d'un an après son acceptation abaisser la vitesse maximale générale de 50 km/h à 30 km/h. Cette mesure serait obtenue en entreprenant des travaux nécessaires évalués à CHF 1 milliard: îlots, giratoires, rétrécissements de routes, nouveau revêtement, marquage, signalisation, passages protégés et gendarmes couchés. Les Verts et le PS ont apporté leur soutien à cette initiative. Les adversaires contestaient le montant des travaux, qu'ils estimaient à CHF 2 milliards, et se sont mobilisés contre une généralisation de la vitesse maximale. Ils ne pensaient pas que des signalisations en début de localité suffisaient à abaisser la vitesse des véhicules. Seuls des aménagements routiers coûteux permettaient de discipliner les automobilistes. De plus, l'initiative engendrerait, d'après eux, un risque d'embouteillage et un grave problème pour les transports publics, car ceux-ci n'étaient pas mentionnés parmi les exemptés. Ils perdaient ainsi leur avantage concurrentiel avec l'obligation de circuler à 30 km/h. Ces arguments étaient avancés par les partis bourgeois, les milieux économiques et automobiles, le TCS et même le Bureau suisse de la prévention des accidents.

#### **Initiative populaire "Rues pour tous"** **Votation du 4 mars 2001**

Participation : 55,8%  
Oui : 525 609 (20,3%)  
Non : 2 063 314 (79,7%) / (20 6/2 cantons)

Mots d'ordre :

- Oui: PS, Verts, PEP (3\*); WWF, Pro Natura.
- Non : PDC (2\*), PRD, UDC, PL, UDF, DS, PdL; Economiesuisse, USAM, USP, USS.
- Liberté de vote: PdT

\* Recommandations différentes des partis cantonaux<sup>20</sup>



VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 11.10.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Les **trottinettes, patins à roulettes et skateboards** ont donné lieu à une consultation dans le cadre du projet de révision de l'**Ordonnance sur la circulation routière** (OCR). L'Office fédéral des routes (OFR) a estimé que ces nouvelles formes de mobilité urbaine étaient une réalité incontournable des villes et qu'elles devaient par conséquent être réglementées. Le projet mis en consultation prévoit que ces engins – "les moyens de locomotion munis de roues ou de roulettes, mus par la seule force musculaire des utilisateurs" – seraient assimilés à des véhicules. Ceux qui s'en servent devront se conformer à des règles de circulation bien définies. Leur utilisation sera autorisée, non seulement, en zone piétonne (trottoirs, rues et chemins piétons), mais aussi sur les pistes cyclables. En outre, ils pourront circuler sur les axes secondaires à "faible circulation" et même sur les routes principales dépourvues de trottoirs. Seules les personnes ayant atteint l'âge de la scolarité obligatoire pourront prendre d'assaut la chaussée. Les usagers n'auront pas à se munir d'une vignette comme celle qui est imposée aux vélos à titre d'assurance responsabilité civile, mais ils devront cependant s'équiper d'un système d'éclairage, fixé sur eux ou sur leur engin lorsqu'ils circulent la nuit. D'un point de vue formel, les utilisateurs seront traités comme des piétons. Les résultats de la consultation ont mis en avant un certain scepticisme. Pour le TCS et l'UDC, l'égalité de traitement avec les piétons ne devaient pas être appliquée, car ces nouveaux moyens de locomotion circulent beaucoup plus vite qu'eux.<sup>21</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 23.10.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisation environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité des membres de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gothard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)<sup>22</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 15.10.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

La majorité des organismes consultés a **salué la création d'un fonds d'infrastructure** pour financer les mesures de désengorgement du trafic public et privé. La réalisation d'un **fonds d'urgence** a, par contre, été **contestée**. Les partis de droite, l'Alliance des transporteurs, economiesuisse, l'USAM et la branche de la construction l'ont jugée inutile et anticonstitutionnelle. Ils ont estimé qu'un seul fonds, complété par une disposition pour les réalisations prioritaires, était suffisant. L'UDC, le TCS, la Fédération routière suisse, l'USAM et Construction-Suisse ont critiqué la liste des projets urgents du Conseil fédéral dans laquelle figure notamment le CEVA genevois, la gare souterraine de Zurich ou la ligne Mendrision-Varese. Se basant sur une expertise commandée par le TCS, cette répartition est à leurs yeux une entorse à la Constitution, car les recettes des impôts routiers doivent être destinées au réseau routier. L'avis de droit sur la question de l'utilisation des recettes routières à affectation obligatoire (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière) a été demandé au professeur Grisel. Selon, M. Grisel, le cofinancement des infrastructures ferroviaires (RER) dans le trafic d'agglomération par le biais des recettes routières à affectation obligatoire n'est pas conforme à la Constitution. Les organisations environnementales, le PS et les Verts se sont positionnés, à l'inverse, en faveur d'un fonds d'urgence pour les projets d'agglomérations non contestés. Ils craignent qu'un fonds unique, centré sur la construction routière n'engloutisse tous les moyens mis à disposition. Les Verts, l'ATE, Greenpeace, le WWF, Pro Natura et l'Initiative des Alpes ont exigé qu'au moins un tiers du fonds soit réservé au trafic d'agglomération, les autres projets devant être liés aux transports publics routiers et ferroviaires. Une autre requête demande que la mobilité

douce soit davantage prise en compte dans le projet du Conseil fédéral. Afin de répondre à l'expertise du TCS, l'Office fédéral de la justice (OFJ), sur demande du DETEC, a effectué une contre-expertise. Il est arrivé à la conclusion que le nouvel article, tel qu'il a été adapté après l'approbation de la nouvelle péréquation financière, permet d'utiliser le fonds routier pour financer la construction d'infrastructures ferroviaires (RER). Le libellé autorise l'utilisation du fonds routier pour financer des travaux ferroviaires s'ils contribuent à désengorger les routes dans les agglomérations. Dans le cadre de la nouvelle péréquation, le législateur a précisé que le produit des impôts routiers est affecté « au financement des tâches et dépenses, liées à la circulation routière: (...) mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (...) ». <sup>23</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 08.12.2007  
NICOLAS FREYMOND

**Le TCS, Economiesuisse et l'Union suisse des arts et métiers (USAM) se sont élevés contre le projet gouvernemental concernant "Road Pricing".** Economiesuisse a estimé qu'un tel dispositif ne s'attaquait pas aux véritables problèmes du trafic routier, qui ne peuvent être résolus qu'au niveau de la planification régionale des transports. L'USAM a pour sa part insisté sur les conséquences néfastes pour les petits commerces de quartier, relevant à l'inverse que cette nouvelle taxe serait une aubaine pour les grands centres commerciaux situés en périphérie des villes. Enfin, le TCS a considéré qu'une telle mesure n'était pas nécessaire en Suisse, la lutte contre l'engorgement des villes et agglomérations étant l'apanage du fonds d'infrastructure. En se référant à l'exemple londonien, ces groupes d'intérêts ont de surcroît souligné que le renchérissement des transports privés et professionnels pourrait atteindre 50%. <sup>24</sup>

## Eisenbahn

ANDERES  
DATUM: 15.11.1995  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

**Le Conseil fédéral a mis en consultation les propositions de ce rapport, réaffirmant toutefois sa préférence pour la construction simultanée des deux tunnels.** Il a en outre ajouté que les trois nouvelles mesures de financement proposées - à savoir la hausse de 10 centimes sur les carburants, la taxe ferroviaire et le prélèvement des 2/3 du produit de la taxe poids lourd - seraient soumises sous la forme d'un seul article constitutionnel à l'approbation du peuple et des cantons.

