

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Strassenverkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bundesratsgeschäft
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

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
Dupraz, Laure
Escher, Regina
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Escher, Regina; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Strassenverkehr, Bundesratsgeschäft, 1983 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	4
Eisenbahn	29

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BJ	Bundesamt für Justiz
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
EZV	Eidgenössische Zollverwaltung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
SVG	Strassenverkehrsgesetz
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
BRD	Bundesrepublik Deutschland
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFJ	Office fédéral de la justice
EEE	l'Espace économique européen
AFD	Administration fédérale des douanes
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
RFA	République fédérale d'Allemagne
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

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).¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.12.2012
NIKLAUS BIERI

Zu Jahresbeginn unterbreitete der Bundesrat dem Parlament seine Botschaft zur **Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu dessen Finanzierung**. Die Vorlage umfasst die Übernahme von rund 376 Kilometern bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz, Finanzierungsmaßnahmen für die damit verbundenen Mehrausgaben des Bundes und die Aufnahme von zwei Netzergänzungen zur Engpassbeseitigung. 387 Kilometer bestehende Strassenverbindungen in Agglomerationen und peripheren Landesteilen sollen aufgenommen werden, die 11 Kilometer lange Verbindung zwischen Barga und Schaffhausen soll hingegen aus dem Nationalstrassennetz entlassen werden, da sie nicht mehr von nationaler Bedeutung sei. Für Betrieb und Unterhalt der dem Nationalstrassennetz zugeschlagenen Strassen rechnet der Bund mit jährlichen Mehraufwendungen von CHF 305 Mio. Rund CHF 30 Mio. will der Bund an Beiträgen sparen, welche die Kantone nicht mehr als Beiträge an die vom Bund übernommenen Strassen erhalten. Mit der Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette von CHF 40 auf neu CHF 100 pro Jahr sollen die fehlenden CHF 275 Mio. finanziert werden. Die Erhöhung des Vignettenpreises war sehr umstritten: So stellte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates mit 8 gegen 8 Stimmen bei 8 Enthaltungen und mit Stichentscheid des Präsidenten den Antrag, den Preis der Autobahnvignette nicht auf CHF 100, sondern nur auf CHF 70 zu erhöhen. Im Plenum des Nationalrats wurden weitere Anträge diskutiert: Der Antrag Baader (svp, BL) forderte Nichteintreten auf die Vorlage 2 (Finanzierung), da der Preis für die Autobahnvignette nicht erhöht werden dürfe. Das Plenum folgte dem Antrag nicht und trat auf alle vier Teile der Vorlage ein. Die SVP-Fraktion vertrat in der Debatte den Minderheitenantrag II Wobmann (svp, SO), der eine Erhöhung des Vignettenpreises generell ablehnt und bei CHF 40 bleiben will. Die SP-Fraktion unterstützte den Kommissionsantrag, den Vignettenpreis nur auf CHF 70 statt auf CHF 100 zu erhöhen. Die Grünen und die Grünliberalen votierten ebenfalls für CHF 70. Der Minderheitenantrag Teuscher (gp, BE) sieht unabhängig vom Preis der Vignette vor, dass dieser alle fünf Jahre an die Teuerung angepasst wird. Dieser Antrag blieb jedoch chancenlos, da die Anpassung an die Teuerung zu unerwünscht ungeraden Beträgen führen würde. Die FDP-, CVP/EVP- und BDP-Fraktionen unterstützten den Minderheitenantrag I Amherd (cvp, VS) bzw. die Kommissionsminderheit, welche dem

bundesrätlichen Vorschlag folgen und die Preiserhöhung auf CHF 100 festsetzen wollte. Im Plenum setzte sich schliesslich die Erhöhung des Vignettenpreises auf CHF 70 durch. Der Ständerat folgte hingegen dem bundesrätlichen Entwurf und stimmte mit grosser Mehrheit für einen Vignettenpreis von CHF 100. In der Differenzbereinigung blieben sich die Räte treu, der Nationalrat beharrte weiterhin auf einem Preis von CHF 70, der Ständerat hiess die Erhöhung auf CHF 100 erneut gut. Das Geschäft wird 2013 im Nationalrat weiterverhandelt.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.08.2013
NIKLAUS BIERI

Bereits im April des Berichtjahres eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über das **zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz**. Der Bundesrat ist durch das Infrastrukturfondsgesetz verpflichtet, den Räten alle vier Jahre ein aktualisiertes Programm zur Engpassbeseitigung vorzulegen. Wie im ersten Programm von 2009 hielt der Bundesrat an der Einteilung der Ausbauprojekte nach Priorität in vier Module fest. Aufgrund der nach oben korrigierten Stauprognosen wollte der Bundesrat drei zusätzliche Projekte im Umfang von CHF 995 Mio. ins Modul 1 aufnehmen: Es sind Projekte zwischen Meyrin/Vernier und Le Vengeron (GE), Luterbach und Härkingen (SO) sowie Andelfingen und Winterthur (ZH). Später umgesetzt werden sollen die Projekte des Moduls 2 (CHF 3.2 Mrd.) und planerisch weiter zu verfolgen sind die Projekte des Moduls 3 (CHF 6 Mrd.). Es handelt sich dabei hauptsächlich um Projekte in städtischen Gebieten und Agglomerationen. Das Programm stiess bei den Vernehmlassungsteilnehmern grösstenteils auf Zustimmung, insbesondere die Massnahmen des Moduls 1 waren mehrheitlich unumstritten. Von den Parteien haben FDP, CVP und SVP das Programm insgesamt positiv aufgenommen. Die GLP ist mit der vorgeschlagenen Engpassbeseitigung einverstanden, sofern vorab Massnahmen zur Verkehrsvermeidung ergriffen würden und sichergestellt sei, dass die Infrastruktur optimal genutzt werde. Die SP hielt fest, dass sie dem Infrastrukturfondsgesetz mit Blick auf die Agglomerationsprogramme zugestimmt habe, und dass die vorgeschlagenen Massnahmen zur Engpassbeseitigung die Verkehrsprobleme eher verschärfen als vermindern würden. Die Befürchtung, dass die Beseitigung von Engpässen das Verkehrsaufkommen erhöhen und damit an anderen Stellen zu Problemen führen, teilen strassenverkehrskritische und umweltpolitische Verbände und Organisationen, aber auch der Kanton Freiburg wies auf diese Problematik hin. Aus den Kantonen kamen viele Vorschläge zur Umteilung von Projekten in höher priorisierte Module bzw. zur Aufnahme von weiteren Projekten. Nicht einverstanden mit dem Programm war der Kanton Tessin, welcher bemängelte, dass die Kriterien für die Priorisierung zu wenig klar und mögliche Alternativen zu den Projekten nicht berücksichtigt worden seien. Der Kanton Tessin schlug vor, die Engpassbeseitigungsvorlage in die Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF aufzunehmen. Besonders aus der Ostschweiz kamen viele zustimmende Antworten aus Parteien, Kantonen, Gemeinden und Verbänden, die meisten davon zeigten sich erfreut über die Umteilung der dritten Röhre des Rosenberg隧nels (SG) von Modul 3 in Modul 2. Der Bundesrat will die Vorlage bis zum März 2014 dem Parlament vorlegen.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.11.2013
NIKLAUS BIERI

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 Minderheitsantrag II gegen den Minderheitsantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitsantrag 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 Abstimmungsprozedere gegeben habe. Dem

Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitsantrag II dem Minderheitsantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitsantrag 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 Minderheitsantrag 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 Preiszuschlag 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 Vignettenpreiserhöhung 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 Abstimmungsinserte des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Inserate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Inserate 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 Inserate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Inserate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Inserate 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 Inserate 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 ⁴

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
 DATUM: 31.12.1983
 REGINA ESCHER

Im **langwierigen Prozess der Ausführungsgesetzgebung zum 1979 von Volk und Ständen gutgeheissenen Verfassungsartikel über Fuss- und Wanderwege** rückte man im Berichtsjahr einen Schritt weiter. Die Landesregierung unterbreitete den eidgenössischen Räten einen Gesetzesentwurf. Dieser hat den Charakter eines föderalistischen Rahmenerlasses. Planung, Anlage und Unterhalt der Wege sind Sache der Kantone. Der Bund stellt lediglich Grundsätze auf; als bedeutungsvoll erweist sich insbesondere die Vorschrift, wonach aufgehobene Fuss- oder Wanderwege künftig angemessen zu ersetzen sind. ⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
 DATUM: 28.11.1989
 SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral est d'autant plus opposé à deux initiatives qu'il **entend rendre ces taxes définitives et les fixer dans la Constitution**, alors qu'elles avaient initialement été décrétées provisoires jusqu'à la fin de l'année 1994. La première tentative ayant échoué avec le rejet de la politique coordonnée des transports en 1988, le gouvernement a, à cet effet, soumis à consultation deux projets d'articles constitutionnels. Ces nouvelles dispositions devraient sensiblement modifier le régime actuel; harmoniser ces taxes avec des projets similaires actuellement étudiés par divers pays européens (RFA en particulier) et mieux reporter sur les usagers les dépenses générées par le trafic routier afin de pouvoir couvrir les frais (routes, protection de l'environnement) actuellement mis à la charge de la collectivité. En conséquence, le produit de ces prélèvements (environ 300 millions de francs par an) n'irait plus directement dans la caisse fédérale mais serait affecté à des tâches précises - entretien et exploitation des routes, protection de la nature, campagnes de prévention des accidents, aide aux régions économiquement défavorisées. En outre, la taxe poids lourds ne serait plus forfaitaire, mais fixée en fonction du kilométrage. ⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
 DATUM: 05.04.1990
 SERGE TERRIBILINI

Ces deux taxes avaient été initialement instaurées pour une durée de dix ans, c'est-à-dire jusqu'en 1994. En 1989, le **Conseil fédéral avait mis en consultation des projets d'articles constitutionnels afin de les rendre définitives**. De cette procédure, il ressort que personne, à part les organisations d'automobilistes, ne les remet en cause. Cependant, quelques divergences existent. Les partis bourgeois ne désirent pas les fixer dans la Constitution et voudraient trouver une solution en harmonie avec la CE. Les socialistes et les écologistes estiment qu'elles devraient être, avant tout, liées aux kilomètres parcourus. ⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
 DATUM: 29.05.1992
 SERGE TERRIBILINI

Lancé en 1989 par l'AST, les écologistes, une partie de la gauche et l'IG Velo, **le référendum sur la révision de la loi sur la circulation routière (LCR) a abouti** en début d'année avec 81'452 signatures valables. Seul un point de la loi était contesté: celui comportant l'autorisation, pour les camions de 2.50 mètres de large, de circuler sur tout le réseau routier helvétique, y compris sur les routes (communales et cantonales) où, jusque là, seule une largeur maximale de 2.30 mètres était admise. Le reste de la révision proposait diverses innovations, visant notamment à renforcer la sécurité routière et la protection de l'environnement, qui, elles, firent l'unanimité. ⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
 DATUM: 27.01.1992
 SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté son **message concernant la prorogation et la refonte des redevances sur l'utilisation des routes**. Ces taxes ayant une durée de validité de dix ans, elles arriveront à échéance en 1994. Or, le gouvernement entend les prolonger tant que le trafic routier ne couvre pas les frais qu'il occasionne, et désire d'autant plus les maintenir que d'autres Etats européens ont introduit de tels instruments, et que la CE envisage de faire de même. En outre, la procédure de consultation, largement positive en ce domaine, lui a donné le feu vert. Les seules modifications par rapport à l'ancienne version sont, d'une part, le relèvement du prix de la vignette autoroutière (CHF 40 au lieu de CHF 30) pour l'adapter au renchérissement et, d'autre part, l'inscription, dans l'article constitutionnel concernant la taxe poids lourds, d'un alinéa stipulant qu'à terme, le gouvernement pourra percevoir une taxe non pas forfaitaire

comme aujourd'hui, mais liée aux prestations. La commission du Conseil national a largement accepté les propositions du gouvernement.

Les recettes de ces taxes ont augmenté entre 4 et 5 pourcent par année depuis leur entrée en vigueur et ont rapporté, en 1990, CHF 137 millions pour la taxe poids lourds et CHF 191 millions pour la vignette autoroutière. Par ailleurs, la Commission européenne a proposé aux pays membres de la CE l'introduction d'une taxe poids lourds selon un système qui laisserait une certaine liberté aux Etats pour en fixer les modalités.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.11.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a mis en consultation un projet de relèvement des amendes d'ordre (amendes sans jugement pénal) dont le montant maximal (excès de vitesse) pourrait passer de CHF 100 à CHF 300. La législation, datant de 1973, n'ayant jamais été adaptée, le gouvernement a décidé de compenser le renchérissement et de contraindre les automobilistes au respect des limitations de vitesse (ce qui favoriserait également la réduction des émissions polluantes). Par ailleurs, il a été prévu de faire passer le délai de réflexion et de paiement de 10 à 30 jours, et de donner la possibilité aux cantons de recourir à des privés pour percevoir les amendes pour stationnement interdit. Si les réactions du TCS furent mesurées, il n'en alla pas de même de celles de l'ACS et du parti des automobilistes qui contestèrent ces dispositions avec vigueur. Par contre, les cantons, les partis et les autres organisations concernées se sont montrés généralement favorables à ce projet.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Renforçant encore cette tendance, les Chambres, lors des discussions sur le budget 1993, ont **renoncé à toute économie en matière de construction de routes**. C'est ainsi qu'elles ont voté un montant total de CHF 1.481 milliards. En outre, elles ont même accepté une proposition de C. Frey (prd, NE) proposant d'y affecter CHF 100 millions de plus en cas d'acceptation en référendum de la hausse du prix de l'essence. La grande majorité de ces sommes seront là-aussi affectées à la construction des autoroutes en Suisse romande; le débat sur le budget étant intervenu en fin d'année après le refus en votation de l'EEE, la majorité alémanique a été conduite à faire un geste à l'endroit des Romands qui avaient massivement accepté le traité.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.09.1993
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté son projet de révision de la loi **sur les amendes d'ordre** infligées aux usagers de la route, ce qui répond, en particulier, au postulat Vollmer (ps, BE) de 1991. Considérant que cette loi a fait ses preuves et est indispensable pour sanctionner les infractions de peu de gravité, le gouvernement a proposé une réadaptation du montant des contraventions afin que celles-ci retrouvent leur effet dissuasif. Il entend ainsi relever de CHF 100 à CHF 300 la limite maximale des amendes et s'octroyer la compétence de les adapter périodiquement à l'évolution du coût de la vie. Par ailleurs, le projet prévoit notamment de donner le droit à la police de prélever des amendes pour des infractions dénoncées par des particuliers, de cumuler les amendes sans montant limite lorsqu'une personne a commis plusieurs infractions, de faire passer le délai de réflexion de 10 à 30 jours, d'inscrire le principe jusque-là appliqué de ne percevoir aucun frais dans la procédure relative aux amendes d'ordre et de supprimer les bases légales pour l'enregistrement des infractions. Les associations d'automobilistes ainsi que le parti des automobilistes ont vivement protesté contre ce projet et ont d'ores et déjà envisagé de lancer un référendum.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.04.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a adopté le projet de révision de la loi **sur les amendes d'ordre**. La Chambre a approuvé le fait de porter le montant maximal des amendes à CHF 300 au lieu de CHF 100 et de donner au gouvernement le soin d'adapter cette somme au renchérissement. Elle n'a ainsi pas suivi sa commission qui proposait de s'en tenir à CHF 250 et de conserver au parlement la tâche de modifier ce montant. Par ailleurs, manifestant le souci de ne pas encourager la délation, la petite chambre a biffé du projet la possibilité de punir un contrevenant sur dénonciation d'un particulier. Elle a également repoussé la suggestion du Conseil fédéral de rendre possible un cumul illimité d'amendes d'ordre et a fixé comme somme à ne pas dépasser le double du montant maximal.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.03.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

