

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>19.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Strassenabgaben</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Strassenabgaben, 1991 – 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 19.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	13

# Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BVGer</b>	Bundesverwaltungsgericht
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>SVG</b>	Strassenverkehrsgesetz
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
<b>SEV</b>	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>NFA</b>	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
<b>ASTAG</b>	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
<b>ATA</b>	Alpentransitabgabe
<b>PBG</b>	Personenbeförderungsgesetz

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<b>UE</b>	Union européenne
<b>TAF</b>	Tribunal administratif fédéral
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>LCR</b>	Loi fédérale sur la circulation routière
<b>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg
<b>SEV</b>	Syndicat du personnel des transports
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>RPT</b>	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
<b>ASTAG</b>	Association suisse des transports routiers
<b>TTA</b>	Taxe de transit alpine
<b>LTV</b>	Loi sur le transport de voyageurs

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehr und Kommunikation

**MOTION**  
DATUM: 10.03.2015  
NIKLAUS BIERI

Eine bereits im März 2013 eingereichte Motion Lehmann (cvp, BS) verlangte vom Bundesrat rechtliche und technische Massnahmen, damit Halter von Wechselschildern die **Autobahnvignette** nicht mehrfach bezahlen müssen. Für Anhänger sei die Vignettenpflicht ganz aufzuheben und für Motorräder sei sie einzuschränken, da diese oft nur während des Sommers auf den Nationalstrassen verkehrten. Seine Ablehnung der Motion begründete der Bundesrat damit, dass die Vignette keine kontrollschildbezogene Steuer sondern eine fahrzeugbezogene Pauschalabgabe sei. Mit einer differenzierten Abgabe wäre das einfache System der Klebevignette nicht aufrechtzuerhalten. Der Nationalrat lehnte die Motion in der Frühjahrsession 2015 mit 119 zu 55 Stimmen bei 6 Enthaltungen ab.<sup>1</sup>

#### Verkehrspolitik

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 13.03.1995  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a décidé de donner suite à une **initiative parlementaire** du conseiller national Bundi (ps, GR) **demandant d'inscrire dans la Constitution le principe de la vérité des coûts**. Selon le texte de l'initiant, la Confédération devra prendre toutes les mesures pour que les coûts, internes et externes, des différents modes de transport soient pris en charge par ceux qui les occasionnent. En réalisant l'objectif de la vérité des coûts, ces mesures devraient en outre permettre d'éliminer les distorsions de la concurrence entre le rail et la route, de rentabiliser certains projets de transports publics (NLFA et Rail 2000) ainsi que d'améliorer la qualité de la vie dans les agglomérations et à proximité des grands axes routiers.<sup>2</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 10.02.1996  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En début d'année, les négociations bilatérales entre l'Union européenne et la Suisse sur les questions relatives aux transports se trouvant dans une impasse du fait notamment de l'exigence européenne de voir la limite des 28 tonnes tomber progressivement, le Conseil fédéral a tenté de relancer les tractations par de nouvelles propositions allant timidement dans le sens désiré par les Quinze. A l'instar de l'approche suggérée dans le domaine de la libre circulation des personnes, **le gouvernement a proposé une stratégie en deux phases** permettant de conclure immédiatement un accord sur les points de convergence. Dans un premier temps (1999) et dans le but de satisfaire l'exigence européenne d'autoriser l'accès aux grandes villes du Plateau suisse, le Conseil fédéral entendait notamment procéder à un élargissement des zones frontalières où les 40 tonnes peuvent déjà circuler. Lors d'une deuxième étape, la question de la levée définitive de la limite de 28 tonnes devait être abordée dans le cadre d'un nouveau round de négociation, l'abandon éventuel de cette mesure pouvant intervenir au plus tôt après 2005, une fois les instruments fiscaux de l'initiative des Alpes mis en place. Pour de nombreux observateurs, cette remise en cause partielle du tabou des 40 tonnes est à attribuer en grande partie au changement d'hommes à la tête du DFTCE, M. Leuenberger n'hésitant pas à se démarquer de la ligne suivie par son prédécesseur.<sup>3</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 18.06.1996  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

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

par la politique de la Confédération en la matière, l'Autriche a notamment précisé qu'elle s'opposerait fermement à toute concession faite à la Suisse sur cette question tant que l'UE lui interdirait de prendre des mesures similaires.