Lors de la procédure de consultation, les réactions n'ont de loin pas été positives. Ainsi, les cantons romands et bernois ont accueilli assez froidement les propositions du groupe de travail, rejetant catégoriquement la variante consistant à construire prioritairement le tunnel du Gothard ainsi qu'émettant des doutes sur la sécurité et la rentabilité d'un tunnel du Lötschberg sur une seule voie. Les cantons de Suisse orientale ont quant à eux rejeté la proposition de renoncer au raccordement avec leur région. Enfin, ceux de Suisse centrale, de concert avec le Tessin et Zurich, ont exigé que les voies d'accès soient réalisées en même temps que le tunnel de base, même s'il fallait renoncer pour ce faire à toute construction au Lötschberg. Sur la question du financement, les cantons se sont exprimés de manière plus unanime et plus positive, même si certains ont proposé un recours plus massif à l'emprunt ou une hausse de la TVA. Les associations de défense des utilisateurs de la route ont à l'inverse critiqué principalement le mode de financement. Le Touring Club suisse (TCS), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et la Fédération routière suisse (FRS) ont rejeté la proposition d'augmenter le prix de l'essence, estimant inadmissible que ce soient les utilisateurs de la route qui financent pour près de 70 pour cent les projets ferroviaires. L'ASTAG a réitéré son opposition catégorique au montant de la taxe poids lourd. Selon le lobby routier, une taxe sur la consommation, sous la forme d'une hausse de la TVA ou d'une taxe sur l'énergie fossile, ainsi qu'un recours plus important à l'emprunt seraient préférables. L'Association Transport Environnement (ATE) et le Service d'information des transports publics (LITRA) ont en revanche accueilli favorablement les propositions du Conseil fédéral en matière de financement, envisageant même une hausse du prix de l'essence plus importante. Concernant la question des deux variantes, l'ACS, la FRS et l'ATE se sont exprimés en faveur de la construction en priorité du tunnel de base du Gothard, les autres organisations s'abstenant de prendre position sur ce point. <sup>25</sup>

Au mois de novembre, les citoyens étaient appelés à se prononcer sur l'**arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics** (modernisation des chemins de fer). L'arrêté devait régler le financement à long terme de quatre grands projets ferroviaires: Rail 2000 (CHF 13,4 milliards), NLFA redimensionnées (CHF 13,6 milliards), raccordement au réseau TGV européen (CHF 1,2 milliard) et mesures antibruit (CHF 2,3 milliards), soit un total de CHF 30,5 milliards échelonnés sur 25 ans. Les quatre sources de financement étaient la RPLP, l'impôt sur les huiles minérales, la TVA et le marché des capitaux. **Le souverain a accepté l'arrêté fédéral avec 63,5% de oui.** Les résultats du vote ont montré une forte corrélation avec la votation concernant la redevance sur le trafic des poids lourds. Néanmoins, par rapport à la RPLP, les taux d'approbation ont sensiblement augmenté dans les communes rurales et dans les communes francophones. Le clivage entre les centres et les régions périphériques a fonctionné, les villes approuvant plus nettement l'arrêté (67% de oui) que les campagnes (55% de oui). La Suisse romande a accepté le projet un peu plus nettement que la Suisse alémanique, mais les différences sont restées minimes. Les cantons approuvant le plus massivement l'arrêté ont été: Genève (78,3%), Bâle-Ville (75,1%), le Tessin (73,6%) et le Valais (73,5%).

La **campagne** qui précéda le vote fut marquée par une forte médiatisation des enjeux. Au sein du système de partis, le projet bénéficia d'un large soutien. En effet, ne se sont opposés au projet que l'UDC, le PdL, les DS, ainsi que certaines sections cantonales du PRD, appuyés par le TCS, seule grande association à se prononcer contre. Les partisans du projet ont soutenu l'argument selon lequel les NLFA étaient nécessaires pour conclure les négociations bilatérales. Ils ont en outre souligné la cohérence du projet avec les dernières votations liées au dossier européen (NLFA, initiative des Alpes, RPLP). Aussi, le souci de mettre les deux régions linguistiques sur un pied d'égalité, en percevant les deux tunnels, a été largement partagé. Finalement, les conséquences positives sur l'environnement et sur l'emploi dans les transports publics et le tourisme ont été mises en avant. Les opposants au projet se sont surtout focalisés sur l'aspect «gouffre à milliards» que constituait selon eux l'objet du vote. Ils ont essentiellement dénoncé les coûts jugés démentiels, entraînés notamment par le percement de deux tunnels au lieu d'un seul. L'argument, selon lequel de nouveaux impôts pourraient apparaître pour rentabiliser les NLFA, a été aussi plébiscité. Le TCS a dénoncé le fait que le financement reposait essentiellement sur des recettes provenant de la route.

### **Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics** **Votation du 29 novembre 1998**

Participation: 37,7%  
Oui : 1 104 294 (63,5%) / 19 3/2 cantons  
Non : 634 714 (36,5%) / 13/2 cantons

Mots d'ordre:

- Oui : PS, PRD (6\*), PDC, AdI, PEP, PCS, PL, PE, PdL, PdT; Vorort, USP, USS, CSC, WWF.
- Non : UDC (3\*), PdL, DS (1\*); TCS.
- Liberté de vote: USAM.