A son tour, **la grande Chambre a adopté le projet** de révision de la loi **sur les amendes d'ordre** visant notamment à adapter celles-ci au coût de la vie. L'opposition à cette révision est provenue essentiellement des députés automobilistes et libéraux qui ont proposé de ne pas entrer en matière, estimant que le projet du gouvernement ne poursuivait qu'un but fiscal. La majorité de la Chambre du peuple a estimé cependant que cette hausse était indispensable pour rétablir l'effet dissuasif des amendes d'ordre. Elle a en outre rejeté des propositions de plusieurs députés bourgeois visant à élever le montant maximal des amendes non pas de CHF 100 à CHF 300, mais uniquement de CHF 100 à CHF 250, voir CHF 200. Enfin, elle a suivi la volonté du Conseil des Etats de ne pas encourager la délation, puisqu'elle a également biffé la possibilité de punir un contrevenant sur dénonciation d'un particulier.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.10.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La seule **divergence** importante entre les deux chambres a concerné la possibilité pour le gouvernement d'adapter tous les cinq ans les amendes au renchérissement. Sur proposition d'une minorité bourgeoise de sa commission et contrairement à la petite Chambre qui avait approuvé sur ce point le projet **du** gouvernement, le **Conseil national** n'a pas voulu que les augmentations éventuelles à venir échappent au parlement. Le **Conseil des Etats s'est rallié**, lors d'une seconde lecture, **à cette décision**.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.04.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le gouvernement a mis en consultation un **projet de révision partielle de la loi sur la circulation routière visant à améliorer la sécurité sur les routes**. La principale innovation porte sur la formation des conducteurs. Outre l'introduction du permis d'élève conducteur dès l'âge de 16 ans, le projet du gouvernement prévoit que la réussite de l'examen ne donnera droit, dans un premier temps, qu'à un permis à l'essai: le conducteur n'obtiendra son permis définitif que s'il n'a pas compromis de manière sérieuse la sécurité routière dans les trois ans suivant la réussite de l'examen et après avoir suivi un cours complémentaire de 16 leçons. En revanche, s'il a commis des infractions graves au code de la route, il devra repasser l'examen d'élève conducteur. Outre cette réforme de la formation des automobilistes, la révision proposée envisage de punir plus sévèrement les récidivistes. Ainsi, chaque nouvelle infraction commise à intervalles rapprochés devrait être suivie d'une mesure plus sévère et finalement, le cas échéant, d'un retrait de permis pour une durée indéterminée. Le projet du gouvernement prévoit également des dispositions relatives à la conduite en état d'ébriété. Désormais, il devrait être possible pour la police de procéder à des contrôles même si le conducteur ne présente aucun signe extérieur suspect. En matière de contrôle des conducteurs sous influence de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques, l'exécutif propose par ailleurs d'uniformiser au niveau fédéral les procédures jusqu'alors cantonales et très disparates. Dans ce domaine, aucune tolérance n'est prévue (valeur limite zéro). En revanche, des prises de sang ou des examens d'urine ne pourront être ordonnés que s'il existe des soupçons bien établis.¹⁶

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.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.09.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Lors de la présentation de son message, le Conseil fédéral a souligné que cette future redevance – véritable clé de voûte de la politique helvétique en matière des transports – poursuivait de nombreux buts. Parmi ces derniers, la **vérité des coûts** – mentionnée par ailleurs explicitement dans le mandat constitutionnel – constituait sans aucun doute l'objectif principal dans la mesure où le montant de la taxe avait été calculé pour couvrir l'ensemble des coûts internes du trafic poids lourd ainsi qu'une partie de ceux externes (ceux liés aux accidents, au bruit et à la santé ainsi que ceux résultant des dommages aux bâtiments). Outre cette référence au principe du pollueur-payeur, le gouvernement a également relevé que la future redevance constituait un des instruments principaux pour réaliser le **transfert du trafic de la route au rail exigé par l'initiative des Alpes**. Cet élément prenait d'ailleurs d'autant plus d'importance dans la mesure où la Suisse envisageait d'abandonner, sur pression européenne, la limite des 28 tonnes: l'exécutif pourra en effet rehausser, le cas échéant, le montant de la redevance parallèlement à la levée progressive de la limite du tonnage. Enfin, il fut mentionné que la taxe poids lourd kilométrique permettrait de **financer les grands projets d'infrastructures ferroviaires** et, ultérieurement, de les rentabiliser en annulant certains effets de distorsion de la concurrence favorables jusqu'alors à la route.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.09.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil fédéral a publié son **message concernant la taxe poids lourd liée aux prestations**. Cette dernière devrait être introduite en 2001 et remplacera l'actuelle redevance forfaitaire conformément à l'article constitutionnel adopté en 1994 par le souverain. Selon le projet du gouvernement, le montant de la taxe pourrait varier de **1,6 à 3 centimes** par tonne et kilomètre parcouru, le Conseil fédéral décidant du montant précis selon les conditions du trafic et de l'économie ainsi qu'en fonction de la fiscalité pratiquée par l'UE. Vraisemblablement, la taxe sera cependant introduite de manière progressive, passant de 1,6 centime lors de son introduction à 2,5 centimes en 2005, ce afin d'éviter tout renchérissement brutal du trafic de marchandises. Le produit de la taxe – 750 millions ou 1,2 milliard de francs pour une taxe de respectivement 1,6 ou 2,5 centimes – reviendra pour deux tiers à la Confédération et pour un tiers aux cantons. Ces derniers devront affecter cette manne financière à la lutte contre le bruit du trafic routier alors que la Confédération pourra allouer les deux tiers de sa part au financement des grands travaux d'infrastructures ferroviaires (NLFA, Rail 2000, parois antibruit, raccordement TGV).

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.09.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au sujet du **montant de la future redevance**, le Conseil fédéral a relevé que celui-ci n'était ni catastrophique pour l'économie – contrairement à ce qu'affirmaient les détracteurs du projet – ni disproportionné par rapport aux tarifs en vigueur sur les grands axes européens. En ce qui concerne les conséquences pour l'économie, le gouvernement a fait valoir que le renchérissement serait minime, étant donné notamment le gain de productivité que permettrait d'engendrer le vraisemblable abandon de la limite des 28 tonnes. S'adressant aux milieux routiers, l'exécutif a en outre souligné que des coûts externes importants du trafic poids lourd – tels que ceux résultant des dommages à l'environnement – n'avaient pas été pris en compte, les coûts sur la santé n'étant pour leur part couverts que lorsque la taxe aura été élevée à 2,5 centimes. Au sujet de la comparabilité de la redevance avec les tarifs en vigueur au sein de l'UE, l'exécutif a mis en évidence que le montant de 210 francs (pour une taxe de 2,5 centimes) dont devra s'acquitter un 28 tonnes en transit était tout à fait comparable avec les taxes en vigueur sur les axes de transit européens (de 200 à 300 francs sur les axes du Brenner et du Mont-Blanc).

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le parlement a pour sa part débloqué les 5,1 millions de francs prévus dans le budget 1997 pour le **développement de l'appareil électronique** nécessaire à la mise en oeuvre de la taxe poids lourd kilométrique. Alors que ce même poste avait été biffé en 1995 par les députés, ceux-ci ont estimé que les raisons ayant prévalu à leur refus l'année précédente n'avaient plus lieu d'être. D'une part, le gouvernement avait depuis lors publié son message et ainsi éclairci nombre d'éléments d'application. D'autre part, l'UE – par la voix de la Commission européenne – avait déclaré son intention d'édicter des mesures similaires, dissipant ainsi les craintes de voir la Suisse faire cavalier seul.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Lors de sa session d'été, le Conseil des Etats avait à examiner le message du gouvernement relatif à la taxe poids lourd kilométrique. Sans surprise, la question à retenir le plus l'attention des sénateurs fut celle relative au montant de la future taxe. Alors que le projet de l'exécutif comprenait une fourchette allant de 1,6 à 3 centimes par kilomètre parcouru, quatre autres propositions furent discutées. A celles avançant des montants maximaux et minimaux plus élevés que ceux chers à l'exécutif - de 2 à 4 centimes pour les socialistes Gentil (JU) et Onken (TG), voire de 2,5 à 5 centimes pour le démocrate-chrétien Küchler (OW) - s'opposaient celles émanant de la droite de l'hémicycle visant à abaisser la fourchette de perception. Après une série de votes en cascade, **une courte majorité de sénateurs a finalement opté**, contre l'avis du Conseil fédéral et de la commission des transports (CTT), **pour la proposition du démocrate-chrétien grison Maissen prônant une fourchette allant de 0,6 à 2,5 centimes**. A titre d'unique concession faite au camp socialiste ainsi qu'au Conseil fédéral, les représentants des cantons ont adopté une proposition Onken laissant au gouvernement la possibilité d'adapter, au 1er janvier 2005, les tarifs au coût de la vie.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Hormis ces modifications relatives au montant de la taxe, la petite chambre a tenu à **prendre plus explicitement en compte les intérêts des régions périphériques et montagneuses**. Ainsi, elle a ajouté une disposition exigeant du gouvernement qu'il se soucie plus particulièrement, lors de l'introduction et de l'adaptation de la taxe poids lourd, des conséquences pour les régions peu ou pas desservies par le rail. Sur proposition de l'Uranais Inderkum (pdc), les sénateurs ont également tenu que la répartition du produit de la redevance revenant aux cantons s'opère prioritairement en fonction des répercussions de la nouvelle taxe sur ces régions.

Il est à relever que lors de l'entrée en matière, les sénateurs ont rejeté une proposition de renvoi du libéral Cavadini (NE). Alors que ce dernier estimait impossible d'examiner cet objet sans attendre le résultat des négociations bilatérales avec l'UE, une assez large majorité des sénateurs a jugé au contraire que l'importance du projet par rapport notamment à la question du financement des NLFAnécessitait un traitement immédiat.¹⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Renvoyant dos à dos les propositions les plus extrémistes, mais écartant également les fourchettes plus modérées, les **conseillers nationaux ont finalement opté pour une solution**, suggérée par le radical Bezzola (GR), **prévoyant des montants différenciés selon le tonnage**: si, pour un 28 tonnes, la redevance sera comprise entre 0,6 et 2,5 centimes, elle sera de 3 centimes pour un 40 tonnes. Selon la majorité de la chambre du peuple, cette solution avait l'avantage de distinguer entre trafic indigène et de transit, le premier étant constitué principalement de camions de 28 tonnes et le second de 40 tonnes. Ceci permettait en conséquence de favoriser le transfert de la route au rail du trafic de transit tout en ne pénalisant pas trop lourdement le transport routier interne, ce qui contribuerait vraisemblablement à un résultat positif en cas de votation populaire. Interpellé par certains parlementaires bourgeois estimant que la solution adoptée serait refusée par l'UE parce que discriminatoire à l'égard des camions européens, le chef du DFTCE, qui ne s'était pourtant pas opposé à la proposition Bezzola, s'est déclaré lui aussi sceptique sur l'eurocompatibilité de la solution adoptée.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.10.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Outre cette modification du projet adopté par la chambre des cantons, **les conseillers nationaux ont également tenu à exempter de la future redevance les autocars**. Etant donné l'importance de ces derniers pour le secteur touristique, la majorité de la grande chambre a en effet décidé de ne soumettre ce type de trafic qu'à une taxation forfaitaire, ce malgré l'opposition des députés socialistes et écologistes pour lesquels ce traitement de faveur ne se justifiait pas. Concernant les modifications introduites par la petite chambre - relatives à une meilleure prise en compte des intérêts des cantons ainsi qu'à l'adaptation des tarifs au renchérissement - les conseillers nationaux ont en revanche facilement suivi leurs pairs sénateurs.¹⁹

Saisi à nouveau du projet, le **Conseil des Etats** a opté, au sujet de la fourchette de perception de la taxe, pour une solution de compromis. Concédant à la grande chambre qu'un montant de 2,5 centimes ne serait peut-être pas à même d'assurer le transfert des 40 tonnes de la route au rail, les conseillers aux Etats ont cependant tenu, sur proposition de la radicale Beerli (BE), à ce que **le montant de 3 centimes ne figure pas de manière contraignante dans la loi**, mais qu'il constitue uniquement une limite supérieure à ne pas dépasser. Concernant la différenciation entre les 40 tonnes et les 28 tonnes, la chambre des cantons a également souhaité que la loi attribue plus de marge de manoeuvre aux autorités, les sénateurs laissant au gouvernement la liberté de diminuer ou non la taxe frappant le trafic de 28 tonnes de 20%. Selon la majorité de la petite chambre, cette double flexibilisation de la solution adoptée par le Conseil national était indispensable si l'on entendait que les négociations bilatérales avec l'Union en matière de transports aboutissent. L'UE ayant clairement fait savoir que la discrimination des camions européens posait problème, rendre uniquement optionnelle la différenciation des tarifs était sans doute judicieux. De même, ne pas fixer de façon impérative dans la loi le montant exact auquel seront taxés les 40 tonnes évitait de donner à l'Union européenne l'impression que le parlement helvétique voulait imposer unilatéralement, sans possibilité de négociations, ses vues sur la question. Saluant l'originalité de la proposition Beerli, le conseiller fédéral Leuenberger a largement repris cette argumentation, concédant que l'intransigeance européenne avait été jusque-là sous-estimée.

Les sénateurs ont par ailleurs suivi le Conseil national en ce qui concerne la taxation à appliquer aux cars. Ils sont même allés plus loin dans la prise en compte des intérêts du secteur touristique puisqu'ils ont décidé de plafonner le forfait à 5000 francs. Appliqué aux plus gros cars (18 tonnes), ce plafond correspond, pour 47 000 kilomètres parcourus par année, à une taxe de 0,6 centime.²⁰

Peu après la décision du parlement, **l'ASTAG a annoncé qu'elle lançait un référendum contre la loi**. Selon l'association des transporteurs routiers, la version approuvée de la taxe renchérira les coûts des transports par route de non moins de 30%. Cette charge supplémentaire pour l'économie suisse signifiera une suppression massive d'emplois. Le comité référendaire pourra compter sur l'appui de l'UDC, du PL et du PdL. Les partisans du projet adopté (notamment PS, PRD et PDC) ont pour leur part mis en garde que sans la nouvelle redevance, il deviendrait impossible, pour des raisons financières, de construire les NLFA, ce qui rendrait à son tour impossible tout accord avec l'UE en matière de transports. Le seul aboutissement du référendum pourrait renvoyer la conclusion d'un accord à 1999. Argumentant de manière similaire, le Vorort s'est déclaré opposé au lancement du référendum.²¹

Le **référendum** contre la loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une **redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, lancé par l'Association Suisse des transports routiers (ASTAG), a **abouti** au mois d'avril avec 189'707 signatures.

Par conséquent, en septembre, les citoyens helvétiques ont été appelés à se prononcer sur la RPLP. Cette redevance est liée à la charge transportée et à la distance parcourue. Elle doit remplacer la taxe actuelle (un montant forfaitaire par année) dès 2001. **C'est avec une majorité de 57,2% que le peuple a accepté la RPLP**, et avec 14 cantons et 4 demi, au terme d'une campagne très disputée et d'un scrutin marqué par un taux de participation élevé. Les résultats de la votation ont montré un clivage entre les communes urbaines et les communes rurales. Les villes se sont prononcées nettement en faveur de la redevance (64% de oui), alors que les communes rurales l'ont franchement rejetée (45% de oui). Contrairement aux votations précédentes qui touchaient aussi la politique des transports, les différences entre les régions linguistiques ont été dans ce cas relativement faibles. La Suisse italienne a le plus fortement approuvé la RPLP (67%), précédant la Suisse alémanique (58%) et la Suisse romande (52%).

Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

Votation du 27 septembre 1998

Participation: 51,0%

Oui : 1 355 735 (57,2%) / 14 4/2 cantons
Non : 1 014 370 (42,8%) / 6 2/2 cantons

Mots d'ordre:

- Oui : PDC (2*), PRD (13*), PS, PE, PdT, PCS, AdI, PEP; USS, UCAPS, CSC, Vorort.
- Non : UDC (1*), PL, PdL, UDF; ASTAG, USAM, Centre patronal, ACS.
- Liberté de vote : DS (4*).