Mentionnons également que les Quinze ont rejeté un projet d'accord de la Commission européenne qui prévoyait, parallèlement à la hausse progressive du tonnage autorisé sur les routes helvétiques, l'adaptation concertée des fiscalités routières européennes et suisses au principe de la vérité des coûts. Selon les ministres respectifs des différents Etats-membres, un accord avec la Suisse ne devait pas entraîner des décisions précipitées liant les mains de l'UE en la matière, la question de la vérité des coûts n'ayant encore été que très peu discutée au sein de l'Union. La Commission envisageant par ailleurs de percevoir sur les axes de transit alpins une taxe spécifique à cet espace géographique, l'Allemagne et la Hollande ont pour leur part clairement fait savoir qu'elles s'opposeraient à toute solution limitée à l'arc alpin. Selon ces deux pays, les problèmes du trafic poids lourd ne sont pas limités aux Alpes.<sup>4</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 09.12.1996

ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En fin d'année, le dossier des transports a connu un **dernier rebondissement, sur le plan de la politique intérieure** cette fois-ci. Le président du PS, P. Bodenmann, a en effet été accusé par la presse et les partis bourgeois de vouloir saboter la nouvelle offre faite par le gouvernement: le conseiller national haut-valaisan aurait téléphoné à une proche collaboratrice du ministre des transports autrichien – quelques jours avant l'entretien que ce dernier devait avoir avec M. Leuenberger – pour lui dire tout le mal qu'il pensait de la proposition helvétique concernant la limite de tonnage. P. Bodenmann l'aurait plus particulièrement incitée à refuser l'offre de la Suisse et à demander, en lieu et place, la levée totale dès 1999 – et non plus progressive dès 2001 – de la limite des 28 tonnes. Selon le président socialiste, la Confédération était tout à fait en mesure de transférer sur le rail – moyennant une introduction anticipée de la taxe poids lourd kilométrique et quelques travaux d'aménagement au Lötschberg – les nombreux camions qui ne manqueraient pas d'affluer sur les axes de transit helvétiques, déchargeant ainsi les routes autrichiennes. Le chef du DFTCE – qui n'a pris connaissance de l'entretien téléphonique de son camarade de parti que lors de la rencontre avec le ministre autrichien – a vivement réagi, accusant P. Bodenmann de "lui tirer dans le dos" et de ne pas respecter les rôles respectifs de chacun.<sup>5</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 31.01.1997

ALEXANDRE FÜZESSÉRY

L'UE ayant accepté en décembre 1996 de reconnaître à la Confédération le droit de substituer à la limite des 28 tonnes des mesures fiscales à même de promouvoir le transfert du trafic routier sur le rail, **la Suisse se devait de préciser le montant maximal qu'elle entendait percevoir.** Ceci fut fait à la fin janvier lorsque le Conseil fédéral proposa le montant de CHF 600, valable dès 2005 pour un 40 tonnes parcourant l'axe Bâle-Chiasso et comprenant tant la nouvelle taxe poids lourd (CHF 360) que la redevance alpine (CHF 200). Ayant à l'esprit une taxation ne dépassant pas les CHF 340, la Commission européenne, puis les ministres des transports des pays membres rejetèrent très sèchement la proposition helvétique, jugée prohibitive et ne diminuant en rien le trafic de détournement par l'Autriche et la France. A cette critique le conseiller fédéral M. Leuenberger répondit que les montants proposés par la Suisse étaient tout à fait semblables, voire inférieurs à ceux valables actuellement sur les axes du Brenner (A) et du Mont Blanc (F), si l'on prenait en compte notamment les péages autoroutiers des pays européens ainsi que les frais d'exploitation plus élevés sur ces axes.

Sur les deux autres principaux points d'achoppement du dossier – à savoir la possibilité pour un certain nombre de 40 tonnes de traverser la Suisse dès l'entrée en vigueur de l'accord et l'accès illimité aux villes du Plateau – l'Union européenne a également demandé à la Suisse de revoir sa copie. Acceptant certes de fondre ensemble les deux requêtes, l'UE a plus particulièrement demandé qu'un contingent de 100'000 poids lourds – et non uniquement les 30'000 proposés par le gouvernement helvétique et prévus d'ores et déjà par l'accord sur le transit – soit dès 1999 autorisé à circuler librement sur territoire suisse (trafic bilatéral et trafic de transit), ce chiffre devant être porté à 200'000 en 2000 et à 350'000 en 2001.