\* Recommandations différentes des partis cantonaux. <sup>26</sup>

## **Umweltschutz**

### **Naturschutz**

Ouverte en 1996 auprès des milieux de l'administration fédérale, des cantons, des partis politiques et des organisations directement concernées, la procédure de consultation relative au projet «**Conception paysage suisse**» a été étendue en début d'année à l'ensemble de la population suisse. Ce document - qui trouve ses fondements légaux dans les lois sur la protection de la nature et du paysage et sur l'aménagement du territoire - a pour but d'établir les bases d'un développement durable du paysage. A cette fin, le concept construit sous l'égide de l'OFEFP autour des mots d'ordre «conserver» et «valoriser» table sur la fixation d'objectifs et l'adoption de mesures dans des domaines aussi divers que le tourisme et les loisirs (restrictions concernant les installations de transports), l'agriculture (retrait de 65'000 hectares de la production intensive), les transports (promotion des transports publics, des sentiers pédestres et des pistes cyclables), la sylviculture (détermination de zones forestières

protégées), les constructions fédérales, l'énergie, l'aménagement du territoire, la politique régionale, l'utilisation de la force hydraulique, l'aménagement des cours d'eau, l'aviation civile, la défense nationale ainsi que la protection de la nature, du paysage et du patrimoine à proprement parler. Contraignante pour la Confédération, la «Conception paysage suisse» ne vise en revanche qu'à orienter l'action des cantons dans les domaines où ceux-ci sont compétents. Les **opinions** des acteurs ayant pris part à la procédure de consultation ont été pour le moins contrastées: Si la grande majorité des cantons a globalement salué le projet des autorités moyennant certaines nuances, les deux Appenzell, Nidwald, Vaud, Zug, Zurich et les Grisons l'ont toutefois rejeté, craignant que celui-ci n'empiète de manière trop importante sur les prérogatives cantonales. Sur les 67 organisations consultées, 43 d'entre elles ont apporté leur soutien au concept de l'OFEFP. Les 24 organisations restantes ont pour leur part témoigné une antipathie plus ou moins prononcée à son égard, les plus critiques se recrutant parmi les milieux économiques (Vorort, USAM, Centre patronal) et les associations d'automobilistes (TCS et ACS). Quant aux partis politiques, seuls les libéraux ont catégoriquement refusé d'entrer en matière sur les propositions des autorités fédérales. Ce rejet cinglant a d'ailleurs été relayé à l'échelon parlementaire via le dépôt d'une interpellation du conseiller national F. Leuba (pl, VD). Les griefs formulés par ce dernier ont principalement porté sur la faiblesse de la base légale à partir de laquelle a été développé ce concept, sur sa compatibilité avec le programme de revitalisation de l'économie suisse ainsi que sur les coûts qu'il induira.<sup>27</sup>

### Luftreinhaltung

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 02.12.1995  
LIONEL EPERON

Réalisée en étroite collaboration avec l'Allemagne et l'Autriche ainsi qu'avec la participation du TCS et de l'Astag, une étude de l'OFEFP sur les émissions polluantes dues au **trafic routier entre 1950 et 2010** a révélé que les prescriptions en matière de gaz d'échappement ainsi que les mesures techniques telles que le catalyseur ont permis de réduire, dès 1980, la plupart des substances nocives produites par les véhicules à moteur. Cette tendance devrait en outre s'affirmer, et ce malgré l'augmentation du trafic routier. Alors que les émissions de monoxyde de carbone (CO) et d'hydrocarbures (HC), qui ont retrouvé en 1993 la charge de 1960, devraient encore diminuer de 50 à 65% d'ici l'an 2010, les émissions de CO<sub>2</sub> - qui sont actuellement onze fois plus élevées qu'en 1950 - devraient pour leur part continuer de croître de 12 à 27% entre 1990 et 2010, et ce principalement en raison de la progression du trafic lourd de marchandises.<sup>28</sup>

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT  
DATUM: 27.09.2006  
MAGDALENA BERNATH

Im Herbst einigten sich die Kantone darauf, Massnahmen gegen Ozon im Sommer und Feinstaub im Winter künftig regional (und nicht nach Kantonen) entsprechend der tatsächlichen Luftbelastung einzuführen. Ihr **„Interventionskonzept Feinstaub“** sieht drei Stufen vor: Übersteigt das Tagesmittel den Immissionsgrenzwert um das 1,5-fache und kündigt die Wetterprognose eine Inversionslage für mehr als drei Tage an, informieren die Behörden die Bevölkerung und fordern sie dazu auf, alles zu unternehmen, um eine weitere Entstehung von Feinstaub zu vermeiden (Informationsstufe). Übersteigt das Tagesmittel das Doppelte des Feinstaub-Grenzwertes, kommen restriktive Massnahmen zum Zug. Dabei werden alle Verursacher in die Pflicht genommen, nicht nur Autofahrer, für die im betroffenen Gebiet auf den Autobahnen Tempo 80 und ein Überholverbot für Lastwagen gilt. Die Bevölkerung darf keine Cheminées mehr betreiben, die lediglich dem Wohlbefinden dienen; die Land- und Forstwirtschaft muss auf Feuer im Freien verzichten (Interventionsstufe 1). In der zweiten Interventionsstufe (Tagesmittel übersteigt den Grenzwert um das Dreifache) ist das Gewerbe betroffen, indem der Einsatz von dieselbetriebenen Baumaschinen ohne Partikelfilter verboten wird. Das Konzept gilt für die gesamte Schweiz; die Auslösung und Aufhebung der einzelnen Stufen geschieht aber in den fünf dazu geschaffenen Regionen. Jeder Kanton kann zudem über weitere Massnahmen verfügen. Der TCS sprach sich gegen die Tempolimiten aus, während der VCS, die Ärzte für Umweltschutz und die Krebsliga Massnahmen bereits beim gesetzlich festgelegten Grenzwert von 50 Mikrogramm/m<sup>3</sup> verlangten.<sup>29</sup>

Sollicité par les cantons de Genève et du Tessin, le Conseil fédéral a exprimé le souhait de permettre l'instauration de **zones environnementales dans les villes**, telles qu'il en existe à Berlin et Milan, afin d'améliorer la qualité de vie des habitants. Un projet d'ordonnance censé fournir la base juridique nécessaire a été mis en audition à la fin de l'été. Le gouvernement y prévoit l'introduction d'un système de vignettes permettant de classer les véhicules automobiles en fonction de leurs émissions polluantes (oxydes d'azote et particules fines en particulier). Sur la base de cette classification, les cantons pourront définir des objectifs en matière de qualité de l'air et exclure telle ou telle catégorie de véhicules d'un périmètre déterminé. En cas d'infraction, les contrevenants seront passibles d'une amende de 100 francs. Des exceptions sont toutefois prévues pour les services de secours. Le PS, les Verts et l'ATE ont salué le projet, rappelant que, dans les villes, les valeurs limites en matière pollution atmosphérique sont régulièrement dépassées. À l'inverse, le PLR a jugé le système proposé excessivement contraignant et émis des doutes sur ses effets concrets en faveur de l'environnement, tandis que l'UDC a dénoncé une attaque contre le trafic individuel et les entreprises. Le TCS a quant à lui mis en garde contre le risque d'un chaos routier et de tracasseries administratives inutiles. Quant aux cantons, outre Genève et le Tessin, Berne, Bâle-Ville, les Grisons et le Jura ont soutenu la proposition du Conseil fédéral, tandis que Zurich, Argovie et plusieurs petits cantons s'y sont opposés.<sup>30</sup>