* Recommandations différentes des partis cantonaux.

La **campagne** précédant le vote a été particulièrement intense et conflictuelle en raison de ses implications multiples et enchevêtrées. Les **partisans** ont estimé que la RPLP avait un rôle clé dans la politique suisse des transports, car elle permettait de rétablir l'équilibre des chances entre le rail et la route et de financer les nouvelles transversales. Ils ont rappelé que la RPLP autoriserait un désengorgement des routes et préserverait l'environnement, en réalisant le principal objectif de l'Initiative des Alpes. Les partisans ont également insisté sur le lien entre la RPLP et la politique d'intégration européenne de la Suisse. Sans la taxe, il serait impossible d'abandonner la limite des 28 tonnes et donc de signer les accords bilatéraux avec l'UE. En outre, ils ont estimé qu'un refus mettrait en péril des milliers d'emplois dans la construction, l'industrie ferroviaire et les entreprises de chemins de fer.

Dans les rangs des **opposants**, l'ASTAG a axé la campagne sur les répercussions économiques de la nouvelle taxe. L'association a estimé que la RPLP provoquerait une hausse de l'imposition d'un camion de 28 tonnes, de CHF 4'000 actuellement à CHF 56'000 par année. Selon l'association des routiers, chaque ménage suisse devrait assumer cette hausse à hauteur de CHF 500 par année. A cet argument, le Conseil fédéral a répondu par ses propres estimations (des experts du DETEC): la RPLP entraînerait une charge annuelle de CHF 11 à 55 par ménage et un renchérissement minime pour l'économie en raison du gain de productivité lié à l'autorisation des 40 tonnes. Les opposants ont également douté des effets de la RPLP sur le transfert de la route au rail du trafic de marchandises. Ils ont craint que la taxe ait des effets négatifs pour les régions périphériques et de montagne. Ils ont refusé aussi toute implication européenne du scrutin et redouté le non respect de l'affectation des recettes prévue par la Constitution. Finalement, les opposants ont estimé que la RPLP mettrait en danger plus de 30'000 emplois.²²

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.²³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.03.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a transmis aux Chambres son **message** concernant la **révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)**. Le projet comprend un paquet de mesures visant à accroître la sécurité routière en agissant sur le comportement de l'individu par **une meilleure formation et par le renforcement des contrôles et des sanctions**. Des mesures plus sévères pouvant aller jusqu'à l'annulation du permis de conduire seront appliquées. La formation à la conduite automobile se fera en deux phases, obligeant les nouveaux conducteurs à se perfectionner après l'examen de conduite. Au terme d'une période probatoire de trois ans, le nouveau conducteur obtiendra définitivement son permis de conduire. Des mesures plus

efficaces seront appliquées aux personnes sous l'emprise de l'alcool, de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques. Des contrôles du taux d'alcoolémie pourront être effectués en l'absence d'indice d'alcoolémie apparent, et ils seront plus fréquents. Les sanctions concernant la conduite sous l'influence de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques seront identiques à la conduite en état d'ébriété avec un taux d'alcoolémie qualifié. Les conducteurs commettant plusieurs infractions successives seront sanctionnés plus sévèrement. Pour ces récidivistes, des mesures administratives minimales seront introduites de manière uniforme dans toute la Suisse.²⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.05.1999
LAURE DUPRAZ

Par la suite, le Conseil fédéral a transmis aux Chambres son **message** concernant un **crédit d'engagement** pour les coûts d'investissement en rapport avec l'introduction de la RPLP. Afin de mettre en place un système de perception de cette redevance, la Confédération doit développer un appareil de saisie moderne nécessitant un crédit d'investissement proposé à **CHF 121,5 millions**. Il concerne les adaptations d'immeubles aux passages frontaliers et aux points de contrôle, les équipements en bordure de route pour la communication avec les appareils de saisie dans les véhicules, les systèmes de paiement pour l'argent en espèces et pour les cartes de crédits, un système informatique central ainsi que des dispositifs de contrôle. L'achat, le montage, l'homologation et l'entretien des appareils de saisie seront pris en charge par les détenteurs des véhicules. Le coût a été estimé entre CHF 1'500 et CHF 1'700 par véhicule, pour environ 52'000 véhicules.²⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.06.1999
LAURE DUPRAZ

Lors de la session d'été, le **Conseil des Etats** a aisément **accepté le crédit d'engagement susmentionné**. Les députés ont souhaité que le système de perception de la redevance, pour tous les véhicules dès 3,5 tonnes, soit opérationnel au 1er janvier de l'année 2001. Dans le vote sur l'ensemble, 34 sénateurs contre 2 ont dit oui au crédit d'engagement.²⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.09.1999
LAURE DUPRAZ

Au **Conseil national**, le projet a subi plusieurs critiques liées à la complexité de la mise au point des appareils de contrôle pour la redevance et aux coûts que devront supporter les entreprises de transports suisses. Le groupe UDC proposa de renvoyer le projet au Conseil fédéral dans l'attente d'appareils de mesure techniquement au point et d'une présentation de calculs précis de l'investissement nécessaire et des frais. La proposition fut rejetée par 114 voix contre 48. Les députés ont ensuite accepté, par 98 voix contre 65, un amendement Bircher (pdc, AG) demandant qu'avec le crédit proposé la Confédération prenne en charge le premier versement de la redevance et l'installation de l'appareil de saisie, durant la phase d'introduction (environ 5 ans). M. Bircher estimait que le crédit d'engagement ne devait pas être augmenté, le parlement ayant déjà voté lors de la session d'été un supplément de CHF 45 millions de crédit de paiement et de CHF 110 millions de crédit d'engagement pour l'acquisition des appareils de saisie. Toutefois, les conseillers nationaux ont augmenté le crédit de CHF 113,4 millions, par 86 voix contre 75. Ils l'ont ainsi porté à CHF 235,3 millions. Ils ont en outre souhaité que les **frais de l'appareil de saisie et de son montage soient à la charge de la Confédération**. Dans le vote sur l'ensemble, le projet a été accepté par 123 voix contre 26.²⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.12.1999
LAURE DUPRAZ

A la session d'hiver, les **représentants des cantons** n'ont pas cédé sur le montant du crédit d'engagement maintenu à CHF 121,5 millions. Toutefois, ils ont **accepté la remise gratuite des appareils de saisie par la Confédération**, mais pour 2000 et 2001 uniquement. Les frais de montage resteront toutefois à la charge des détenteurs de véhicules. En outre, la revente des appareils de saisie remis gratuitement par la Confédération a été interdite.²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.12.1999
LAURE DUPRAZ

Le **National** a accepté le montant du crédit de la petite Chambre, mais il a proposé que la Confédération remette gratuitement les appareils de saisie durant 5 ans (entre 2000 et 2004). Les députés ont supprimé l'interdiction de revente des appareils, jugeant cette disposition du domaine de l'ordonnance d'application. Le **Conseil des Etats** s'est finalement rallié aux propositions du National.²⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le **Conseil des Etats** s'est attaqué en mars à la **révision partielle de la Loi sur la circulation routière (LCR)**. Cette dernière a été approuvée à la majorité et envoyée au National. Il a notamment accepté à l'unanimité l'introduction d'une **période d'essai pour l'obtention finale du permis**. Durant ce laps de temps, le National a aussi accepté par 29 voix contre 9 la proposition de la Commission d'appeler les apprentis conducteurs à suivre des cours de perfectionnement obligatoires. Ces cours ne seront pas seulement sur la conduite, mais aussi psychologiques.

Le Conseil des Etats a également accepté de donner la **compétence au Conseil fédéral** de fixer les limites maximales pour l'incapacité à conduire. Le taux maximum de proportion de volant ne sera pas écrit dans la LCR, mais sera fixé par le Conseil Fédéral. Pour gérer les différents cas d'accident, il a été décidé que le DETEC introduira des mesures administratives plus unitaires à un niveau national pour définir les cas qui porteront sur une simple amende ou la révocation du permis. La Chambre haute s'est par contre élevée contre le projet fédéral en acceptant la proposition de Wicki (pdc, LU) par 16 voix contre 15. Celle-ci concède une diminution de la durée de révocation du permis pour les conducteurs professionnels qui ont commis une infraction moyennement grave.³⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.12.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le choix du **système de saisie de données** nécessaires à la perception de la RPLP s'est porté sur **Tripon**. Ce système en réseau est composé de boîtiers électroniques installés sur les camions et/ou à des endroits fixes aux plus importantes postes de douane. Le franchissement de la douane n'est qu'une des nombreuses indications que ces appareils sont appelés à recenser. Ils devront surtout identifier le kilométrage parcouru en charge ou à vide, le poids utilitaire du véhicule (tonnage selon permis), sa catégorie de propriété (valeurs polluantes du véhicule), son numéro d'immatriculation, ainsi que le mode de paiement choisi. Ces indications serviront de base au calcul de la RPLP.³¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.06.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre du débat sur la révision de la loi sur la circulation (LCR), le Conseil national a décidé par 84 voix contre 66 que ce serait à l'Assemblée fédérale et non au Conseil fédéral de fixer le taux d'alcoolémie autorisé pour les conducteurs. Le National se conformait aux recommandations émises par sa commission des transports et non à l'option qu'avait choisi le Conseil des Etats l'année précédente. La majorité des conseillers nationaux a refusé de donner au gouvernement la prérogative de fixer le **taux d'alcoolémie**, car ils craignaient que ce dernier le descende et inscrive à 0,5 pour mille sa limite dans la loi. Le Conseil national a aussi adopté par 75 voix contre 49 une classification des taux d'alcoolémie. Le taux de 0,5 à 0,79 pour mille serait considéré comme une "ébrété légère", sanctionnée par un avertissement; pour autant que le conducteur fautif n'ait provoqué aucun accident et ne soit pas récidiviste. Le retrait automatique du permis n'interviendrait que si le "taux d'alcoolémie qualifiée", qui sera sans doute fixé à 0,8 pour mille, est dépassé. Contrairement aux Etats, le National a refusé de manifester une clémence plus grande envers les chauffeurs professionnels en cas d'infraction jugée moyennement grave. Toujours dans le cadre de la révision de la LCR, le Conseil national s'est attaqué à son deuxième volet, celui de la **formation**. Après les Etats, le National a suivi le gouvernement et a donné son accord de principe par 124 voix contre 30 en faveur de l'introduction d'un permis à l'essai pour une période de trois ans. Le Conseil national n'a par contre pas suivi son homologue et le Conseil fédéral à propos des obligations lors la période probatoire et au terme de celle-ci. Il a décidé, par 74 voix contre 72, que les nouveaux automobilistes qui conduisaient bien n'avaient pas à suivre de cours complémentaires et qu'ils recevraient leur permis sans devoir suivre de cours supplémentaires au terme des trois ans. Par 72 voix contre 70 il fut décidé que seuls les conducteurs qui commettaient une infraction entraînant au minimum un avertissement devraient suivre une formation additionnelle pendant la période probatoire.³²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 14.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Alors qu'il avait donné au gouvernement l'opportunité de fixer le seuil d'alcoolémie, le Conseil des Etats s'est ravisé et a suivi, par 20 voix contre 14, le Conseil national dans son choix de donner cette prérogative au parlement. De même, il a aussi donné la possibilité au Conseil fédéral de prendre des mesures de gestion de trafic sur l'ensemble du réseau, à condition qu'il consulte auparavant les cantons. Suivant les recommandations de sa commission, les Etats ont par contre maintenu par 24 voix contre 15 leur volonté de faire subir aux nouveaux conducteurs une formation complémentaire pour obtenir le permis définitif. **La révision de la LCR a trouvé son**

épilogue en fin d'année. Le Conseil national a fini par s'entendre avec son homologue des Etats : les nouveaux conducteurs devront suivre trois cours supplémentaires lors de leur période d'essai de trois ans. Ces cours devraient durer une quinzaine d'heures et être axés avant tout sur la pratique. Il est prévu de les organiser en groupe d'une dizaine de personnes.³³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.09.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a présenté au parlement un projet d'ordonnance de l'Assemblée fédérale qui fixe le taux limite d'alcool au volant à 0,5‰ dès 2004. Il propose deux degrés de rigueur. Une **alcoolémie entre 0,5 et 0,79‰** n'est pas considérée comme un délit qualifié, mais le devient dès que 0,8‰ est atteint. Cela signifie que jusqu'à 0,79‰ dans le sang, le conducteur s'expose à l'amende ou aux arrêts. Un avertissement est ajouté par l'autorité administrative lorsque d'autres infractions ne peuvent pas être réglées par une procédure d'amende d'ordre. Si l'auteur a fait l'objet d'une mesure administrative au cours des deux années écoulées, il se voit retirer son permis de conduire pour un mois au minimum. Le Conseil fédéral juge par contre que conduire avec un **taux d'alcoolémie supérieur à 0,8‰** est un délit sanctionné par l'emprisonnement ou l'amende et par une inscription au casier judiciaire. Le conducteur fautif subit en outre un retrait de permis durant trois mois au moins. Si la personne a déjà été prise en flagrant délit à 0,8‰ ou plus au cours des cinq années précédentes, l'interdiction est portée à un an minimum. A la troisième infraction dans un espace de dix ans, le conducteur se voit infliger un "retrait de sécurité" pour une durée indéterminée, mais de 24 mois au minimum. Par 29 voix contre 13, le Conseil des Etats s'est rallié au projet du Conseil fédéral.³⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.03.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Par 101 voix contre 74, le **Conseil national** a rejoint le Conseil fédéral et le Conseil des Etats en **abaissant de 0,8 à 0,5‰ le taux d'alcoolémie au volant**. Il y aura désormais un double étalage punitif: le taux simple de 0,5 à 0,8‰ et le taux qualifié de 0,8‰ et plus. Pour y parvenir, le Conseil national a d'abord dû écarter la proposition de non-entrée en matière de l'UDC. Ensuite, sur le fond, sept variantes étaient en discussion pour le taux d'ébriété simple. La plus sévère (0,2‰) et la plus libérale (0,8‰) ont été retirées, mais il a fallu plusieurs votes, pour finalement suivre la variante de la commission (0,5‰). La résistance est venue des cafetiers et restaurateurs – représentés par Triponez (prd, BE), directeur de l'USAM: maintien à 0,8‰ – et des milieux viticoles – emmenés par Chevrier (pdc, VS): proposition à 0,7‰. Dans leur sillage se trouvaient l'UDC, une partie des démocrates-chrétiens, la majorité des radicaux et les libéraux. Tous ont invoqué les incertitudes scientifiques, quant à l'effet de l'alcool, et les conséquences économiques. Moritz Leuenberger s'est publiquement étonné que, lors de la procédure de consultation, les démocrates-chrétiens et les radicaux se soient pourtant prononcés en faveur de l'abaissement du taux d'alcoolémie. Le ministre a répondu à ceux qui accusaient le Conseil fédéral de laxisme en matière de drogues au volant: la tolérance pour le cannabis, l'héroïne ou la cocaïne sera de zéro. En effet, la **nouvelle loi sur la circulation routière (LCR) introduira la notion d'abus de stupéfiants ou de médicaments au volant**, au même titre que celui d'alcool. Elle donnera ainsi la base légale à des contrôles plus réguliers et surtout plus simples. La LCR ne fixe pas de taux limites. Ce sera l'affaire de ses futures ordonnances d'application. En votation finale, le Conseil national a accepté l'ordonnance par 111 voix contre 74 et le Conseil des Etats par 29 voix contre 5.³⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.11.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a décidé de mettre en vigueur, au 1er janvier 2005, la **limite de 0,5 pour mille de taux d'alcoolémie au volant**, la tolérance zéro pour certaines drogues et la réglementation concernant le retrait du permis de conduire. A cet effet, il a arrêté les prescriptions nécessaires à l'application de la législation fédérale par les cantons.³⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.04.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Chargé par les commissions des transports du Conseil national et du Conseil des Etats de trouver une solution aux problèmes de trafic routier, le Conseil fédéral a mis en consultation la création de deux fonds successifs, ainsi que des mesures pour les régions périphériques et de montagne. Ces fonds se fondent sur la Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches (RPT). Reprenant les variantes évoquées en 2004, le projet est constitué, dans une première étape, d'un **fonds d'urgence** et, dans une deuxième étape, d'un **fonds d'infrastructure**. (Pour la Votation du contre-projet relatif à l'initiative populaire "Avanti" en 2004, voir ici.) Le fonds d'urgence sera d'une