Signalons qu'en ce qui concerne l'exigence européenne de lever l'interdiction de circuler la nuit, le conseil fédéral a proposé, dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur les règles de circulation routière, de raccourcir d'une heure la durée de l'interdiction. Devant l'écho plutôt négatif rencontré lors de la procédure de consultation, le gouvernement a toutefois préféré faire marche arrière. La plupart des

milieux consultés, à l'exception du PRD et des milieux économiques, ont en effet relevé qu'il était inopportun de faire cette concession sans contrepartie européenne. La nouvelle ordonnance prévoit quand même d'assouplir les conditions prévalant pour les denrées périssables: celles-ci pourront être transportées nuitamment toute l'année. Notons également que le conseil fédéral a élargi de 10 à 30 kilomètres le rayon des zones autour des gares de transbordement au sein desquelles les 40 tonnes sont autorisés à acheminer leur chargement.<sup>6</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 16.05.1997

ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Ayant pris note de la nécessité d'assouplir sa position, **le Conseil fédéral fit une nouvelle offre dans le courant du mois de mai**, ce au terme d'une intense procédure de consultation durant laquelle les principaux acteurs politiques et économiques assurèrent le gouvernement de leur soutien. En ce qui concerne l'imposition du trafic routier, le gouvernement proposa, outre une baisse du coût de la traversée, de **taxer de façon différenciée les camions selon leur degré de pollution**. Selon ce nouveau système, les poids lourds datant d'avant 1993 (47% du parc poids lourds) devraient s'acquitter d'une taxe de CHF 515, ceux mis en circulation entre 1993 et 1996 (39%) CHF 460 et ceux plus récents (14%) CHF 405. En moyenne, le coût de la traversée de la Suisse s'élèverait à CHF 460. Afin de maintenir constant ce prix moyen, les taxes affectant les véhicules les plus récents seraient rehaussées au fur et à mesure du renouvellement du parc poids lourds. Concernant le contingent de 40 tonnes, le gouvernement accepta de relever les contingents autorisés à 70'000 dès l'entrée en vigueur de l'accord, ce chiffre devant être porté à 140'000 unités en 2001 et à 210'000 en 2003. En contrepartie, les autorités suisses rappelèrent qu'elles souhaitaient que l'accord comprenne une clause de sauvegarde permettant à la Suisse d'augmenter de 10% le prix du transit en cas d'afflux massif de poids lourds. Elles réitérèrent également leurs exigences en matière de trafic aérien (obtention des 5e et 7e libertés).<sup>7</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 24.05.1997

ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Prenant connaissance des nouvelles offres helvétiques, la Commission européenne fit part de sa satisfaction et nota que ces dernières – même si elles devaient être encore assouplies – pouvaient constituer une base de discussion pour la phase finale des négociations. Alors que de part et d'autre un certain optimisme régnait sur la probabilité d'aboutir à un accord avant l'été, un coup de théâtre fit néanmoins s'envoler tous les espoirs à ce sujet. **Le Conseil des ministres européens des transports**, qui devait donner son feu vert pour l'ouverture du dernier round, fut en effet au dernier moment **annulé par l'UE**. Dénonçant le manque de fiabilité des propositions helvétiques, l'Union expliqua que la Suisse avait modifié son offre à la dernière minute en précisant que les montants relatifs à la taxation devaient être ajustés d'ici 2005 au renchérissement (estimation: 10-15%). Du côté suisse, vaines furent les déclarations selon lesquelles il avait toujours été clairement spécifié que les chiffres devaient être adaptés à l'inflation.<sup>8</sup>