### Klimapolitik

Nachdem die Benzinzollerhöhung um 20 Rappen pro Liter vom Volk angenommen worden war, drängte sich in der **Diskussion um die CO2-Abgabe** die Frage auf, ob nur Brennstoffe oder auch Treibstoffe besteuert werden sollten, wodurch die Autofahrer und die Transportunternehmer zusätzlich belastet würden. BUWAL-Direktor Philippe Roch heizte die Diskussion um die CO2-Abgabe noch mehr an, als er in einem Interview ankündigte, eine Lenkungsabgabe von acht Rappen pro Liter Benzin resp. Diesel werde stufenweise bis ins Jahr 2000 eingeführt. Da der Bundesrat bezüglich der CO2-Abgabe noch keinen Entscheid gefällt hatte, wurde Roch nach Einleitung einer Administrativuntersuchung durch seine Departementsvorsteherin Dreifuss für sein Vorpfehlen verwahrt. Der Bundesrat hat noch keinen Grundsatzentscheid in Sachen CO2-Abgaben getroffen. Um den Ausgang der Abstimmung über die Einführung der Mehrwertsteuer nicht zu gefährden, verschob er einen ersten Entscheid und das Vernehmlassungsverfahren vorerst auf 1994. Innerhalb der Bundesratsparteien zeichnete sich immerhin schon ein relativ breiter Konsens zugunsten einer CO2-Abgabe ab. Im Gefolge der intensiven Diskussionen um eine Umweltabgabe kündigte der TCS prophylaktisch ein Referendum gegen eine eventuelle CO2-Abgabe an, ohne deren genaue Ausgestaltung überhaupt zu kennen.<sup>31</sup>

Les partisans de la taxe et ceux du centime climatique n'ont pas attendu que la Confédération mette en consultation ses variantes pour s'affronter et promouvoir la leur. Appuyé par un comité de soutien parlementaire, l'Union Pétrolière, la Société suisse des propriétaires fonciers et le TCS ont **défendu le centime climatique** en affirmant qu'il permettrait de dégager des recettes pour subventionner des mesures environnementales tout en ne freinant pas la croissance économique. Les partisans du centime climatique craignent en effet un renchérissement dû à la taxe sur les carburants et les combustibles. De plus, ils lui reprochaient une future perte de rentrées fiscales essentielles, selon eux, au budget fédéral. Au niveau environnemental, l'Union Pétrolière a présenté les résultats de « Plate-forme CO2 », une étude financée par ses soins. D'après celle-ci, la provenance des certificats achetés est secondaire compte tenu des effets planétaire du CO2. Avec l'achat de mesures bon marché à l'étranger, les partisans du centime climatique reconnaissent toutefois que la Suisse ne bénéficierait pas des effets secondaires d'une réduction des émissions de CO2 en Suisse. Le PS, les Verts, les associations environnementales et ProClim (Forum sur le climat de l'Académie suisse des sciences) ont exhorté le Conseil fédéral à **introduire la taxe sur le CO2**, afin de respecter le Protocole de Kyoto. Ils considéraient le centime climatique comme une mesure annexe, l'essentiel étant d'agir sur la consommation de carburants et de combustibles en Suisse, afin de ne pas se défaire de ses responsabilités. De plus, l'entrée en vigueur du centime climatique est, à leurs yeux, un signal négatif envers les entreprises qui avaient déjà consenti à des efforts pour réduire leurs émissions de CO2. Répondant aux risques de perte de croissance et de revenus fiscaux, les partisans de la taxe ont rétorqué que son introduction engendrerait

de nombreux investissements et de nouveaux emplois et que l'économie récupérerait le montant sous forme de rétribution aux assurances-maladie.<sup>32</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 22.03.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

La **consultation sur l'introduction de la taxe sur le CO2** a confirmé sans surprise les positions de ses partisans et de ses opposants. L'économie et le commerce (economiesuisse), la branche du tourisme, le secteur de l'énergie (Union pétrolière suisse), le PRD et toutes les associations liées aux transports routiers (Fédération routière suisse, TCS) ont refusé la taxe et ont plaidé pour le « centime climatique » (variante 4). Le PDC s'est prononcé en faveur de la variante mixte, en soutenant la taxe sur les combustibles et le centime climatique (variante 3). Les démocrates chrétiens se sont opposés à la taxe sur les carburants, car elle toucherait les régions périphériques. L'UDC a rejeté les quatre variantes en bloc car elles prêteraient « gravement » l'économie et l'industrie. Le PS et les Verts, l'Alliance pour une politique climatique responsable, la Société des industries chimiques, les distributeurs Migros et Coop, l'Union syndicale suisse et les associations écologistes (WWF, Greenpeace, Association Transports et Environnement), de consommateurs et d'entraide se sont, en revanche, prononcés en faveur de la taxe sur le CO2 pour les combustibles et pour les carburants. Les positions variaient quant au montant à prélever (variante 1 ou 2). Pour plus de précisions au sujet des quatre variantes voir ici.<sup>33</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 04.10.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger et la « Fondation pour le centime climatique », qui regroupe l'Union pétrolière suisse, economiesuisse et le TCS, ont signé une **convention d'objectifs pour réduire les émissions de CO2**. La Fondation s'est engagée à les diminuer d'au moins 1,8 million de tonnes au total par an entre 2008 et 2012. Le **centime climatique** a été introduit le 1er octobre 2005. Le taux de la taxe a été fixé à 1,5 centime par litre d'essence et de diesel. Il variera ensuite entre 1,3 et 1,9 centime. La Fondation disposera ainsi d'environ 100 millions de francs par an pour financer des projets énergétiques nationaux et acheter des certificats d'émissions à l'étranger. Les projets nationaux devront permettre une réduction d'au moins 0,2 million de tonnes de CO2 par an, alors que les certificats d'émissions de CO2 étrangers pourront être acquis pour un maximum de 1,6 million de tonnes par an, conformément au Protocole de Kyoto. La Fondation est libre de choisir les projets comme elle l'entend. Elle a lancé un appel d'offre pour des projets de réduction de CO2 jusqu'au 31 mars 2006. La convention définit également les modalités d'établissement des rapports et fixe les règles de coordination et de coopération pour la collaboration avec les offices fédéraux compétents (OFEN et OFEFP). À l'appui d'un business plan montrant les mesures prises et leur efficacité, ainsi que d'un rapport annuel pour 2006, la Fondation devra apporter jusqu'au 30 juillet 2007 la preuve qu'elle peut atteindre les objectifs fixés. Dans le cas contraire, le Conseil fédéral a manifesté son intention d'introduire la taxe sur le CO2 pour l'essence.<sup>34</sup>