durée limitée à cinq ans au maximum. Il permettra de financer les projets urgents de trafic privé et public, prêts à être réalisés en attendant la mise en place du fonds d'infrastructure. Par rapport à la version initiale, les projets de trafic doux et les parkings d'échange ont été biffés, de même que les aides aux routes principales dans les régions périphériques. Le Conseil fédéral a défini une vingtaine de projets qui devraient bénéficier d'un tel financement. Le fonds d'urgence sera alimenté par CHF 2,2 milliards, prélevés sur les réserves existantes du financement spécial de la construction routière. Ces réserves constituant une dette de la Confédération vis-à-vis du financement spécial, leur utilisation est compatible avec le frein à l'endettement et peut s'effectuer sans compensation budgétaire. À la fin 2011 au plus tard, il sera remplacé par le fonds d'infrastructure d'une durée de 20 ans. Ce dernier financera des contributions au trafic d'agglomération ainsi qu'aux investissements requis par les routes nationales. Il sera composé de CHF 20 milliards, alimentés par une part des recettes routières annuelles à affectation obligatoire. CHF 6 milliards seront alloués aux transports publics et privés des agglomérations, CHF 9 milliards serviront à achever le réseau des routes nationales et CHF 5 milliards à résoudre les problèmes de capacités du réseau des routes nationales et à en garantir le fonctionnement. Les cantons prenant à leur charge 50% des frais alloués aux transports publics et privés des agglomérations, les projets financés de la sorte totaliseront CHF 12 milliards. Chaque projet devra être approuvé séparément par les chambres, alors que pour le fonds d'urgence, la décision sera globale et interviendra en même temps que son approbation. Le projet du Conseil fédéral aborde également les intérêts des **régions périphériques et de montagne** en matière de transports. Il propose de leur réserver plus de moyens dans le cadre du financement des routes principales prévues par la RPT, ainsi que dans les conventions de prestations conclues avec les chemins de fer. Ces fonds devront être compensés dans un autre secteur et ne pourront pas être alloués aux agglomérations. Ces dernières recevront cependant davantage de moyens pour leurs transports. Par ailleurs, les régions périphériques et de montagne bénéficieront également du fonds d'urgence, qui vise à empêcher de nouveaux retards dans l'achèvement de leur réseau de routes nationales.³⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.06.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil des Etats a maintenu sa décision de **rogner CHF 140 millions dans l'entretien des autoroutes**. Le Conseil national a pour sa part décidé de couper d'avantage que les Etats et que le Conseil fédéral (CHF 60 millions) en supprimant CHF 180 millions. Après aplanissement des divergences, le Conseil des Etats s'est ravisé et a suivi le Conseil national.³⁸

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 (...) ». ³⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.11.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a pris connaissance du **programme d'action « Via Sicura »** et a chargé le DETEC de lui présenter des variantes avec indication des priorités, des coûts et des solutions de remplacement. Le gouvernement ne s'est penché ni sur le catalogue des 56 mesures proposées, ni sur son financement. Il a par contre revu sa formulation dans sa lutte contre les accidents routiers et parle désormais de baisse « significative » des morts au lieu de donner des chiffres. ⁴⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Face aux critiques émises, le Conseil fédéral a revu son concept de financement des mesures visant à désengorger le trafic et a **renoncé au fonds d'urgence**. Dans son message au parlement, il propose de **ne créer qu'un seul fonds d'infrastructure** aussi bien pour les projets urgents que pour ceux à plus ou moins long terme. Le fonds sera opérationnel en 2008 et doté de CHF 20 milliards pour une période de 20 ans prolongeable de cinq ans maximum. Il sera alimenté par les recettes à affectation obligatoire provenant de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière. Le premier apport de CHF 2,2 milliards sera prélevé sur les réserves et sur une part du produit de l'impôt sur les huiles minérales. Conformément au frein à l'endettement de la Confédération, le fonds ne devra pas s'endetter. Les CHF 20 milliards seront répartis en trois domaines: CHF 8,5 milliards serviront à achever le réseau des routes nationales d'ici à 2015; CHF 5,5 milliards seront destinés à en garantir le fonctionnement; les six autres milliards seront utilisés pour moderniser les infrastructures de transport public et privé dans les agglomérations. Comme la moitié de ces derniers coûts sera prise en charge par les cantons, les investissements effectifs se monteront à CHF 12 milliards. Le parlement sera appelé à libérer une partie des fonds lors de l'instauration du fonds. De ce montant, CHF 2,3 milliards serviront à réaliser des projets de trafic d'agglomération urgents et prêts à être réalisés d'ici 2008. Se fondant sur les avis des cantons, le DETEC a élaboré une liste de ces projets. Au plus tard deux ans après l'instauration du fonds d'infrastructure, le Conseil fédéral soumettra au parlement deux programmes, afin de pouvoir garantir le fonctionnement du réseau des routes nationales et contribuer au financement des projets d'agglomération. Le reste des ressources disponibles sera utilisé à cette fin. D'autres tranches de crédit seront libérées tous les quatre ans. Le gouvernement a par ailleurs tenu davantage compte des régions périphériques et de montagne en accroissant l'aide fédérale allouée à celles-ci. Au lieu de CHF 12 millions supplémentaires, elles recevront CHF 45 millions de plus par année pour financer le maintien de la valeur de leurs infrastructures. Les CHF 33 millions de différence proviendront des contributions fédérales aux routes principales et des nouvelles recettes issues de la prochaine hausse de la redevance poids lourds. ⁴¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Das Parlament billigte die im Vorjahr vom Bundesrat vorgeschlagene **Errichtung eines Infrastrukturfonds** von CHF 20,8 Mrd. zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, zur Beseitigung von Engpässen auf Autobahnen und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen; mit diesem Fonds sollen nach dem Scheitern des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative 2004 die dringlichsten Verkehrsprobleme gelöst werden. Der Ständerat lobte die Vorlage als ausgewogenen und tragfähigen Kompromiss. Dass die Strassenverkehrsverbände mit dem Referendum drohten, sei schwer verständlich, da die Strassen nicht zu kurz kämen. Die kleine Kammer nahm auf Vorschlag ihrer Kommission nur wenige Änderungen am bundesrätlichen Gesetzesentwurf vor. So ergänzte sie beim Agglomerationsverkehr, dass auch der Langsamverkehr mit Beiträgen zu fördern sei. Fondsgelder sollten nur dann für Eisenbahninfrastrukturen eingesetzt werden, wenn die Projekte zu einem Mehrwert für eine Stadt oder Agglomeration führten und die Strasse unmittelbar entlasteten; grundsätzlich sollten die Investitionen in Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr über die Finanzierungsinstrumente gemäss Eisenbahngesetz erfolgen. Um die Akzeptanz der Vorlage zu verbessern, wollte der Ständerat auch die Berggebiete und Randregionen unterstützen, indem er ihnen für die Substanzerhaltung ihrer Hauptstrassen während 20 Jahren insgesamt CHF 800 Mio. zusprach. Der Infrastrukturfonds und der entsprechende Gesamtkredit passierten die

Gesamtabstimmung einstimmig. Die Strasse H2 zwischen Pratteln und Liestal (BL) fand zusätzlich Aufnahme in die Liste der dringenden und baureifen Agglomerationsprojekte.⁴²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Der **Nationalrat** lehnte einen Rückweisungsantrag Wäfler (edu, ZH) ab, welcher die dringlichen Projekte im Rahmen der bestehenden, ordentlichen Bewilligungs- und Finanzierungsverfahren durchführen wollte. In der Detailberatung folgte der Rat weitgehend der kleinen Kammer. Er lehnte sowohl eine von der SVP verlangte Aufstockung von rund CHF 7 Mrd. als auch eine von der Kommissionsmehrheit gewünschte Erhöhung von CHF 3 Mrd. für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassenbau ab, aber auch eine von den Grünen beantragte Kreditaufstockung von CHF 1 Mrd. zugunsten des Agglomerationsverkehrs. Damit belies der Nationalrat den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds bei CHF 20,8 Mrd. Eine ausführlichere Diskussion löste die von bürgerlicher Seite aufgeworfene Frage aus, ob ein allfälliges Nettovermögen des Infrastrukturfonds wie beim FinöV-Fonds zu verzinsen sei. Bundesrat Leuenberger erklärte, eine Verzinsung des Nettovermögens belaste die Finanzrechnung mit jährlich zusätzlich CHF 60–150 Mio.; der Vergleich mit dem FinöV-Fonds hinke, da dieser auf einem anderen Konzept beruhe und nie ein Nettovermögen aufweisen werde. Nach der Detailberatung zeigte sich ein Teil der Ratsrechten vom Resultat enttäuscht. Der Nationalrat billigte die Vorlage in der Gesamtabstimmung mit 125:39 Stimmen. Die SP-Fraktion zog ihre parlamentarische Initiative (03.461) zur Finanzierung des öffentlichen Agglomerations- und des Langsamverkehrs zurück.⁴³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Bei den noch offenen **Differenzen** schloss sich der Ständerat der grossen Kammer an. Das Geschäft passierte die Schlussabstimmung im Ständerat mit 44:0 Stimmen und im Nationalrat mit 154:33 Stimmen bei einer Enthaltung; die ablehnenden Stimmen stammten von der SVP.⁴⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.11.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat präsentierte seine Botschaft zu einer **Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes**, welche administrative Abläufe effizienter gestalten will und Massnahmen gegen säumige Zahler vorsieht. Giezendanner (svp, AG) zog seine Motion betreffend Änderung der LSVA-Verordnung (Erhebung der LSVA aufgrund der Stammnummer in Kombination mit dem Kontrollschild) (04.3715) zurück, da sein Anliegen erfüllt war.⁴⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.09.2007
NICOLAS FREYMOND

Dans un jugement rendu en juin de l'année sous revue, le Tribunal fédéral a constaté que la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) ne fournissait pas de base légale suffisante pour procéder au **retrait du permis de conduire suisse à une personne ayant enfreint les règles de la circulation routière à l'étranger**. Cette pratique cantonale, établie depuis de nombreuses années, vise à sanctionner les infractions routières graves, indépendamment du lieu où elles sont commises, afin de lutter efficacement contre la récidive. Estimant la poursuite de cette pratique comme essentielle au renforcement de la sécurité routière, le Conseil fédéral a présenté un projet de révision partielle de la LCR de sorte à combler cette lacune juridique.⁴⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Suite à une série d'accidents mortels impliquant des jeunes en état d'ébriété, Moritz Leuenberger a fait part de son intention d'instaurer une **tolérance zéro en matière d'alcool au volant pour les nouveaux conducteurs, ainsi que pour les chauffeurs professionnels**. L'instauration d'un taux d'alcoolémie de zéro pour mille pour ces deux catégories d'usagers de la route s'inscrira dans un ensemble de nouvelles prescriptions reprises du paquet de mesures proposé en 2005 dans le cadre du projet Via Sicura. Parmi les autres mesures figurent notamment le renforcement des contrôles, l'obligation de circuler avec les phares allumés de jour et l'assainissement des tronçons dangereux.⁴⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a approuvé à l'unanimité l'accord du 31 octobre 2006 entre le Conseil fédéral et le gouvernement italien relatif au **non-assujettissement des péages du tunnel du Grand-Saint-Bernard à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA)**. Cet accord bilatéral vise à éliminer l'inégalité de traitement entre les péages italiens, soumis à la TVA depuis 2003, et les péages suisses qui en sont exonérés, afin de supprimer la distorsion de concurrence qui en résulte.⁴⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Début juin, le Conseil national s'est saisi du projet de loi fédérale sur des mesures visant à améliorer les procédures liées à la RPLP. Cette **modification de la loi sur la RPLP** vise à améliorer l'efficacité des procédures de perception et de recouvrement de la redevance par l'introduction de nouvelles mesures contre les mauvais payeurs et par le renforcement de celles existantes. Afin de garantir une base légale claire pour ces nouvelles procédures, le Conseil fédéral propose également une modification de la LCR (loi fédérale sur la circulation routière). La Chambre basse a adopté le projet gouvernemental à l'unanimité et sans discussion après en avoir, sur proposition de sa commission, amendé l'art. 20. Concrétisant une initiative parlementaire Stamm (udc, AG) (05.408), la CTT-CN a rédigé un nouvel alinéa 5 de cet article qui prévoit que « la non-déclaration par négligence d'une remorque à un appareil de saisie fonctionnant de façon conforme n'est pas punissable ». Le Conseil des Etats s'étant rallié à cette modification, le projet amendé a été adopté en votation finale par 136 voix contre 58 à la Chambre du peuple et par 43 voix contre 0 à celle des cantons. Considérant que l'objectif visé par l'initiative Stamm était ainsi réalisé, le Conseil national a décidé de classer cette dernière. En votation finale, près de deux tiers du groupe UDC et la moitié du groupe PRD ont refusé le projet.⁴⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.01.2008
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le Conseil fédéral a adopté son **message concernant la loi relative à la vignette autoroutière**. Ce projet vise d'abord à conformer le dispositif juridique de la redevance pour l'utilisation des routes nationales de première et de deuxième classe aux exigences de la nouvelle Constitution fédérale, dont l'art. 164 stipule que toutes les dispositions importantes qui fixent des règles de droit doivent être édictées sous la forme d'une loi fédérale. Or, jusqu'ici, le système institué en 1985 n'est encadré que par des dispositions de rang constitutionnel (art. 36quinquies ancienne Constitution). Mais son objectif principal a trait au renforcement de la lutte contre les abus. Le projet gouvernemental prévoit ainsi le doublement du montant de l'amende pour les contrevenants (CHF 200 au lieu de CHF 100), ainsi que la possibilité de déléguer à des tiers, par contrat, les contrôles et la poursuite pénale en procédure simplifiée à la frontière. Pour le reste, le système en vigueur demeurerait inchangé.⁵⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.03.2008
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil national l'année précédente, le Conseil des Etats a approuvé, sans discussion, ni opposition, l'Accord du 31 octobre 2006 entre le Conseil fédéral et le gouvernement italien relatif au **non-assujettissement des péages du tunnel du Grand-Saint-Bernard à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA)**. Cet accord bilatéral vise à éliminer l'inégalité de traitement entre les péages italiens, soumis à la TVA depuis 2003, et les péages suisses qui en sont exonérés, afin de supprimer la distorsion de concurrence qui en résulte.⁵¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.03.2008
NICOLAS FREYMOND

Les Chambres se sont saisies du projet de modification de la loi sur la circulation routière (LCR) visant à y inscrire le principe du **retrait du permis de conduire suisse à une personne ayant enfreint les règles de la circulation routière à l'étranger**. Pour rappel, le Conseil fédéral a élaboré ce projet pour combler la lacune juridique constatée par le Tribunal fédéral l'année précédente, de sorte que les cantons puissent conserver cette pratique, établie depuis de nombreuses années, consistant à sanctionner les infractions routières graves, indépendamment du lieu où elles sont commises, afin de lutter efficacement contre la récidive.