#### ANDERES

DATUM: 02.06.1997

ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Suite à l'annulation de cette rencontre, les négociations bilatérales sur le dossier des transports entrèrent dans une **période de quasi-blocage pendant près de cinq mois**. Face à cette situation critique s'élevèrent de nombreuses voix sur le plan interne demandant au Conseil fédéral d'assouplir de façon plus conséquente sa position. De l'avis que les enjeux étaient encore plus importants pour la Suisse sur les autres principaux dossiers (transport aérien, recherche, libre circulation des personnes), les milieux économiques firent part de leur souhait de voir les négociations se conclure encore cette année, quitte à faire d'importantes concessions. Certains partis bourgeois (UDC et PRD) proposèrent, afin de sortir de l'impasse, de soumettre au souverain un nouvel article constitutionnel beaucoup moins contraignant que le texte de l'initiative des Alpes. A l'autre extrême, le parti écologiste et les mouvements de défense de l'environnement (ATE, Comité de l'initiative des Alpes, WWF) laissèrent clairement entendre que toute taxation en dessous des CHF 500 serait motif à référendum.<sup>9</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 08.10.1997  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En octobre, conscient qu'il fallait prendre en compte tant les revendications des milieux soucieux de la protection de l'arc alpin que celles européennes et internes en faveur d'un assouplissement de la position helvétique, le Conseil fédéral, à nouveau fort du soutien des partis gouvernementaux, suggéra une **toute nouvelle stratégie** censée concilier ces points de vue apparemment inconciliables. De l'avis que ce n'était pas tant le montant des taxes routières que la différence de coût entre la route et le rail qui permettrait le transfert de trafic de l'une à l'autre – selon les experts, une différence en faveur du rail de CHF 75 francs suffit pour réaliser le transfert –, les autorités helvétiques proposèrent, afin de pouvoir **abaisser à CHF 410** le montant moyen de la fiscalité routière, de **subventionner le trafic ferroviaire** d'un montant à même de garantir une plus grande attractivité pour le rail (150 millions en 1999, 200 millions en 2006). Concernant la clause de sauvegarde, le gouvernement précisa que celle-ci comprenait également un volet non fiscal: outre la possibilité d'augmenter de façon unilatérale les montants perçus sur les poids lourds, la Suisse devait également avoir la possibilité de limiter quantitativement le nombre de 40 tonnes.<sup>10</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 01.11.1997  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Prenant acte de l'évolution positive de la position helvétique et acceptant le principe du subventionnement du rail, **l'UE renonça cependant début novembre**, malgré une attitude plutôt favorable de la présidence luxembourgeoise et de la Commission, **à convoquer le Conseil extraordinaire des ministres des transports**. A titre de raison avancée pour justifier ce nouveau refus de lancer le round final des négociations, l'UE expliqua que la Suisse avait refusé de préciser si ses dernières propositions étaient susceptibles d'être ultérieurement assouplies arguant que la balle était désormais dans le camp de l'UE. Ceci était plus particulièrement le cas pour les montants de la fiscalité routière et pour le volet non fiscal de la clause unilatérale de sauvegarde, deux points de la proposition helvétique qui ne pouvaient être acceptés par les pays membres, l'un étant jugé encore trop élevé et l'autre totalement aux antipodes du principe cher à l'Union du libre choix du mode de transports.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 06.11.1997  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Face à cet échec à l'écho encore plus retentissant que celui du mois de mai, **le Conseil fédéral**, qui devait abandonner tout espoir de voir les négociations aboutir encore cette année, **réaffirma sa volonté de poursuivre les tractations** tout en précisant qu'il était exclu de sacrifier la philosophie helvétique des transports sur l'autel d'un accord avec l'Union. Selon le gouvernement, le problème venait d'ailleurs plus du côté européen que du côté suisse. Relevant que l'UE était incapable de formuler des contre-propositions et de préciser quel était exactement le prix à payer pour aboutir à un accord, le Conseil fédéral fit part de son souhait que l'UE résolve au plus vite les divergences régnant en son sein sur la réforme de sa propre fiscalité routière: La révision de la directive eurovignette proposée par la Commission européenne prévoit de taxer les poids lourds en tenant compte de leurs coûts environnementaux. L'Italie, qui craint d'être isolée du reste de l'Europe, mais aussi les autres pays méditerranéens et la Hollande sont farouchement opposés à toute imposition intégrant ce genre de coûts.