## Sozialpolitik

### Bevölkerung und Arbeit

#### Arbeitsmarkt

Lors de la **procédure de consultation** sur les modifications d'ordonnances dans le cadre de la mise en œuvre de l'art. 121a de la Constitution (Cst), les avis relatifs à la **nouvelle obligation de communiquer les postes vacants ont été récoltés**. A l'exception de l'UDC, tous les participants ont approuvé les modifications de l'Ordonnance sur le service de l'emploi (OSE). Les associations patronales ont toutefois pointé du doigt la charge administrative supplémentaire engendrée par la mesure. En effet, les petites et moyennes entreprises ne disposent pas forcément de personnel spécialisé, voire d'unité juridique, pour y faire face. Concernant la valeur seuil basée sur le taux de chômage à partir de laquelle l'obligation devient effective pour la branche professionnelle, trois cantons (JU, NE, TI), le PS, les syndicats, l'Union des villes suisses et les associations de travailleuses et travailleurs se sont prononcés en faveur de la proposition du Conseil fédéral fixée à 5%. Les associations patronales, neuf cantons (AI, BL, FR, GE, NW, OW, SZ, VS, ZG) et le PVL prônaient un seuil de 8%. S'agissant du délai de restriction de l'information relative aux emplois vacants, treize cantons (AG, BE, BL, BS, GE, GL, GR, NE, SG, SO, TI, UR, VS), le PRD, le PS, certains syndicats et associations de travailleuses et travailleurs ont plaidé pour le délai de cinq jours proposé par le

**POSITIONSPAPIER UND PAROLEN**  
DATUM: 01.11.2017  
DIANE PORCELLANA



Conseil fédéral. Le PVL et les associations patronales et professionnelles souhaitent un délai de deux voire trois jours. Le canton de Schwyz a rejeté l'avance en terme d'information. De plus, quinze associations patronales ont préconisé une mise au concours immédiate en l'absence de dossiers de candidature pertinents. Les syndicats et le PS voudraient soumettre les employeuses et employeurs à un devoir de justification concernant l'évaluation d'un dossier comme non approprié. Les exceptions à l'obligation d'annonce des emplois vacants ont été accueillies favorablement. Toutefois, les employeuses et employeurs aimeraient étendre les règles d'exception. Pour les engagements de courte durée, ils ont soutenu la variante à quatorze jours. Du côté patronal, la variante plus généreuse (moins d'un mois) a été préférée. Finalement, les cantons ont salué le principe inscrit dans la Loi sur les étrangers (LEtr), selon lequel ils sont responsables des contrôles et des sanctions.<sup>35</sup>

### Arbeitszeit

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 09.12.2018  
DIANE PORCELLANA

Suite à la refonte partielle de la loi sur la durée du travail (LDT), l'**ordonnance relative à la loi sur la durée du travail** (OLDT) est totalement **révisée**. Le projet prévoit un assouplissement des dispositions sur le temps de travail et de repos pour répondre à l'évolution des besoins sociaux, tout en protégeant les travailleuses et travailleurs. La procédure de consultation s'est déroulée de septembre 2017 à janvier 2018. Sur les 78 réponses obtenues, la plupart provenaient d'entreprises de transport concessionnaires, d'associations des transports publics et de syndicats du secteur. Les cantons se sont positionnés plutôt en faveur du projet, comme le PS et le CSPO. Du côté des associations faitières, l'Union des villes suisses (UVS) et le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) ont approuvé les modifications, contrairement à l'USAM et à la Fédération suisse des avocats (FSA). Ces dernières ont pointé du doigt l'insécurité du droit générée par l'extension du champ d'application de la LDT aux travailleuses et travailleurs employés par des tiers. S'agissant des autres milieux intéressés, la révision a généralement été saluée. La version révisée entrera en vigueur le 9 décembre 2018.<sup>36</sup>

### Arbeitnehmerschutz

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 26.05.2017  
DIANE PORCELLANA

Le DEFR, mandaté par le Conseil fédéral, a proposé d'**augmenter le nombre annuel de contrôles relatifs au respect des conditions de salaire et de travail** inscrit dans l'article 16e de l'Ordonnance sur les travailleurs détachés (Odét) de 27'000 à 35'000. La hausse de 30% permettrait de garantir la densité de contrôles nécessaire, suite à l'extension de l'accord sur la libre circulation des personnes (ALCP) et au nombre croissant de prises d'emploi de courte durée. Pour les financer, la Confédération et les autorités cantonales devraient supporter une augmentation des coûts d'au maximum 1'600'000 francs.

Lors de la procédure de consultation, 21 participants ont statué en faveur du projet, 24 contre et 4 neutres. Au niveau des cantons, 12 cantons (AG, BE, FR, GE, JU, LU, NE, SO, TG, TI, VD, VS) ont soutenu le projet de modification et 11 (AI, AR, BS, GR, NW, OW, SG, SZ, UR, ZG, ZH) étaient contre. Bâle-Campagne, Glaris et Schaffhouse ont adopté une position neutre. Les Verts, le PS, l'USS et Travail.Suisse ont supporté le projet mais auraient souhaité avoir 50'000 contrôles. Le Centre Patronal, la FER, la CPPREN, l'UVS et la sec y étaient également favorables. Les partisans ont souligné la nécessité de renforcer les contrôles en raison de l'augmentation des frontaliers et des résidents de courte durée. Une hausse des contrôles protégerait plus efficacement, selon quelques-uns, les conditions salariales et de travail. Le PDC, le PLR, l'UDC, l'USAM, la SSE, ISOLSUISSE, l'USP, spbh, suissetec, l'UMS, l'Union des arts et métiers Bâle-Ville, la Chambre de commerce de Bâle-Campagne ont rejeté la proposition. Certains estimaient que la qualité des contrôles était plus importante que la quantité. Selon eux, l'amélioration de la qualité engendrera des coûts. Ils ne souhaitent donc pas avoir une hausse supplémentaire des dépenses en augmentant le nombre de contrôles. D'autres étaient d'avis qu'il n'y aurait pas de bénéfice notable et que ça irait à l'encontre de l'objectif de réaliser des contrôles en fonction des risques.<sup>37</sup>

## Sozialversicherungen

### Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 28.08.2019  
ANJA HEIDELBERGER

Zwischen April und Juli 2017 fand die **Vernehmlassung** zur Änderung des AHVG zur **Modernisierung der Aufsicht in der 1. Säule und Optimierung in der 2. Säule der Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge** statt. 73 Organisationen, darunter alle Kantone sowie die KdK, vier in der Bundesversammlung vertretene Parteien sowie verschiedene Verbände der Wirtschaft, Fachverbände oder Durchführungsstellen, beteiligten sich an der Vernehmlassung, wie das BSV in seinem erst im August 2019 erschienenen Ergebnisbericht zur Vernehmlassung erklärte. Der Bundesrat definierte in seiner Botschaft vier Hauptpunkte der Revision: die risiko- und wirkungsorientierte Aufsicht, die Verbesserung der Governance in der 1. Säule, die Steuerung und Aufsicht über Informationssysteme und die punktuelle Optimierung der 2. Säule.