Au Conseil national, une minorité UDC de la Commission des transports (CTT-CN) a proposé de ne pas entrer en matière. Elle a mis en doute l'efficacité de cette mesure, eu égard au fait que les pays voisins ne l'appliquaient pas, avant de dénoncer une tentative du Conseil fédéral de remplir les caisses de la Confédération aux frais des automobilistes. Cette proposition a été écarté par 80 voix contre 75, malgré le soutien, large, du groupe radical-libéral et unanime du groupe UDC. Lors de la discussion par

article, le plénum a adopté, par 99 voix contre 58, un amendement Thomas Müller (udc, SG) stipulant que la durée d'interdiction de conduire décidée par l'autorité cantonale compétente ne peut pas dépasser la durée prononcée sur le lieu de l'infraction, malgré l'opposition unanime des groupes socialiste et écologiste. Le plénum a rejeté de justesse (88 voix contre 85 et 3 abstentions) une proposition Flückiger-Bäni (udc, AG) demandant le rétablissement de l'obligation, abolie en 1994, pour les piétons de signaler par un signe de main leur intention de traverser la chaussée. Au vote sur l'ensemble, le projet modifié a été approuvé par 94 voix contre 72, les groupes socialiste et écologiste l'approuvant unanimement à l'inverse du groupe UDC et d'une majorité du groupe radical-libéral.

Suivant l'avis de sa CTT, le Conseil des Etats a refusé, par 28 voix contre 8, la limitation de la durée d'interdiction introduite par le Conseil national. Après que ce dernier a réitéré sa prise de position, les sénateurs unanimes ont approuvé une solution de compromis élaborée par la CTT-CE selon laquelle la limitation de la durée d'interdiction à la durée prononcée sur le lieu d'infraction à l'étranger ne s'applique que pour « les personnes qui ne figurent pas dans le registre des mesures administratives », c'est-à-dire qui ne sont pas reconnues comme menaçant la sécurité publique. La chambre basse s'étant finalement ralliée de justesse, par 89 voix contre 88, à ce compromis, la modification de la LCR a finalement été approuvée à l'unanimité par la chambre haute et par 100 voix contre 92 à la chambre basse, le groupe UDC, une large majorité du groupe radical-libéral et un quart du groupe démocrate-chrétien la rejetant.⁵²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.10.2008
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a mis en consultation une révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales visant à l'adapter aux besoins actuels et futurs. Concrètement, le Conseil fédéral propose de **transférer des cantons à la Confédération près de 400 km de routes cantonales pour les intégrer au réseau des routes nationales**. Dès lors que l'Etat fédéral sera propriétaire et responsable de l'entretien et de l'exploitation de ces routes, le transfert engendrera des dépenses supplémentaires à hauteur de CHF 150 millions par an pour l'entretien et de CHF 200 millions par an pour l'aménagement. Le Conseil fédéral propose de compenser ce surcroît de charges par une réduction de la part des cantons aux recettes de l'impôt sur les huiles minérales. Favorable au transfert, la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement a cependant catégoriquement rejeté le mode de financement proposé. Elle a appelé le Conseil fédéral à respecter la nouvelle péréquation financière et répartition des tâches (RPT), selon laquelle les routes nationales sont de la compétence exclusive de la Confédération et dépendent donc des finances fédérales.⁵³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.11.2008
NICOLAS FREYMOND

Après six années de préparation, le DETEC a mis en consultation le **programme d'action « Via Sicura »** visant à renforcer la sécurité routière. Le chef du DETEC a rappelé la gravité de la situation des routes suisses, citant les chiffres de l'année 2007 (384 morts et 5'235 blessés graves). Le programme contient une soixantaine de mesures allant du port obligatoire du casque pour les cyclistes à la destruction du véhicule des conducteurs ayant commis de graves infractions. Les règles proposées concernent tant la formation et le contrôle de l'aptitude des conducteurs, que l'élimination des sites à risque sur le réseau routier et le durcissement des sanctions et peines infligées aux usagers coupables de violations graves des règles de la circulation. Le projet du gouvernement propose en outre trois modes de financement. Le premier suppose l'augmentation du supplément sur la prime d'assurance responsabilité civile de 0,75% pour atteindre 5% (environ CHF 100 millions) et le recours à la moitié du produit des amendes (CHF 200 millions). Le deuxième n'implique que la hausse du supplément de prime et les CHF 100 millions à disposition obligerait par conséquent à réduire l'objectif de moitié. Enfin, la troisième variante prévoit une hausse plus modeste du supplément compensée par la perception de CHF 45 millions prélevés sur les recettes des amendes.⁵⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En juin de l'année sous revue, le Conseil national a rejeté sans discussion deux motions Reymond (udc, GE) (08.3035 / 08.3072) en faveur de l'élargissement de 2 à 3 pistes des tronçons autoroutiers surchargés, au motif de l'imminence de la présentation par le Conseil fédéral de son programme d'élimination des goulets d'étranglement.

En fin d'année, le Conseil fédéral a mis en consultation son **programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales**. Le projet prévoit l'investissement sur vingt ans de quelques CHF 5,5 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure. Dans un premier temps, CHF 1,6 milliard seront destinés à la construction de voies supplémentaires sur les tronçons Härkingen (SO)-Wiggertal (AG) et Blegi (LU)-Rütihof (ZG), au contournement de Zurich et à l'échangeur de Crissier (VD). Lors de la deuxième étape, les tronçons Le Vengeron-Coppet (GE), Weyermannshaus-Wankdorf (BE), Wankdorf-Schönbühl (BE), Wankdorf-Muri (BE), Luterbach (SO)-Härkingen (AG), Andelfingen-Winterthour Nord (ZH) et le contournement de Winterthour seront élargis, pour un montant total de CHF 3,9 milliards. Enfin, les problèmes d'engorgement moins urgents ou nécessitant la construction de nouveaux tronçons routiers, tels ceux du contournement Lausanne-Morges (VD) et la nouvelle autoroute dans le Glattal (ZH), seront pris en charge par le financement spécial pour la circulation routière.⁵⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.01.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à la fronde des cantons contre le projet de **révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales** mis en consultation par le DETEC l'année précédente, les conseillers fédéraux Merz et Leuenberger ont rencontré les représentants des cantons pour trouver une solution au financement de l'achèvement du réseau. Ces derniers ont répété leur refus catégorique de toute réduction de la part cantonale aux recettes de l'impôt sur les huiles minérales, estimant que, selon la nouvelle péréquation financière, la Confédération doit pourvoir elle-même au financement des investissements et coûts liés au réseau des routes nationales. À défaut d'accord, la rencontre a débouché sur la constitution d'un groupe de travail mixte censé présenter une proposition de compromis.⁵⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.04.2009
NICOLAS FREYMOND

Le **Conseil national** s'est saisi du projet de **loi relative à la vignette autoroutière**. Après avoir rejeté une proposition de non entrée en matière du directeur de l'ASTAG, Adrian Amstutz (udc, BE), le plénum a refusé, par 98 voix contre 51, de renvoyer le projet au Conseil fédéral avec mandat d'y introduire une vignette électronique (e-vignette), comme le proposait une minorité rose-verte de la CTT-CN. Le conseiller fédéral Hans-Rudolf Merz et la majorité bourgeoise de la chambre basse y ont vu la première étape vers l'instauration d'un système de péage routier (Road Pricing), option qu'ils ont entendu exclure. Les députés ont également rejeté une proposition de renvoi Schwander (udc, SZ) visant à réinscrire dans la Constitution le montant maximal de CHF 40 pour l'achat de la vignette. Lors de la discussion par article, plusieurs propositions d'amendement ont été repoussées à de larges majorités. La chambre basse a ainsi balayé le triplement du prix de la vignette souhaité par le groupe écologiste. Elle a par ailleurs suivi le Conseil fédéral en acceptant de doubler le montant de l'amende (CHF 200), contre le camp rose-vert qui souhaitait la fixer à CHF 250 et le groupe UDC favorable au statu quo. Par 98 voix contre 78, le Conseil national a suivi la minorité rose-verte de la CTT-CN emmenée par Berberat (ps, NE) et a exclu la possibilité de déléguer à des tiers, par contrat, les contrôles et la poursuite pénale en procédure simplifiée à la frontière. La majorité, issue des rangs socialistes, écologistes et UDC, a en effet estimé que, la poursuite pénale étant une mission centrale de l'Etat, elle ne saurait être déléguée au secteur privé. Au vote sur l'ensemble, le projet amendé a été approuvé par 106 voix contre 50, malgré l'opposition quasi unanime du groupe UDC.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.09.2009
NICOLAS FREYMOND

La **consultation sur le programme d'action visant à augmenter la sécurité routière « Via sicura »** s'est terminée au printemps. Le PDC, le PLR et l'UDC ont rejeté globalement le projet, tandis que le PS l'a soutenu avec des réserves mineures. Tant les partis bourgeois que les associations représentant les intérêts de l'industrie automobile et du transport routier privé ont critiqué la criminalisation des automobilistes induite, selon eux, par le programme sous prétexte de lutter contre une minorité de graves délinquants routiers. À l'inverse, les cantons d'Argovie, de Berne, de Bâle-Campagne et de Soleure ont réclamé des sanctions plus sévères contre les chauffards.⁵⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a mis en consultation le projet d'arrêté fédéral concernant le **programme d'élimination des goulets d'étranglement** sur le réseau des routes nationales. Celui-ci ayant reçu un accueil très largement favorable, le Conseil fédéral a approuvé, à l'automne, le message relatif à la mise en œuvre de la première étape du programme qui comporte les projets les plus urgents. Elle prévoit la réalisation de voies supplémentaires entre Härkingen (SO) et Wiggertal (AG) et entre Blegli (LU) et Rütihof (ZG), ainsi que sur le contournement nord de Zurich et dans la région de Crissier (VD) pour un montant de CHF 1,36 milliard. Le reste des CHF 5,5 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure pour ce programme sera investi en deux fois, après étude approfondie des autres projets jugés urgents. Afin de concilier la réalisation de ce programme avec sa stratégie d'assainissement des finances fédérales, le Conseil fédéral a inscrit dans son message la possibilité de réduire sensiblement les futurs versements annuels au fonds d'infrastructure, ce qui pourrait avoir pour conséquence de différer la réalisation de projets figurant dans cette première étape.

Au début de la session d'hiver, le Conseil national a adopté, par 107 voix contre 71, une motion Reymond (udc, GE) (07.3786) chargeant le gouvernement d'étudier prioritairement les tronçons Zurich-Winterthour, Genève-Lausanne et Soleure-Argovie, tous trois situés sur l'A1.⁵⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le **Conseil des Etats** a largement suivi le Conseil national, sauf sur la question de la privatisation du contrôle et de la poursuite pénale. Les sénateurs ont en effet privilégié la version du Conseil fédéral après que Peter Bieri (pdc, ZG), président de la CTT-CE, a rappelé que le projet gouvernemental visait à permettre aux services douaniers de recourir aux compétences d'entreprises spécialisées, tout en conservant leur fonction de surveillance et leur pouvoir réglementaire. La chambre des cantons a approuvé le projet sans opposition. Lors de la session d'hiver, les deux chambres ne sont pas parvenues à éliminer cette unique divergence, confirmant leur décision antérieure respectivement par 89 voix contre 65 et par 28 voix contre 11.⁵⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.03.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session de printemps, les chambres ont repris l'examen du projet de **loi relative à la vignette autoroutière** afin d'éliminer l'ultime divergence concernant le contrôle et la poursuite pénale en procédure simplifiée à la frontière. Si le Conseil national a réaffirmé, par 105 voix contre 49, son opposition à la privatisation de cette tâche étatique, le Conseil des Etats a quant à lui réitéré, par 31 voix contre 10, son soutien au projet gouvernemental, visant à permettre aux services douaniers de recourir aux services spécialisés de sociétés privées. La conférence de conciliation a proposé, par 14 voix contre 9, d'adopter la solution du Conseil fédéral. Après que les chambres ont tacitement approuvé cette proposition, elles ont adopté la loi en votation finale, respectivement par 133 voix contre 58 et à l'unanimité.⁶⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'été, le **Conseil des Etats** s'est saisi du message relatif à la première étape du **programme d'élimination des goulets d'étranglement** sur le réseau des routes nationales. Sous réserve du problème de l'alimentation future du fonds d'infrastructure, les sénateurs ont accueilli très favorablement le projet gouvernemental et adopté à l'unanimité et sans discussion l'arrêté fédéral allouant CHF 1,36 milliard aux projets les plus urgents. En marge de ce débat, le Conseil des Etats a rejeté tacitement la motion Reymond (udc, GE) (07.3786) adoptée par le Conseil national l'année précédente, la jugeant désormais sans objet.

Le Conseil national a suivi la chambre des cantons, rejetant au passage, par 147 voix contre 25, une proposition de minorité Grin (udc, VD) visant à faire remonter le projet de troisième voie autoroutière entre Lausanne et Genève dans l'ordre des priorités. Au vote sur l'ensemble, la chambre du peuple a adopté le projet d'arrêté par 152 voix contre 10.⁶¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Après dix ans de travaux préparatoires, le Conseil fédéral a transmis au parlement le **message concernant Via Sicura**, le programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière. Le gouvernement y rappelle que, même si le nombre de morts sur les routes a chuté de plus de 40% ces dernières années, 349 personnes y ont encore perdu la vie en 2009 et 4'708 autres y ont été grièvement blessées. Il entend réduire d'un quart le nombre de victimes grâce au programme Via Sicura, qui comporte, outre des mesures préventives et répressives, des améliorations de

l'application des règles en vigueur et des mesures relatives aux infrastructures et à la statistique des accidents. Parmi les mesures préventives, le gouvernement propose d'abaisser à 0,1 pour mille le taux d'alcoolémie toléré pour les nouveaux conducteurs et les chauffeurs professionnels, de rendre obligatoire l'usage diurne des phares, de fixer à 7 ans l'âge minimal pour la conduite d'un vélo sur la route et d'obliger les cyclistes à porter un casque jusqu'à l'âge de 14 ans. Au niveau répressif, le Conseil fédéral prévoit, en cas de délits graves, la confiscation et la vente du véhicule, un examen obligatoire de l'aptitude à la conduite, ainsi que l'installation d'enregistreurs de données de type « boîte noire » et d'éthylomètres anti-démarrage sur le véhicule des délinquants. Il propose en outre que, en cas de dommages résultant d'une infraction commise au moins par négligence grave, les assureurs RC des véhicules concernés soient tenus de recourir contre la personne responsable de l'accident. Concernant l'amélioration de l'application des règles en vigueur, la qualité des examens sur l'aptitude à conduire devra être certifiée et la fourniture à titre commercial d'avertissements concernant les contrôles policiers (y compris, les radars) sera interdite. La durée de validité du permis de conduire sera par ailleurs limitée : le permis expirera lorsque son détenteur atteint l'âge de 50 ans, puis pourra être renouvelé de 10 ans en 10 ans sous réserve du résultat positif d'un examen de la vue. En matière d'infrastructures, le gouvernement entend éliminer les points noirs et autres endroits dangereux du réseau routier et améliorer l'examen des projets de construction routière sous l'angle de la sécurité. Quant à la statistique des accidents, la cartographie des accidents est censée permettre une identification rapide et certaine des endroits dangereux. Enfin, répondant à la requête exprimée par plusieurs cantons et par le parlement, le Conseil fédéral a joint au projet une autre modification de la LCR (loi sur la circulation routière) afin d'interdire formellement, pour raison de sécurité, la circulation des mégacamions (ou « gicaliners ») en inscrivant dans la loi les limites de longueur et de poids actuellement en vigueur.⁶²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Nach **Ablauf der unbenutzten Referendumsfrist** für die Revision des Bundesgesetzes über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen, setzte der Bundesrat das neue Gesetz auf den 1.12.2011 in Kraft. Demnach wurde unter anderem die Busse für das Befahren der Nationalstrassen ohne Vignette von CHF 100 auf CHF 200 heraufgesetzt.⁶³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.01.2012
NIKLAUS BIERI

In der Botschaft zum **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz** beantragte der Bundesrat die Übernahme von 376 Kilometern bereits bestehender Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz. Daneben nahm der Bundesrat aber auch **Ausbauvorhaben** in den Beschluss auf: Die Zürcher Oberlandautobahn, die Umfahrungen von Le Locle und La Chaux-de-Fonds, die Glatttal-Autobahn sowie die Umfahrung von Morges. Unmut erzeugte die Botschaft in Genf, da darin der dort geforderten Seeunterquerung zur Umfahrung der Stadt nicht die gleiche Priorität zugesprochen wurde wie der Umfahrung von Morges und der Glatttal-Autobahn.⁶⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.09.2013
NIKLAUS BIERI