Cet avis fut relayé par de nombreux ténors des partis gouvernementaux qui appelèrent l'Union à abattre ses cartes, cette succession de concessions helvétiques étant quelque peu humiliante et produisant la plus mauvaise impression sur l'opinion publique interne.<sup>11</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 19.11.1997  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Souhaitant malgré tout relancer la dynamique des pourparlers, le gouvernement fit part, fin novembre, de sa **disponibilité à abandonner le volet non fiscal** de la clause de sauvegarde ainsi qu'à diminuer les taxes prévues pour la période transitoire entre 2001 et 2005. Ce nouveau pas de la Suisse fut accueilli de façon bienveillante par l'UE lors de la réunion du Conseil des ministres des transports qui se tint en décembre. Prenant acte des progrès accomplis depuis janvier par la Confédération et donnant leur accord pour la poursuite des négociations, **les ministres européens**, en réponse aux souhaits helvétiques de voir l'UE préciser ses exigences, **déclarèrent cependant que seule une fiscalité comprenant uniquement les coûts d'infrastructure serait acceptable**.<sup>12</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**

DATUM: 13.12.1997  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Face à cette exigence qui semblait remettre totalement en cause les fondements même de sa politique, **le Conseil fédéral chercha à en atténuer la portée**. Il releva notamment que les coûts d'infrastructure étaient calculés au sein de l'UE de telle façon que les montants étaient très proches de ceux auxquels la Suisse aboutissait en tenant compte des coûts externes également.<sup>13</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**

DATUM: 15.01.1998  
LAURE DUPRAZ

Les ministres des transports des quinze Etats membres de l'UE s'étaient entendus fin 1997 pour accorder à la Suisse la possibilité de prélever des taxes couvrant uniquement les coûts d'infrastructure. Ce principe devait encore être chiffré et négocié par les deux parties. Le dernier montant qui avait été officiellement proposé par Berne était de CHF 410 en moyenne pour une traversée Bâle-Chiasso par un camion de 40 tonnes, en 2005. Ce chiffre comprenait la RPLP et la taxe sur le transit alpin (TTA). **L'UE a proposé à la mi-janvier une RPLP à CHF 330** pour la traversée Bâle-Chiasso. Ce montant correspondait à une RPLP de 2,75 centimes par kilomètre pour un véhicule de 40 tonnes, mais il ne laissait pas de marge de manœuvre pour la TTA devant permettre de remplir le mandat constitutionnel imposé par l'Initiative des Alpes.

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**

DATUM: 26.01.1998  
LAURE DUPRAZ

La véritable reprise des négociations a eu lieu à la fin janvier, lorsque le conseiller fédéral Moritz Leuenberger et le commissaire européen aux transports Neil Kinnock ont signé le **compromis de Kloten**. Cet accord entre les représentants du Conseil fédéral et de la Commission européenne porta sur le montant des charges routières que la Suisse pourrait imposer sur ses routes, à partir de 2005, et sur le régime en application pendant la période transitoire précédant 2005. Les charges routières ont été différenciées en trois catégories selon le degré de pollution des camions. La moyenne pondérée des charges pour les camions de 40 tonnes ou moins a été fixée à environ CHF 325 – CHF 330 pour le trajet Bâle-Chiasso, incluant la RPLP et la TTA. Le montant tient compte de l'inflation, une correction pourrait toutefois avoir lieu en 2005, sous certaines conditions. Selon l'accord, la Suisse portera en 2001 la limite générale des poids lourds de 28 à 34 tonnes, puis à 40 tonnes en 2005. Des camions de 40 tonnes seront déjà autorisés entre 1999 et fin 2004, mais ils seront contingentés. Les poids lourds (suisse et étrangers) payeront la RPLP dès 2001, plus la TTA qui représentera au maximum 15% de la fiscalité totale. En 2004, les contingents seront portés à 300 000 trajets par année avec un plafond des charges à CHF 334 pour les 40 tonnes. L'interdiction de circuler la nuit a été maintenue. En outre, l'accord a prévu des mesures de sauvegarde pour la Suisse: des mesures fiscales et non fiscales, ainsi que des mesures spéciales en cas de crise. Deux ans après l'entrée en vigueur de l'accord, les compagnies aériennes helvétiques pourront bénéficier des droits de trafic des troisième, quatrième, cinquième et septième libertés dans l'UE (transport aérien entre deux pays de l'UE). Cinq ans après l'entrée en vigueur, la huitième liberté sera négociée (trafic entre deux points d'un même pays de l'UE).<sup>14</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**