9 Kantone unterstützten die Änderungen zur 1. Säule grundsätzlich; 14 weitere Kantone fürchteten trotz ihrer eigentlichen Zustimmung um die kostengünstige Durchführung der Aufsicht. Die SP – und mit ihr der SGB und Travail.Suisse – hielt eine Anpassung des Systems insgesamt für angemessen, die CVP befürwortete eine Beschränkung der Gesetzesänderung auf alle Aspekte zur Modernisierung der Aufsicht. Die FDP und die SVP lehnten die Änderung ab, da sie punktuelle Korrekturen bevorzugen würden und die Kosten der Revision fürchteten. Letztere Ansicht teilten auch der Arbeitgeberverband und der Bauernverband, Centre Patronal und FER. Die Vorsorge- und Versicherungseinrichtungen forderten insbesondere eine Beibehaltung des bisherigen, dezentralen Systems. Zahlreiche unterschiedliche Organisationen (verschiedene Kantone, die FDP oder Mitglieder des SGV) kritisierten überdies die starke Konzentration der Vorlage auf operative Fragen. Grösstenteils auf Zustimmung stiessen hingegen die Massnahmen in der 2. Säule.<sup>38</sup>

### Invalidenversicherung (IV)

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 15.02.2017  
ANJA HEIDELBERGER

An der **Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der IV**, die von Dezember 2015 bis März 2016 dauerte, beteiligten sich alle Kantone, fünf grössere Parteien sowie verschiedene Dachverbände der Gemeinden, Städte und der Wirtschaft, verschiedene Versicherungs- oder Behinderteninstitutionen sowie zahlreiche nicht eingeladene Organisationen. Die Vernehmlassung wurde mittels eines Fragebogens durchgeführt, bei dem die Teilnehmenden ihre Zustimmung bezüglich der wichtigsten Themen in vier Stufen angeben konnten. Dies ermöglichte dem BAG im Anschluss die Durchführung statistischer Auswertungen, wobei sich zeigte, dass 84 Prozent der Stellungnehmenden der Vorlage ganz oder eher zustimmten und nur 16 Prozent sie ganz oder eher ablehnten. Zahlreiche Organisationen beschränkten sich jedoch auf die Beurteilung der einzelnen Leistungen, nicht aber der ganzen Revision.

Bei den teilnehmenden politischen Parteien überwog die Kritik an der Vorlage: Während SP und CVP die Revision eher befürworteten, wurde sie von der FDP und der BDP eher und von der SVP ganz abgelehnt. Die SVP und die FDP forderten mehr Kostentransparenz und Sparmassnahmen und lehnten einen personellen Ausbau sowie einen Leistungsausbau (SVP) ab. SBV, SGB, Travail.Suisse und FER unterstützten die Vorlage trotz einiger Kritikpunkte weitgehend, während der Gewerbeverband eine Überprüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses der verschiedenen Massnahmen und der SAV Einsparungen im Leistungsbereich forderten. Die Versicherungsinstitutionen verzichteten auf eine Gesamtbeurteilung, da sie nur die sie direkt betreffenden Aspekte beurteilen wollten. Insgesamt wertete das BAG aber auch ihre Stellungnahmen als mehrheitlich die Revision befürwortend. Die meisten Behindertenorganisationen sprachen sich für die Revision aus und begrüsstes das formulierte Eingliederungsziel. Sehr umstritten war jedoch die Frage, ob ein solches mit den vorgeschlagenen Lösungen wirklich erreicht werden könne. Einige Organisationen forderten deshalb eine Wirkungskontrolle, die nicht die Reduktion der Rentenzusprachen, sondern die tatsächliche Eingliederung in die Arbeitswelt untersucht.<sup>39</sup>



VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 14.12.2018  
ANJA HEIDELBERGER

## Krankenversicherung

An der **Vernehmlassung zum ersten Massnahmenpaket zur Kostendämpfung im Gesundheitswesen** zwischen September und Dezember 2018 beteiligten sich 150 Einheiten und Organisationen, darunter alle Kantone, die sieben grossen nationalen Parteien, der Städte- und der Gemeindeverband, Dachverbände der Wirtschaft, Konsumenten-, Patienten-, Leistungserbringenden- sowie Versichererverbände. Entsprechend breit war trotz Lobes für die Bemühungen des Bundesrates zur Kostensenkung auch die Kritik an dem neuen Projekt. Insbesondere wurde vor Wechselwirkungen mit anderen Revisionen, vor Finanzierungs- oder Versorgungsproblemen sowie vor einer verstärkten Bürokratisierung oder staatlichen Steuerung gewarnt, wie das BAG in seinem Ergebnisbericht erklärte.<sup>40</sup>

## Soziale Gruppen

### Familienpolitik

Im November 2018 veröffentlichte der Bundesrat die Botschaft für eine Änderung des Erwerbsersatzgesetzes (EOG) zur **Mutterschaftsentschädigung bei längerem Spitalaufenthalt des Neugeborenen**, wie sie die Motion der SGK-SR vom August 2016 (Mo. 16.3631) gefordert hatte. Grund für die Revision des EOG sei eine Rechtslücke bei der Mutterschaftsentschädigung, da die Mütter bei über dreiwöchigem Spitalaufenthalt der Neugeborenen heute zwar die Mutterschaftsentschädigung aufschieben könnten, jedoch weder das EOG noch eine andere Versicherung bei Aufschub der Mutterschaftsentschädigung Leistungen vorsähen. Daher schlug der Bundesrat 56 zusätzliche Entschädigungstage (Wochentage, nicht Arbeitstage) sowie eine Verlängerung des Mutterschaftsurlaubs und des Schutzes vor Kündigung zur Unzeit vor, sofern Neugeborene mindestens drei Wochen im Spital verbleiben müssten und die Mütter nach dem Mutterschaftsurlaub ihre Erwerbstätigkeit wieder aufnehmen. Die Zusatzkosten von jährlich CHF 5.9 Mio. würden durch die aktuellen Einnahmen der EO gedeckt.