Im September erliess der Bundesrat seine Botschaft zur **Änderung des Strassentransportunternehmens- und Verkehrsstrafrechts**. Die Regierung will das Strassentransportunternehmens- und das Verkehrsstrafrecht mit wenigen Änderungen dahingehend anpassen, dass für europäische und schweizerische Transportunternehmen Rechtsgleichheit gilt und alle Unternehmen am gemeinsamen Markt teilnehmen können. Seit Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens hat die EU einzelne Bestimmungen überarbeitet und diese Änderungen des EU-Rechts sollen nun für Schweizerisches Recht übernommen werden. Im Wesentlichen geht es um die Lizenzpflicht: Neu müssen Transportunternehmen für Güterfahrzeuge ab einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen eine Lizenz beantragen (bisher 6 Tonnen). Zur Bearbeitung von Zulassungsbewilligungen und Verstössen soll ein elektronisches Register geschaffen werden. Weiter werden Strafbestimmungen angepasst: Strassentransporteure, die ohne Bewilligung tätig sind, sollen neu mit CHF 100'000 gebüsst werden können (bisher CHF 10'000). Zudem wird die Rechtsgrundlage zur Einführung eines Registers von Reisenden ohne gültige Fahrausweise geschaffen. Das Geschäft wurde im Berichtsjahr vom Parlament nicht mehr behandelt.⁶⁵

Die im Dezember 2012 eröffnete Vernehmlassung zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) endete im April des Berichtsjahrs. Zum Ende der Vernehmlassung übergaben die Alpen-Initiative und 30 weitere Organisationen und Parteien (darunter SP, Grüne, GLP, Junge CVP Uri) der Bundeskanzlei eine Petition gegen die zweite Röhre. In kurzer Zeit wurden rund 68'000 Unterschriften gesammelt. Mit der Petition sollte die Drohung eines Referendums unterstrichen werden. Ende Mai wurde der Bericht zum Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens vorgelegt. Es gingen dabei über 100 Stellungnahmen ein. Mit 57 Vernehmlassungsteilnehmern befürwortete eine knappe Mehrheit die Vorlage, 55 Teilnehmer lehnten sie ab und sieben Teilnehmer nahmen eine neutrale Haltung ein. Neben Uri lehnten die Kantone Bern, St.Gallen, Basel-Stadt, Genf, Waadt und Neuenburg die Vorlage ab, alle anderen Kantone befürworteten sie mit oder ohne Vorbehalte. Während Strassenverkehrsverbände, Handelskammern und Wirtschaftsverbände die Vorlage unterstützten, waren es hauptsächlich Umweltverbände und Verbände des öffentlichen Verkehrs, welche die Vorlage ablehnten. Bei den Parteien verlief der Graben zwischen Befürwortern und Gegnern durch die Mitte: FDP, BDP, CVP und SVP unterstützten die Vorlage; SP, GP und GLP sowie die CVP-Frauen waren dagegen. Ablehnend haben sich auch mehrere italienische und französische Umweltorganisationen geäussert. Ein Hauptargument der Befürworter war die Sicherheit, welche durch die Aufhebung des Gegenverkehrs nach erfolgter Sanierung massiv erhöht würde. Begrüsst wurde zudem, dass mit einer zweiten Röhre ein redundantes System geschaffen würde, welches die Nord-Süd-Verbindung der Strasse in jedem Fall gewährleiste. Die hohen Kosten wurden von den Befürwortern als akzeptabel eingeschätzt, da eine zweite Röhre einen bleibenden Mehrwert schaffen würde. Eine zweite Röhre führe zu einer vergleichsweise kurzen Sperrzeit des Strassentunnels, was vor allem den Tourismusverbänden wichtig war. Die Schweizerische Post äusserte Bedenken, dass sie ohne zweite Röhre durch die längere Sperrzeit ihrer Aufgabe der Grundversorgung nur eingeschränkt nachkommen könnte. Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage wurde von den Befürwortern nicht bezweifelt, da mit der Beschränkung auf jeweils eine Spur in beiden Röhren keine Kapazitätserhöhung stattfinde und damit kein Konflikt mit dem Alpenschutzartikel vorliege. Vernehmlassungsteilnehmer, welche die Vorlage unter Vorbehalten befürworteten, forderten in ihrer Antwort, dass eine Kapazitätserhöhung nicht stattfinden dürfe, am Verfassungsauftrag der Verkehrsverlagerung festgehalten werde und die Finanzierung der zweiten Röhre nicht zu Lasten von anderen Projekten insbesondere im Agglomerationsverkehr gehen dürfe. Der Kanton Aargau beantragte, dass die Spurbeschränkung in einem Abkommen mit der EU festgehalten werde. Von den Gegnern der Vorlage wurde die Verfassungsmässigkeit der Vorlage hingegen bestritten: Mit einer zweiten Röhre würde die Kapazität physisch verdoppelt, auch wenn die Nutzung per Gesetz auf eine Spur beschränkt würde. Es wurde befürchtet, dass die Beschränkung nicht dauerhaft sei bzw. unter Druck nicht aufrecht erhalten werden könnte. Für die GLP, die SP und die CVP-Frauen wäre eine Kapazitätserhöhung mit dem besseren Verkehrsfluss und den kürzeren Sperrzeiten bereits gegeben. Die GP forderte vom Bundesrat eine verfassungskonforme Vorlage. Mehrere Gegner (so etwa die Kantone Uri und Bern, der Schweizerische Gewerkschaftsbund oder die EVP) führten an, dass sich die Stimmbürger schon mehrfach gegen eine zweite Röhre und für die Verkehrsverlagerung ausgesprochen hätten. Weiter wurde die Mittelkonkurrenz erwähnt: Die Kantone Genf und Waadt und die GLP fanden, dass die hohen Kosten einer zweiten Röhre angesichts des grossen Bedarfs an Mitteln im Agglomerationsverkehr nicht gerechtfertigt seien. Die Einführung von Tunnelgebühren am Gotthard zur Finanzierung der Sanierung bzw. zum Bau der zweiten Röhre wurde grossmehrheitlich abgelehnt. Am 13. September des Berichtsjahrs legte der Bundesrat seine Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet vor. Die Regierung hielt darin an der Sanierungsvariante mit zweiter Röhre fest und betonte ihren Willen, die Beschränkung auf eine Spur je Richtung per Gesetz festzuschreiben. Bei einer Ablehnung der Vorlage im Parlament oder durch ein Referendum würde die Sanierung ohne zweite Röhre mit einer langen Sperrzeit des Strassentunnels durchgeführt. Das Geschäft wird in der Frühjahrsession 2014 im Ständerat (Erstrat) behandelt.⁶⁶

Im März 2014 nahm der Ständerat als Erstrat die Beratung über die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) auf. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen der kleinen Kammer (KVF-SR) empfahl dem Plenum mit 7 gegen 6 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten und ohne Änderung zuzustimmen. Eine Minderheit Stadler (glp, UR) beantragte Nichteintreten, eine Minderheit I Janiak (sp, BL) forderte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, die Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen sowie die Verfassungsmässigkeit vertieft zu prüfen. Eine Minderheit II Graber (cvp, LU) verlangte die Rückweisung an den Bundesrat, damit dieser aufzeige, wie die Forderungen der Zentralschweizer Regierungskonferenz in der Vorlage erfüllt werden. Eine Minderheit III Graber (cvp, LU) beantragte schliesslich die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, ein Programm vorzulegen, welches aufzeigt, welche Strassenbauprojekte wegen der zweiten Röhre entfallen bzw. verzögert werden und wie die Mehrkosten aus dem Unterhalt der zusätzlichen Röhre finanziert werden. In seinem Votum für den Antrag der Kommissionsminderheit nahm Ständerat Markus Stadler Bezug auf die wichtigsten Argumente der Kommissionsmehrheit. Im Gegensatz zur Darstellung der Mehrheit werde das Tessin während der Sanierung nicht abgeschnitten: Der neue Gotthard-Basistunnel sei bis dahin in Betrieb und neben dem Gotthard führten auch noch andere Pässe in den Norden. Zudem wäre es möglich, den Tunnel in den Sommermonaten zu öffnen. Die Verkehrssicherheit werde durch eine zweite Röhre nur in den Röhren erhöht, auf den Zufahrtsstrecken erhöhe sich dafür das Unfallrisiko durch erwarteten Mehrverkehr. Die Sicherheit lasse sich mit einfachen Massnahmen sehr viel günstiger und effizienter steigern: Beispielsweise könnte der Mindestabstand zwischen Lastwagen erhöht oder die Höchstgeschwindigkeit gesenkt werden. Stadler betonte zudem den Widerspruch der Vorlage mit dem Alpenschutzartikel. Weitere Rednerinnen und Redner sorgten für eine ausgesprochen lange Eintretensdebatte. Mit 25 gegen 16 Stimmen trat die kleine Kammer schliesslich auf die Vorlage ein und lehnte sämtliche Minderheitenanträge ab. In der Gesamtabstimmung stimmte der Ständerat der Vorlage ebenfalls mit 25 gegen 16 Stimmen zu. Der Nationalrat debattierte in der Herbstsession über die Vorlage. Neben dem Minderheitenantrag Rytz (gps, BE) auf Nichteintreten waren weitere Minderheitenanträge gestellt worden: Minderheit I Graf-Litscher (sp, TG) forderte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, Verfassungsmässigkeit sowie Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen vertieft zu klären. Die Minderheit II Graf-Litscher (sp, TG) verlangte die Rückweisung an den Bundesrat verbunden mit der Aufgabe, ein Verzichts-, Verzögerungs- und Finanzierungsprogramm vorzulegen. Die Minderheit III Grossen (glp, BE) beantragte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, in Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung ergänzend festzuhalten, dass die Benutzung zusätzlicher Fahrspuren pro Richtung auf Transitachsen im Alpengebiet verboten ist. Minderheit IV Nordmann (sp, VD) wollte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag verbinden, dem Parlament eine Sanierung ohne zweite Röhre dafür mit zeitlich umfassendem Bahnverlad von Strassenfahrzeugen zu unterbreiten. Nach langer Debatte zeigten sich sowohl in der Abstimmung über Eintreten wie auch in den Abstimmungen über die Rückweisungsanträge klare Gräben entlang der Parteilinien: Die Fraktionen von SP, Grünen und Grünliberalen stimmten geschlossen für Nichteintreten und für die Rückweisungsanträge, während die Fraktionen von SVP, FDP, CVP und BDP (bis auf 2 Stimmen) geschlossen für die bundesrätliche Vorlage eintraten. In der Schlussabstimmung vom 26. September 2014 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 120 gegen 76 Stimmen an, der Ständerat mit 28 zu 17 Stimmen. Der Verein „Nein zur 2. Gotthardröhre“, welchem neben SP, Grünen, Grünliberalen auch EVP und CSP sowie über 40 weitere national oder regional tätige Organisationen angehören, ergriff das Referendum. Bereits im Dezember und somit noch vor Ablauf der Referendumsfrist am 15.1.2015 liess der Verein verlauten, die notwendigen 50'000 Unterschriften seien beglaubigt, darüber hinaus seien noch einmal so viele zusätzliche Unterschriften zusammengekommen.⁶⁷

Im Mai 2014 befand der Nationalrat als Erstrat über die **Änderung des Strassentransportunternehmens- und Verkehrsstrafrechts**. Zwei Entwürfe wurden behandelt. Zum einen lag ein Entwurf zum Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen vor, welcher Rechtsgleichheit zwischen europäischen und schweizerischen Transportunternehmen schaffen soll, indem Änderungen im EU-Recht, die seit Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens vorgenommen worden waren, übernommen werden. Neu müssen Transportfahrzeuge bereits ab 3,5 t Gesamtgewicht lizenziert werden. Transporteure ohne Bewilligung können neu weit härter gebüsst werden. Zudem führt die Gesetzesänderung den Begriff des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin ein: Diese Person leitet die

Verkehrstätigkeiten eines Strassentransportunternehmens dauerhaft und muss, damit ein Unternehmen eine Bewilligung erhält, zuverlässig, finanziell leistungsfähig und fachlich geeignet sowie vom Unternehmen angestellt sein und Wohnsitz oder Arbeitsort in der Schweiz haben. Die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-NR) beantragte eine Änderung der bundesrätlichen Vorlage: Verkehrsleiter und Verkehrsleiterinnen sollen auch im Auftrag eines Unternehmens handeln können, ein Angestelltenverhältnis soll nicht zwingend bestehen. Dabei darf eine Verkehrsleiterin maximal für vier Unternehmen im Auftragsverhältnis tätig sein und eine Fahrzeugflotte von insgesamt höchstens 50 Fahrzeugen leiten. Der Nationalrat stimmte der Vorlage sowie dem Antrag seiner Kommission mit 129 zu 51 Stimmen zu, wobei sämtliche Gegenstimmen aus der SVP-Fraktion kamen. Der zweite Entwurf in der Vorlage galt einer Änderung des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung. Die bundesrätliche Vorlage enthielt die Rechtsgrundlage dafür, dass konzessionierte Unternehmen Informationssysteme über Reisende ohne gültige Fahrausweise schaffen dürfen. Die KVF-NR wollte diese so erweitern, dass der Branchenverband ein zentrales Register führen darf. Eine Minderheit Trede (gps, BE) forderte, die Einträge in diesen Registern seien schon nach einem, nicht erst nach zwei Jahren zu löschen, wenn die Person die Zuschläge bezahlt hat und in dieser Zeit nicht erneut ohne gültigen Fahrausweis unterwegs war. Der Nationalrat entschied mit 122 gegen 13 Stimmen für den Antrag der Kommission und gegen die Minderheit Trede. Die Kommissionsmehrheit beantragte weiter die Bestrafung des vorsätzlichen Bettelns oder der Anstiftung zum Betteln in Bahnhöfen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs. Die bundesrätliche Vorgabe enthielt nur die Bestimmung, dass Betteln entgegen den Benützungsvorschriften bestraft werden kann. Eine Minderheit Binder (svp, ZH) wollte zudem aufnehmen, dass bestraft wird, wer trotz Verpflichtung seine Identität nicht bekanntgibt. Der Nationalrat entschied mit 113 zu 49 Stimmen für den Antrag der Kommission und gegen die Minderheit Binder. In der Gesamtabstimmung nahm die grosse Kammer die Vorlage mit 159 gegen 1 Stimme an. Die kleine Kammer befand in der Herbstsession über die Vorlage und stimmte im ersten Entwurf (Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen) dem Nationalrat einstimmig zu. Beim zweiten Entwurf (Bundesgesetz über die Personenbeförderung) hielt sich der Ständerat in der Frage des Bettelverbots an die bundesrätliche Vorlage: Die Transportunternehmen sollen regeln, ob Betteln erlaubt sei oder nicht. Mit dieser Abweichung vom Nationalrat nahm der Ständerat die Vorlage in der Gesamtabstimmung einstimmig an. Der Nationalrat behob die Differenz im Bettelverbot, indem er sich der Haltung von Bundesrat und Ständerat anschloss. In der Herbstsession 2014 stimmten beide Kammern in der Schlussabstimmung beiden Gesetzen zu.⁶⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 17.02.2015
NIKLAUS BIERI

Am 17. Februar 2015 bestätigte die Bundeskanzlei das Zustandekommen des **Referendums** gegen das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung **Gotthard-Strassentunnel**). Von 76 228 eingereichten Unterschriften waren 75 872 gültig. Die Volksabstimmung findet am 28. Februar 2016 statt.⁶⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 28.02.2016
NIKLAUS BIERI