Bei der Vernehmlassung von März bis Juni 2018, an der sich alle 26 Kantone, fünf im eidgenössischen Parlament vertretene Parteien sowie zahlreiche Verbände beteiligten, traf der Vorschlag ausser bei der SVP und dem Gewerbeverband mehrheitlich auf Zustimmung. Die SVP argumentierte, dass die Erholung der Mutter und der Aufbau einer Bindung zum Kind – der Zweck des Mutterschaftsurlaubs – auch im Spital geschehen könnten. Der SGV hielt die Nachweispflicht für die Mütter, dass sie bereits vor der Geburt geplant hätten, nach dem Mutterschaftsurlaub wieder zu arbeiten, für unpraktikabel und forderte das Vorliegen eines gültigen Arbeitsvertrags. Auch SAV, SGB und Travail.Suisse erachteten diesen Nachweis als zu komplex und sprachen sich stattdessen für eine Überprüfung durch die Ausgleichskassen anhand der später entrichteten Beiträge aus, während die SP eine Ausdehnung der Entschädigung auf alle Frauen unabhängig ihrer Erwerbstätigkeit forderte. Darüber hinaus kritisierten SGB und Travail.Suisse, dass die Vorlage nicht alle Lücken im sozialen Netz bezüglich Mutterschaftsentschädigung schliesse.<sup>41</sup>

## Parteien, Verbände und Interessengruppen

### Verbände

#### Verbände

Der Automobilistenverband **TCS** lancierte mit Unterstützung des ACS im Winter eine Volksinitiative mit dem Kurztitel „Avanti“ für einen Ausbau des Nationalstrassennetzes (Verbreiterung von einigen Teilstücken auf sechs Spuren und zweite Röhre durch den Gotthard) und konnten diese noch vor Jahresende einreichen. In ähnlich kurzer Zeit konnten zwei Tierschutzorganisationen die nötigen Unterschriften für zwei Volksinitiativen zusammenbringen, welche die Rechtsstellung der Tiere (insbes. der Haustiere) verbessern wollen. Die eine stammte von Franz Weber, die andere vom **Schweizer Tierschutz** und weiteren Verbänden.<sup>42</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 23.12.2000  
HANS HIRTER

**VERBANDSCHRONIK**  
DATUM: 23.06.1990  
HANS HIRTER

## Verkehr

Beim Touring-Club der Schweiz (TCS) hatten in der Vergangenheit mehrmals Mitglieder Anstoss an seinen verkehrspolitischen Stellungnahmen genommen. Nachdem 1989 rund 5'000 Mitglieder schriftlich ihrem **Protest gegen die Ja-Parole zur Volksinitiative «Tempo 100/130»** Ausdruck gegeben hatten, führte der TCS eine repräsentative Umfrage unter seinen rund 1,2 Mio Mitgliedern durch. Knapp die Hälfte der Befragten befürworteten eine Fortsetzung des politischen Engagements des TCS, bei Verkehrsfragen waren es sogar 60%. Eine starke Minderheit von rund 40% sprach sich hingegen für eine strikte Beschränkung auf Dienstleistungen aus. Die Delegiertenversammlung beschloss, in Zukunft aus Rücksicht auf diese Minderheit **mehr argumentativ denn plakativ in die Meinungsbildung** einzugreifen und z.B. auf konkrete Abstimmungsparolen zu verzichten. Trotz Protestaustritten hatte 1989 der Mitgliederbestand des TCS um 38'979 auf 1'205'359 zugenommen.<sup>43</sup>

**POSITIONSPAPIER UND PAROLEN**  
DATUM: 28.10.1992  
HANS HIRTER

In den Interessenorganisationen der Verkehrsteilnehmer sorgte die Volksabstimmung über die **NEAT** für einigen Konfliktstoff. Im **ACS opponierten** vor allem die Westschweizer Sektionen gegen dieses als zu teuer bezeichnete Bauwerk, das zu 25% aus Treibstoffzollgeldern finanziert werden soll. Angesichts dieser Stimmungslage beschlossen die **Delegierten Stimmfreigabe**. Auf gleiche Weise zog sich der Nutzfahrzeugverband **ASTAG aus dem Dilemma**. Beim Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) waren es vor allem die welschen Sektionen, welche sich gegen die fundamentalistischen Verkehrsgegner namentlich der Zürcher Sektion und gegen die direkt betroffenen Urner für die NEAT einsetzten. Mit einem recht **deutlichen Ergebnis von 54:29 Stimmen** behielten die Pragmatiker unter den Delegierten die Oberhand. Beim TCS bereitete der Entscheidung zugunsten der Unterstützung der NEAT keine Probleme.

Der TCS entschied zudem mit einer **deutlichen Mehrheit**, das von der Auto-Partei, dem ACS, dem Centre patronal und der ASTAG lancierte Referendum gegen die Benzinzollerhöhung um **20 Rappen nicht zu unterstützen**.<sup>44</sup>

**POSITIONSPAPIER UND PAROLEN**  
DATUM: 14.07.1994  
HANS HIRTER

Obwohl sie bei der Volksabstimmung über die Alpen-Initiative - welche unter anderem ein Verbot für den Bau und Ausbau alpenquerender Transitstrassen in die Verfassung festschrieb - eine Niederlage einstecken mussten, gingen der TCS und der ACS in die verkehrspolitische Offensive. Beide forderten den **Ausbau des Autobahnnetzes** und dabei insbesondere den Bau einer zweiten Tunnelröhre durch den Gotthard sowie die Verbreiterung der N1 zwischen Bern und Zürich auf sechs Spuren. Der TCS kündigte dazu die Lancierung einer Volksinitiative an.<sup>45</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 18.06.2008  
HANS HIRTER

Der Verkehrsclub der Schweiz (**VCS**) beschloss im Sommer die Lancierung einer Volksinitiative „Für mehr öffentlichen Verkehr“. Diese will den Verteilschlüssel der von den Strassenbenützern bezahlten Treibstoffabgaben massiv zugunsten des Schienenverkehrs verändern. Die Unterschriftensammlung für die Initiative soll erst 2009 gestartet werden. Gegen das von der SP, den Grünen und den Umweltschutzverbänden unterstützte Projekt meldete der **TCS** sofort heftigen Widerstand an. Nach dessen Ansicht sei eher das Gegenteil der Forderungen des VCS angebracht, nämlich eine politische und finanzielle Trendumkehr zugunsten des Strassenbaus.<sup>46</sup>

**VERBANDSCHRONIK**  
DATUM: 19.06.2010  
MARC BÜHLMANN

Der **Touring Club der Schweiz (TCS)** vermochte den Rückgang der Mitgliederzahlen weiterhin nicht zu stoppen. Waren 2006 noch 1,637 Mio Autofahrerinnen und Autofahrer Mitglied beim TCS, waren es Ende 2010 rund 22 000 weniger. Zu schaffen macht dem TCS die unentgeltliche Pannenhilfe von Autoversicherungen. An seiner Delegiertenversammlung machte sich der TCS gegen eine Aushöhlung der Zweckbindung von Strassenverkehrs- und Treibstoffabgaben stark.<sup>47</sup>

Der **Touring Club der Schweiz (TCS)** reformierte an einer ausserordentlichen Versammlung die Strukturen seiner nationalen Dachorganisation, wählte einen neuen Zentralpräsidenten und stimmte einer Revision seiner Statuten zu. Ein einziges nationales Führungsorgan mit 24 Verwaltungsräten, bestehend aus einem Zentralpräsidenten und den Vorsitzenden der Sektionen löst das bisher duale System bestehend aus einem Verwaltungsrat und Sektionsräten ab. Zudem bekräftigten die Delegierten, dass sie gegen das CO2 Gesetz das Referendum ergreifen wollten.<sup>48</sup>

- 1) Erläuternder Bericht zum Vorentwurf DSG; Vernehmlassungsbericht Totalrevision DSG
- 2) Vernehmlassungsbericht EU-Waffenrichtlinie; NZZ, 4.1.18; APZ, BU, BaZ, LZ, SGT, 5.1.18; Lib, TA, 6.1.18; SoZ, 28.1.18; NZZ, TA, 29.1.18
- 3) Presse vom 14.4.90
- 4) Presse des mois d'août et de septembre 2000.
- 5) BO CE, 1992, p. 1004 ss.; BO CE, 1992, p. 1038; BO CE, 1992, p. 1070; BO CE, 1992, p. 546 ss.; BO CE, 1992, p. 948 ss.; BO CN, 1992, p. 1783 ss.; BO CN, 1992, p. 1882 ss.; BO CN, 1992, p. 1978 ss.; BO CN, 1992, p. 2039 ss.; BO CN, 1992, p. 2070 s.; BO CN, 1992, p. 2217 s.; FF, 1992, III, p. 341 ss.; FF, 1992, V, p. 1171 ss.; FF, 1992, VI, p. 103 ss.; LM, 19.6.92; NQ, 20.6.92.
- 6) FF, 1993, I, p. 612 s.; NQ, 18.9.92; Suisse, 11.10.92; NQ et LM, 30.10.92; presse du 16.1.93.
- 7) TW, 9.2.96; TA, 12.2.96; NQ, 19.2.96; QJ, 4.3.96.
- 8) Presse du 20.6.08.
- 9) FF, 2009, p. 1167 ss.; presse du 21.3.09; Bund, 23.6.09 (UTP); TA, 27.8.09; BaZ, 31.10.09 (TCS et Routesuisse).
- 10) FF, 2010, p. 6049 s.; presse du 7.9.10.
- 11) AZ, 1.4.11; CdT, 16.5.11; NLZ, 29.6.11; Presse vom 8.7.11.
- 12) BBI 2013, S.5246 ff.; Lit. "ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2013). Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2025 für das Programm Agglomerationsverkehr".
- 13) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBI, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5. und 1.11.13; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013"; "Bernhard (2013). APS-Inserteanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".
- 14) Presse du 4.9.96; presse du 12.1.96; NZZ, 5.3.96.
- 15) Presse des 2.4 et 7.7.98; LT, 5.8.98.
- 16) Presse du 16.7.99.
- 17) FF, 2000, p. 107 ss.
- 18) 24h et CdT, 16.11.00; NF, 28.11.00.
- 19) FF, 2000, p. 107ss. et 2001, p. 1102 ss.; presse du 29.11.00.
- 20) Presse de janvier 2001 et du 13.2.01; Lib., 14.2.01.
- 21) Presse du 16.5 et 11.10.01.
- 22) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.
- 23) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
- 24) NZZ, 8.12.07.
- 25) NQ, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.
- 26) FF, 1999, p. 963; presse des 7.10, 9.10 et 13.10.98; NZZ, 27.10.98; Bund, 11.11.98; BaZ, 27.11.98; OFS, communiqué de presse du 22.12.98.
- 27) NZZ, 18.2 et 12.7.97; BÜZ, 18.4.97; SGT, 25.4.97; NLZ, 20.5.97
- 28) Presse du 2.12.95
- 29) Presse vom 21.4. und 27.9.06.
- 30) TA, 31.8.10; BaZ, 1.9 et 27.11.10; TG, 1.9.10; NZZ et QJ, 27.11.10.
- 31) Presse vom 1.4., 19.6., 21.6. und 24.6.93; Suisse, 20.6.93; Ww, 24.6.93; BZ, 15.5. und 18.12.93; NQ, 20.12.93; NZZ, 26.6.93
- 32) Lib, 4.3.04; presse du 23.3, 27.3, 12.5 et 29.10.04; 24h, 11.5.04.
- 33) LT, 15.1, 17.1 et 22.3.05; presse des 19.1 et 21.1.05.
- 34) DETEC, communiqué de presse, 30.8.05; presse du 31.8.05; TG, 4.10.05.
- 35) Communiqué de presse SECO 28.6.17; Communiqué de presse SECO du 16.6.17; Rapport SEM du 11.17
- 36) Communiqué de presse CF du 29.9.2017; Rapport sur les résultats de la consultation
- 37) Résultats de la consultation; SECO (2017). Rapport.
- 38) Bericht zur Vernehmlassung; Ergebnisbericht vom 28.8.19
- 39) BBI 2019, S. 2535 ff.; Ergebnisbericht der Vernehmlassung
- 40) Ergebnisbericht zur Vernehmlassung
- 41) BBI 2020, S. 141 ff.; Ergebnisbericht Vernehmlassung
- 42) BZ, 29.1.00; NZZ, 18.8. und 23.12.00. Siehe oben, Teil I, 4c (Protection des animaux).23; Siehe Teil I, 6b (Constructions routières).22
- 43) NZZ, 23.6.90; SCT, 23.6.90
- 44) Bund, 12.10.92; TA, 26.10.92; NZZ, 20.6.92 und 28.10.92; NZZ und TA vom 13.6. und 25.6.92; Presse vom 15.6.92
- 45) BZ, 11.6.94. TCS: TA, 25.6.94; BZ, 11.7.94; Ww, 14.7.94
- 46) NZZ, 18.6.08.
- 47) SZ, 25.10.10; NZZ, 19.6.10.
- 48) NZZ, 26.11.20.