Am 28. Februar 2016 fand die Volksabstimmung über das **Referendum** gegen das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) statt. Bei einer hohen Stimmbeteiligung von 63.5% entschied eine Mehrheit von 57% für den Bau einer zweiten Röhre. Die beiden am stärksten betroffenen Kantone Uri und Tessin sagten beide Ja (UR 53.0%, TI 57.8%). Nein sagten nur die Kantone Waadt (45.5%) und Genf (45.2%): Sie profitieren von der Gotthardroute nicht und hielten eigene Umfahrungs- und Agglomerationsprojekte für dringender. Dem Urnengang war ein intensiver Abstimmungskampf vorausgegangen, der zwar nicht so polarisiert und emotional aufgeladen geführt worden war, wie bei der am gleichen Termin zur Abstimmung kommenden "Durchsetzungsinitiative". In Bezug auf die Inserate in den Printmedien war das Referendum gegen die zweite Gotthardröhre aber die mit Abstand präsenteste Vorlage des Abstimmungswochenendes. In ihren Inseraten warben die Befürworter, deren Kampagne von einem bürgerlichen Komitee geführt wurde, mit mehr Sicherheit im Tunnelverkehr und beschworen den nationalen Zusammenhalt. Sowohl Pro- als auch Contra-Seite warben mit der Solidarität für den Kanton Tessin: Die Befürworter der zweiten Röhre liessen verlauten, das Tessin dürfe nicht isoliert oder abgehängt werden. Die Gegner (unter der Federführung des VCS) erklärten die zweite Röhre hingegen zum "vergifteten Geschenk", welches dem Tessin noch mehr Luft- und Gesundheitsbelastungen bringe – Solidarität mit dem Tessin müsse deshalb bedeuten, eine zweite Röhre abzulehnen. Zudem sei die Vorlage eine Mogelpackung, da sie verfassungswidrig und quasi durch die Hintertür die

Strassenverkehrskapazitäten am Gotthard verdopple. Dass die Mittel für eine zweite Röhre in den Städten und Agglomerationen mehr für den Strassenverkehr bewirken könnten als im Gotthardmassiv, war ein Argument des bürgerlichen Nein-Komitees. Laut der VOX-Analyse zur Abstimmung war für die Ja-Stimmenden massgebend, dass sie das Vorhaben einer zweiten Röhre als wichtig für die Verkehrssicherheit im Gotthardstrassentunnel erachteten. Ja-Stimmende befürworteten zudem eher einen Kapazitätsausbau auf der Nord-Süd-Achse und hätten das Gefühl gehabt, dass die vorgeschlagene Lösung für die Tunnelsanierung die beste sei. Die Nein-Stimmenden begründeten ihre Wahl bei der Nachbefragung mit der Umweltbelastung, die durch den Tunnel entstehe, mit den hohen Kosten und mit der Befürchtung, dass der Tunnel entgegen den Versicherungen der Regierung doch zum Kapazitätsausbau genutzt werde.

Abstimmung vom 28. Februar 2016

Beteiligung: 63,5%

Ja: 1'883'859 (57.0%) / Stände: 18 6/2

Nein: 1'420'390 (43.0%) / Stände: 2

Parolen:

– Ja: SVP, FDP, CVP (2)*, BDP, EDU, MCG

– Nein: SP, GPS, GLP, EVP, PdA, CSP

* in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen ⁷⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.03.2016
NIKLAUS BIERI

Die Schweiz ist Mitglied des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR). Weil die Fristen zur Beanstandung von Änderungen im AETR durch die Mitgliedsstaaten kurz sind, hatte die Bundesversammlung 1999 das Bundesgesetz über die **Ermächtigung des Bundesrates zur Annahme von Änderungen des AETR** erlassen – dies befristet auf 15 Jahre. Per 31. Januar 2016 lief das Ermächtigungsgesetz zum AETR aus. Um die Handlungsfähigkeit der Schweiz bei Änderungen des AETR weiterhin zu gewährleisten, legte der Bundesrat dem Parlament im September 2015 die Botschaft zu einem Bundesgesetz vor, welches den Bundesrat unbefristet dazu ermächtigt, zu Änderungen des AETR Stellung zu nehmen. Der Nationalrat stimmte dem Bundesgesetz im Dezember 2015 diskussionslos und ohne Gegenstimme zu, der Ständerat nahm das Gesetz im März 2016 ebenfalls einstimmig an. Auch die Schlussabstimmungen beider Räte am 18. März 2016 fielen einstimmig zugunsten des Bundesgesetzes aus. ⁷¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Botschaft zum **Ausbaustritt 2019 STEP Nationalstrassen** unterbreitete der Bundesrat im September 2018 dem Parlament drei Bundesbeschlüsse: Den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen sowie den Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschritt 2019 und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten. Der Zahlungsrahmen für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen für 2020–2023 beläuft sich in der Fassung des Bundesrates auf CHF 8.156 Mrd. Mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung beantragte der Bundesrat dem Parlament den Beschluss des Ausbauschrittes 2019 aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen. Für grössere Vorhaben (insbesondere für den Bau der zweiten Röhre im Zuge der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels), für die Finanzierung des Ausbauschrittes 2019 sowie für die Planung noch nicht beschlossener Projekte beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von CHF 4.651 Mrd. Für den Ausbauschritt 2019 sah der Bundesrat die Projekte Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens-Hergiswil) und Ausbau Nord (Kapazitätserweiterung Rotsee-Buchrain), sowie die Umfahrung Le Locle vor. Die KVF-NR stimmte den vorgesehenen Projekten zu, beschloss aber, weitere Vorhaben in den Ausbauschritt 2019 aufzunehmen: Die Umfahrung La Chaux-de-Fonds und die Umfahrung Näfels seien baureife Projekte, die bereits mit der Annahme des NAF beschlossen worden seien und aus der Übernahme des sogenannten neuen Netzbeschlusses resultierten. Eine Minderheit Töngi (gp, LU) und eine Minderheit Grossen Jürg (glp, BE) wandten sich gegen die Projekte Crissier und den Bypass Luzern, fanden jedoch auch im Rat keine Mehrheit. Kritik erwuchs dem Geschäft in der Debatte im Nationalrat im März 2019 von linker und grüner Seite: «Ce dossier, c'est un peu

l'heure de vérité» befand etwa Lisa Mazzone (gp, GE) und meinte damit, was auch ihr Vorredner Philipp Hadorn (sp, SO) schon ausgedrückt hatte – dass es angesichts des Klimawandels nicht die richtige Lösung sei, Milliarden in den Ausbau des Nationalstrassennetzes zu stecken. Mehrheiten der Fraktionen von SP, Grünen und Grünliberalen stimmten dem Rückweisungsantrag Töngi zu, welcher jedoch mit 133 zu 53 Stimmen (bei einer Enthaltung) abgelehnt wurde.

Bei der Debatte des Ausbaus schritt 2019 wurden weitere Anträge beraten, etwa der Antrag Ammann (cvp, SG) zur Aufnahme der Bodensee-Thurtal-Strasse in den Ausbaus schritt 2019, der Antrag Walliser (svp, ZH) für die Lückenschliessung in der Zürcher-Oberland-Autobahn oder der Antrag Imark (svp, SO) für den Muggenbergtunnel. Obschon alle drei Projekte noch keine Vorprüfung durchlaufen haben, wie Bundesrätin Sommaruga betonte, nahm der Rat diese Anträge an und die Projekte in den Ausbaus schritt 2019 auf. Die Tatsache, dass die Kosten der Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn (Antrag Walliser) noch unbestimmt waren, führten bei der Abstimmung zur Lösung der Kostenbremse zu Verwirrung und Heiterkeit: Es war nicht klar, wie hoch der Betrag nun eigentlich sein sollte, für den die Kostenbremse gelockert würde. Auf Ordnungsantrag Glättli (gp, ZH) wurde die Abstimmung zur Lockerung der Kostenbremse verschoben.⁷²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.03.2019
NIKLAUS BIERI

Eine Woche, nachdem die Debatte zu den **Nationalstrassen 2020–2023** unterbrochen worden war, nahm der Nationalrat das Geschäft wieder auf. Die grosse Kammer hatte den Bundesbeschluss zum Ausbaus schritt 2019 in ihrer ersten Sitzung um drei Projekte ergänzt (Bodensee-Thurtal-Strasse, Zürcher-Oberland-Autobahn und Muggenbergtunnel), konnte jedoch den Betrag für den Verpflichtungskredit nicht festlegen, da die Kosten dieser Projekte noch nicht bekannt waren. Die Behandlung des Bundesbeschlusses zum Verpflichtungskredit wurde deshalb ausgesetzt, das Geschäft ging zurück an die Kommission. Die KVF-NR schlug vor, einen Verpflichtungskredit von CHF 5,651 Mrd. zu beschliessen – der Bundesrat hatte eine Milliarde weniger vorgesehen – und zudem einen Passus aufzunehmen, wonach dem Parlament ein weiterer Verpflichtungskredit vorgelegt werde, sobald die Kosten der zusätzlich aufgenommenen Projekte beziffert werden können.

Bei der Fortsetzung der Debatte in der grossen Kammer wurde der Kommissionsvorschlag unterschiedlich aufgenommen. Mitglieder der Grünen, der SP und der GLP kritisierten in erster Linie den Umstand, dass drei Projekte in den Ausbaus schritt 2019 aufgenommen worden waren, deren Vorprüfung durch das ASTRA noch nicht erfolgt war und die damit quasi auf einer «Überholspur unseriöser Art» (Jürg Grossen) an anderen, von den Kantonen auf dem regulären Weg vorgebrachten Projekten vorbeigeschleust würden. Jürg Grossen (glp, BE) zeigte sich «fassungslos», Michael Töngi (gp, LU) sprach von einem «Schlamassel», Philipp Hadorn (sp, SO) von einem «Chaos» und von fehlendem finanzpolitischem Verantwortungsbewusstsein. Voten zur Verteidigung der aufgenommenen Projekte gab es keine, dafür wurde Nationalrat Grossen mit kritischen Fragen zu seinem persönlichen Mobilitätsverhalten bedacht. Bundesrätin Sommaruga drückte ihre Hoffnung aus, dass der Ständerat den Ausbaus schritt 2019 korrigieren werde, sie sei «zuversichtlich, dass wir zu unseren bewährten Prozessen zurückkehren können».

Eine Mehrheit folgte der Kommission und nahm den Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 5.651 Mrd. mit 131 gegen 48 Stimmen (10 Enthaltungen) an. Für den Passus eines weiteren Verpflichtungskredits betreffend die zusätzlichen Projekte stimmten 130, dagegen 55 Ratsmitglieder (4 Enthaltungen). In der GesamtAbstimmung wurde das Geschäft mit 131 gegen 57 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen und an den Ständerat geschickt.⁷³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.06.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2019 kamen die drei Bundesbeschlüsse zu den **Nationalstrassen 2020–2023** in den Ständerat. Dem «Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen», der schon vom Nationalrat ohne Änderungen angenommen worden war, stimmte der Ständerat einstimmig (44 Stimmen, keine Enthaltungen) zu. Beim «Bundesbeschluss über den Ausbaus schritt 2019 für die Nationalstrassen» hatte der Nationalrat fünf zusätzliche Projekte aufgenommen: Die Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds, den Ausbau der Bodensee-Thurtal-Strasse, den Muggenbergtunnel und die Lückenschliessung auf der Zürcher-Oberland-Autobahn. Während die beiden Umfahrungen als ausgereifte Projekte gelten und nicht umstritten waren, wehrte sich im Erstrat eine Minderheit zusammen mit Bundesrätin Sommaruga gegen die «willkürliche» Aufnahme der drei weiteren, vom Bundesamt für Strassen noch nicht geprüften Projekte. Die KVF-SR hielt

es mit der nationalrätlichen Minderheit und mit der Bundesrätin und beantragte ihrem Rat, die drei Projekte wieder zu streichen. Eine Minderheit Häberli-Koller (cvp, TG) wollte lediglich die Bodensee-Thurthal-Strasse beibehalten.

Im Plenum wurde betont, wie wichtig die Einhaltung des korrekten Vorgehens sei. Trotz ihrer Werbung für die Bodensee-Thurthal-Strasse vermochten Ständerätin Häberli-Koller und Ständerat Eberle (svp, TG) den Saal nicht für die entsprechende Minderheit zu gewinnen: Mit 33 zu 11 Stimmen (keine Enthaltungen) folgte der Ständerat seiner Kommission und strich die Bodensee-Thurthal-Strasse, den Muggenbergstunnel und die Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn aus dem Ausbauschnitt 2019. Beim «Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten» folgte der Ständerat dem Nationalrat, der den Kredit für die zusätzlich aufgenommenen Umfahrungen erhöht hatte, entfernte aber die Finanzierung der drei nun gestrichenen Projekte wieder aus dem Verpflichtungskredit. In der Gesamtabstimmung nahm die kleine Kammer die Vorlage einstimmig (mit 43 Stimmen, keine Enthaltungen) an.⁷⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.06.2019
NIKLAUS BIERI

Knapp zwei Wochen nachdem der Ständerat drei vom Nationalrat aufgenommene Projekte (Bodensee-Thurthal-Strasse, den Muggenbergstunnel und die Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn) wieder aus dem Ausbauschnitt 2019 des Projekts «**Nationalstrassen 2020–2023**» gestrichen hatte, kam die Vorlage erneut in den Nationalrat. Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, dem Ständerat zu folgen, damit die Differenzen beigelegt würden und die Schlussabstimmungen noch in der Sommersession durchgeführt werden könnten.

Kommissionsberichterstatte Burkart (fdp, AG) und Bundesrätin Sommaruga betonten im Rat, eine Zustimmung zum Ständerat sei kein Nein zu den drei gestrichenen Projekten an sich, diese würden einfach regulär geprüft und den Räten gegebenenfalls im nächsten Ausbauschnitt unterbreitet. Der Rat folgte dem Kommissionsantrag und stimmte stillschweigend zu.

In den Schlussabstimmungen vom 21. Juni 2019 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 149 zu 45 Stimmen (1 Enthaltung) an, der Ständerat stimmte ihr einstimmig (43 Stimmen, 1 Enthaltung) zu.⁷⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.11.2019
NIKLAUS BIERI

An ihrer Sitzung im November 2019 äusserte sich die ständerätliche Verkehrskommission zur **Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes**. Der Bundesrat hatte im August 2019 – die Einführung einer freiwilligen E-Vignette beabsichtigend – eine entsprechende Botschaft verabschiedet. Die KVF-SR begrüsst die Einführung einer freiwilligen E-Vignette als richtigen Schritt. Die seit Jahren verschiedentlich vorgebrachte Idee einer elektronischen Vignette für die Nationalstrassenabgabe werde auf freiwilliger Basis eingeführt, was sehr bürgerfreundlich sei: Die Vignette könne sowohl im In- wie im Ausland online bestellt und bezahlt werden und auch der Mehraufwand bei einem Fahrzeugwechsel entfalle. Die Kommission beantragte ihrem Rat einstimmig, die Vorlage ohne Änderungen anzunehmen.⁷⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2019
NIKLAUS BIERI

Die **Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes** zwecks Einführung einer freiwilligen digitalen Vignette wurde in der Wintersession 2019 im Ständerat traktandiert. Der Erstrat folgte der Empfehlung seiner Kommission und nahm, nachdem sowohl Kommissionssprecher Stefan Engler (cvp, GR) wie auch Bundesrat Ueli Maurer dem Rat versichert hatten, es gebe keine Datenschutzproblematik in der vorliegenden Regelung, die Vorlage mit 39 gegen 2 Stimmen (ohne Enthaltungen) an.

Zudem schrieb der Ständerat die Motion KVF-SR für die Einführung einer elektronischen Vignette (Mo. 16.3009) ab, welche im Rahmen der Debatte zum Nationalstrassenfonds im März bzw. Juni 2016 angenommen worden war und welche gemäss Regierung mit der nun behandelten bundesrätlichen Vorlage erfüllt sei.⁷⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.02.2020
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2020 behandelte die KVF-NR die **Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes** beziehungsweise die Einführung einer freiwilligen digitalen Autobahnvignette. Die Kommission beantragte ihrem Rat zwar mit 18 zu 6 Stimmen, die Vorlage anzunehmen, doch in einem Punkt hatte die Kommissionsmehrheit Bedenken: Sie störte sich an den vorgesehenen automatisierten Kontrollen mit fix installierten Anlagen. Knapp – mit 12 zu 11 Stimmen – beantragte die Kommission ihrem Rat eine Änderung, gemäss der Kontrollen ausschliesslich stichprobenartig mit mobilen Geräten erlaubt sein sollen. Zudem stellte die Kommissionsmehrheit den Antrag, dass die Eidgenössische Zollverwaltung die Vignette nicht nur noch an der Grenze verkaufe, sondern weiterhin auch im Ausland vertreibe. Eine Kommissionsminderheit beantragte dem Rat Nichteintreten, weil sie hohe Kosten erwartete und befürchtete, die E-Vignette sei ein erster Schritt zur Einführung von Mobility Pricing. Weitere Minderheitsanträge enthielten die Forderungen, der Bundesrat dürfe die Abschaffung der herkömmlichen Klebevignette nicht ohne Konsultierung des Parlamentes bestimmen und die Busse bei der Benützung der Nationalstrassen ohne gültige Vignette sei von aktuell CHF 200 auf CHF 80 zu reduzieren.⁷⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2020 beugte sich der Nationalrat über die **Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes betreffend die Einführung der E-Vignette**. Er sprach sich mehrheitlich für die Vorlage aus, einzig die SVP opponierte generell gegen die Einführung der elektronischen Vignette. Nadja Pieren (svp, BE) befürchtete, dass die Einführung der E-Vignette der erste Schritt in Richtung eines Mobility-Pricings sein könnte. Der Nationalrat schuf mit der Annahme einzelner Anträge gewisse Differenzen zum Ständerat. So beschloss er etwa, dass nur stichprobenartig mit mobilen Geräten kontrolliert werden dürfe, ob ein Fahrzeug über eine Vignette verfügt. Zudem entschied die grosse Kammer, dass die Klebevignette weiterhin auch im Ausland und nicht nur direkt an der Grenze verkauft werden soll.⁷⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 beugte sich der Ständerat ein zweites Mal über die Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes zur **Einführung der E-Vignette**. Nach dieser Debatte bestanden noch immer zwei Differenzen zum Nationalrat. Die erste Differenz wurde mit der Zustimmung zu einem Minderheitsantrag Herzog (sp, BS) aufrecht erhalten. Durch diesen beschloss der Ständerat, den Verkauf der Klebevignette im Ausland einzustellen. Auch Bundesrat Maurer sprach sich in der Debatte für diesen Minderheitsantrag aus, resultiere durch diesen doch eine Einsparung von CHF 8 Mio. pro Jahr. Die zweite Differenz betraf die Kontrollen zur Durchsetzung der Abgabe. Hier schlug die kleine Kammer vor, dass die Kantone selber entscheiden können, ob sie nebst mobilen Geräten auch feste Anlagen für die automatisierten Kontrollen einsetzen wollen. Mit diesen Differenzen ging das Geschäft zurück an den Nationalrat.⁸⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In zwei Sitzungen konnten National- und Ständerat in der Wintersession 2020 die letzten Differenzen bereinigen und sich auf die **Einführung der E-Vignette** einigen. Der Nationalrat folgte dem Entscheid des Ständerates, den Verkauf der Klebevignette im Ausland einzustellen. Bezüglich der Kontrollen der E-Vignette wurde festgehalten, dass die EZV und die Kantone automatisierte Kontrollen mit fixen Anlagen und mit mobilen Geräten durchführen dürfen; hierbei hatte sich der Ständerat dem Entscheid des Nationalrates angeschlossen.

In der Schlussabstimmung im Nationalrat sprachen sich alle Fraktionen ausser der geschlossen dagegen stimmenden SVP-Fraktion und einer Person der CVP-Fraktion, welche sich der Stimme enthielt, für die Annahme des Entwurfs aus. Im Ständerat stimmten 39 Mitglieder dem Entwurf zu, drei Mitglieder der SVP enthielten sich der Stimme.⁸¹

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.06.1983
REGINA ESCHER

Für weniger dringlich als die neuen Haupttransversalen (NHT) hält der Bundesrat den Bau einer neuen Bahn-Alpentransversale. Dementsprechend verschob er den Entscheid über die Linienwahl (Splügen- oder Gotthard-Tunnel). In diesem Zusammenhang ist auf die grundsätzlichen Probleme der schweizerischen Transitpolitik hinzuweisen. Seit der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels hat der Schwerverkehr auf dieser Strecke massiv zugenommen. Folge hiervon ist einerseits eine starke Umweltbelastung in den betroffenen Regionen und andererseits ein Rückgang des Anteils der SBB am transalpinen Güterverkehr. Diese Entwicklung ist im Berichtsjahr noch gefördert worden durch den Beschluss des Bundesrates, die bisherigen Sperrzeiten für den Schwerverkehr am Gotthard und am San Bernardino versuchsweise aufzuheben. Empört über diese Massnahme zeigte sich insbesondere die SPS.⁸²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Exposant dans les détails sa décision de 1989, **le message sur la NLFA a été présenté par le Conseil fédéral.** Le gouvernement motive son choix par la nécessité pour la Suisse de faire face au développement des transports européens en s'y intégrant judicieusement et en offrant une solution de rechange crédible à son refus d'ouvrir un corridor routier pour les camions de 40 tonnes. Alptransit pourrait donc permettre de transférer une partie du trafic de marchandises et de voyageurs, dont l'augmentation future est prévisible sur l'axe nord-sud, de la route au rail. Cela protègerait la zone alpine et, plus généralement, participerait d'une politique des transports respectueuse de l'environnement. Le Conseil fédéral prévoit ainsi l'établissement de deux voies comprenant la construction des tunnels de base du Gothard, entre Amsteg et Bodio, long de 49.2 km et de son complément, au Lötschberg, d'une longueur de 28.4 km entre Frutigen et Gampel/Rarogne (voir carte). Pour intégrer les diverses parties du pays à ces deux lignes, des raccordements spécifiques devraient être établis avec la Suisse orientale et la Suisse romande.

-
- 1) AZ, 1.4.11; CdT, 16.5.11; NLZ, 29.6.11; Presse vom 8.7.11.
 - 2) BBl 2012, S. 745 ff., AB NR, 2012, S. 788 ff. und 2107 ff. AB SR, 2012, S. 808 ff.; und 1224.
 - 3) BBl, 2013, S. 2910 ff.; Lit. "ASTRAB Bundesamt für Strassen (2013). Ergebnisbericht über die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über das zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz".
 - 4) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBl, 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-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".
 - 5) BBl, 1983, IV, S. 1 ff.; BaZ, 22.7. und 27.9.83; NZZ, 27.9.83; 24 Heures, 27.9.83
 - 6) Presse du 27.4.89; Suisse, 28.11.89; DP, 942, 9.3.89.
 - 7) Presse du 5.4.90.
 - 8) FF, 1990, I, p. 1083; FF, 1990, II, p. 684 ss.; Presse du 16.1.90; BaZ, 6.3.90; NZZ, 7.3.90.
 - 9) FF, 1992, II, p. 725 ss.; presse du 28.1 et 24.4.92; NQ, 1.10 et 27.10.92.
 - 10) Presse du 2.7 et 5.11.92; NZZ, 19.11.92.
 - 11) BO CE, 1992, p. 1256 ss.; BO CN, 1992, p. 2547 ss.; Presse du 10.12 et 16.12.92.
 - 12) FF, 1993, III, p. 733 ss.; Presse du 22.4, 9.9 et 10.9.93
 - 13) BO CE, 1994, p. 65 ss.; Presse du 4.3.94; NZZ, 21.4.94
 - 14) BO CN, 1995, p. 481 ss.; Presse du 10.3.95.
 - 15) BO CE, 1995, p. 1064; BO CE, 1995, p. 808 s.; BO CN, 1995, p. 2294; FF, 1995, IV, p. 483 ss.; LZ et BaZ, 19.4.95.
 - 16) Presse du 18.4.96.
 - 17) Presse du 4.9.96; presse du 12.1.96; NZZ, 5.3.96.
 - 18) BO CE, 1997, p. 533 ss.; presse des 11.6 et 12.6.97
 - 19) BO CN, 1997, p. 2104 ss. et 2152 ss.; presse du 10.10.97
 - 20) BO CE, 1997, p. 1127 ss.; presse du 9.12.97
 - 21) Presse du 20.12.97
 - 22) FF, 1998, p. 2330 s.; FF, 1998, p. 4852 s.; presse du 28.9.98; communiqué de presse de l'OFS du 22.10.98.; Presse des 5.5, 13.5, 18.5, 20.6, 14.8, 17.8 et 28.8.98; NZZ, 30.6.98; BZ, 12.8.98; 24 Heures, 10.9.98; LT, 16.9.98.
 - 23) Presse du 16.7.99.
 - 24) FF, 1999, p. 4106 ss.
 - 25) FF, 1999, p. 2924 ss.
 - 26) BO CE, 1999, p. 492 ss.
 - 27) BO CN, 1999, p. 1932 ss.
 - 28) BO CE, 1999, p. 1036 ss.
 - 29) BO CN, 1999, p. 2502 ss.; BO CE, 1999, p. 1178; FF, 2000, p. 147.
 - 30) BO CE, 2000, p. 206 ss.; CdT, 24.3.00.
 - 31) LT, 1.7 et 28.12.00; 24h, 20.12.00
 - 32) BO CN, 2001, p. 877 ss.; presse du 4.4 et 22.6.01.
 - 33) BO CE, 2001, p. 559 ss.; 828 s. et 1043; BO CN, 2001, p. 1558 ss. et 2010; presse du 22.8 et 26.9.01; TG, 28.11.01; 24h, 4.12.01.
 - 34) FF, 2002, p. 3669 ss.; BO CE, 2002, p. 724 ss.
 - 35) BO CN, 2003, p. 121 ss., 128 ss. et 520; BO CE, 2003, p. 371; presse du 7.3.03.
 - 36) Presse du 29.4.04; DETEC, communiqué de presse, 28.4 et 23.11.04.
 - 37) Presse du 9.2, 7.4 et 14.4.05; DETEC, communiqué de presse, 13.4.05.
 - 38) BO CE, 2005, p. 502 ss., 587 et 666; BO CN, 2005, p. 722 ss., 835 ss. et 972.
 - 39) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
 - 40) Presse du 24.11.05.
 - 41) FF, 2006, p. 811 ss.; DETEC, communiqué de presse, 2.12.05; presse du 3.12.05.
 - 42) AB SR, 2006, S. 217 ff.; Presse vom 4.2. (Kommission) und 22.3.06.

- 43) AB NR, 2006, S. 1314 ff., 1317 ff. und 1414 ff.; Presse vom 23.8. (Kommission) und 26.-27.9.06; AB NR, 2006, S. 475.
- 44) AB SR, 2006, S. 862 f. und 924; AB NR, 2006, S. 1604; BBl, 2006, S. 8433 ff.
- 45) BBl, 2006, S. 9539 ff; AB NR, 2006, S. 603 und Beilagen II, S. 49 f.
- 46) FF, 2007, p. 7167 ss.; NZZ, 29.9.07.
- 47) BZ, 6.11.07; Bund, 28.11.07.
- 48) FF, 2007, p. 4673 ss.; BO CN, 2007, p. 2011.
- 49) FF, 2006, p. 9029 ss.; BO CN, 2007, p. 705 ss. et 1734; BO CE, 2007, p. 811 ss. et 952. Classement de l'initiative: BO CN, 2007, p. 2058.
- 50) FF, 2008, p. 1215 ss.
- 51) BO CE, 2008, p. 48.
- 52) BO CN, 2008, p. 167 ss., 282 ss., 414 ss. et 487; BO CE, 2008, p. 126 ss., 180 et 210; FF, 2008, p. 2115 s.
- 53) Presse du 3.7.08; LT, 9.10.08 (cantons).
- 54) Presse du 6.11.08.
- 55) Presse du 20.12.08; BO CN, 2008, p. 1005 s.
- 56) Presse du 14 au 17.1.09.
- 57) Bund, 13.3.09 (BE); NZZ, 16.3.09; BaZ, 18.3.09 (BL); NZZ, 16.9.09 (AG et SO).
- 58) FF, 2009, p. 242 (consultation) et 7591 ss. (MCF); presse du 12.11.09; OFROU, communiqué de presse, 11.11.09; BO CN, 2009, p. 1926 s.
- 59) BO CN, 2009, p. 749 ss., 757 ss. et 1789 ss.; BO CE, 2009, p. 892 ss. et 1173 s.
- 60) BO CN, 2010, p. 171 ss., 328 et 575; BO CE, 2010, p. 104 s., 266 et 361; FF, 2010, p. 1907 ss.
- 61) BO CE, 2010, p. 677 ss. et 688 s.; BO CN, 2010, p. 1408 ss. et 1415 s.; FF, 2010, p. 6291 s.; BO CE, 2010, p. 689.
- 62) FF, 2010, p. 7703 ss.
- 63) Presse vom 25.8.11 (Vignette).
- 64) BBl, 2012, S. 745; SGT, 19.1.12, TG und LT 20.1.12.
- 65) BBl 2013 7185.
- 66) BBl, 2013, S. 7315 ff.; Lit. "UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (2013). Bericht über das Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet". ; NZZ, 19.4.13.
- 67) AB NR, 2014, S. 1733 ff.; AB NR, 2014, S. 1866.; AB SR, 2014, S. 191 ff.; AB SR, 2014, S. 323 ff.; AB SR, 2014, S. 982.; BBl, 2014, S. 7343 f.; LZ, 21.3.14; CdT, 22.9.14; NZZ, 25.9.14; LT, 27.12.14
- 68) AB NR, 2014, S. 636 ff.; AB NR, 2014, S.1623 f.; AB NR, 2014, S.1866.; AB SR, 2014, S. 717 f.; AB SR, 2014, S. 981.
- 69) BBl, 2015, S. 1751f.
- 70) APS-Inserateanalyse 28. Februar 2016; VOX Analyse de la votation fédérale du 28 février 2016; NZZ, 27.2.16; CdT, LMD, NZZ, SGT, TA, 29.2.16
- 71) AB NR, 2015, S. 2228.; AB SR, 2016, S. 133.; AS, 2016, S. 3237.; BBl, 2015, S. 7001 ff.
- 72) AB NR, 2019, S. 206 ff.; BBl, 2018, S. 6949 ff.; BLZ, TA, TZ, 12.3.19
- 73) AB NR, 2019, S. 508 ff.
- 74) AB SR, 2019, S. 325 ff.; Exp, NZZ, TA, TZ, 7.6.19
- 75) AB NR, 2019, S. 1197 f.; AB NR, 2019, S. 1365.; AB SR, 2019, S. 587.; SGT, 19.6.19; Exp, 22.6.19
- 76) Medienmitteilung KVF-SR vom 5.11.19; TA, 6.11.19
- 77) AB SR, 2019, S. 1190 ff.; CdT, NZZ, 18.12.19
- 78) Medienmitteilung der KVF-NR vom 18.2.20
- 79) AB NR, 2020, S. 1523 ff.
- 80) AB SR, 2020, S. 1214 f.
- 81) AB NR, 2020, S. 2405 ff.; AB NR, 2020, S. 2727; AB SR, 2020, S. 1314; AB SR, 2020, S. 1437
- 82) BBl, 1983, III, S. 1165 ff.; BBl, 1983, III, S. 1242 f.; Communiqué SPS vom 12.10.83.; Jahresbericht LITRA 1982/83; SGT, 1.3.83, 8.9.83; LNN, 30.3.83; Vat., 13.10.83; Vr, 13.10.83; CdT, 26.3.83; 28.3.83,1.12.83; Presse vom 22.3.83; TLM, 8.9.83.; Verhandl. B. vers., 1983, V, S. 26