DATUM: 27.01.1998  
LAURE DUPRAZ

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

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**

DATUM: 29.01.1998  
LAURE DUPRAZ

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

organisations économiques suisses ont condamné unanimement l'attitude de l'ASTAG.<sup>15</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 18.03.1998  
LAURE DUPRAZ

Réunis à Bruxelles à la fin mars, **les ministres des transports des Quinze n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur le compromis de Kloten**. Plusieurs pays, l'Allemagne en tête, ont jugé l'accord inacceptable. Le conseiller fédéral Leuenberger a réitéré son refus de renégocier le montant de la taxe (CHF 330), confirmant ainsi la validité de l'accord de janvier. Dès lors, les ministres des Affaires étrangères ont renoncé à procéder à un état des lieux des négociations bilatérales avec la Suisse, lors de leur réunion de la fin avril. Les négociations butaient toujours sur des obstacles dans les domaines de la libre circulation des personnes, de l'agriculture et surtout des transports. Au sein de l'UE, les difficultés pour aboutir à un compromis avec la Suisse étaient étroitement liées au règlement du dossier «eurovignette», dont l'objectif est d'harmoniser les taxes et redevances applicables aux poids lourds communautaires pour l'usage des infrastructures routières. A la fin juin, les chefs de la diplomatie des pays de l'UE se sont enfin réunis pour un état des lieux des négociations bilatérales. Une avancée a été soulignée dans plusieurs secteurs, excepté celui des transports, véritable pierre d'achoppement des négociations. L'Allemagne et l'Italie sont restées pour leur part très réticentes à l'accord de Kloten, sans toutefois demander la renégociation du compromis.<sup>16</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 28.09.1998  
LAURE DUPRAZ

L'acceptation de la RPLP, lors de la votation du 27 septembre 1998, et l'élection d'un nouveau gouvernement rose-vert en Allemagne ont permis de **ranimer les discussions sur les bilatérales et l'eurovignette**. En effet, l'augmentation de la fiscalité routière suisse, permettant d'accepter les 40 tonnes, était la condition nécessaire pour que l'UE accepte de boucler l'accord sur les transports. Suite au résultat positif sur la RPLP, le commissaire européen aux transports déclara que la votation montrait que le peuple suisse approuvait le compromis de Kloten. Il a dès lors reconduit son invitation aux pays membres récalcitrants afin qu'ils acceptent au plus vite le compromis, insistant sur le fait qu'il était plus favorable aux transporteurs européens que la redevance globale pratiquée jusqu'ici par la Suisse.<sup>17</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.12.1998  
LAURE DUPRAZ

Au lendemain de l'acceptation du financement des grands projets ferroviaires (dont les NLFA), lors de la votation du 29 novembre 1998, les ministres européens des transports et une délégation suisse, menée par Moritz Leuenberger, se sont réunis à Bruxelles pour débattre à nouveau du compromis de Kloten et de l'eurovignette. Au terme d'un marathon nocturne, **l'accord bilatéral Suisse-UE sur les transports était sous toit**, les Quinze se sont mis d'accord à l'unanimité. Quelques allègements ont été apportés au compromis de Kloten. Premièrement, la taxe maximale de CHF 330 pour le transit Bâle-Chiasso ne sera effective que lorsque le tunnel de base du Lötschberg des NLFA entrera en service, c'est-à-dire pas avant 2006 ou 2007. En attendant, la Suisse ouvrira ses frontières aux 40 tonnes dès 2005, mais avec une taxe réduite de 10% environ. La Suisse autorisera aussi un plus grand nombre de 40 tonnes à circuler sur son territoire avant 2005: entre 200 000 et 300 000 par an pour 2001 et 2002, et entre 300 000 et 400 000 pour 2002 et 2003. Le transit de camions vides bénéficiera d'un tarif de «faveur» durant la période transitoire; 200 000 camions annuellement pourront bénéficier de ce régime. Concernant l'interdiction de rouler la nuit, la Suisse s'est engagée à simplifier ses formalités douanières (dédouanement possible avant 5 heures du matin) et à octroyer des dérogations pour les camions transportant certains biens périssables. Notons que les membres de l'UE se sont aussi entendus sur le dossier de l'eurovignette. L'Autriche a renoncé à une clause de sauvegarde pour protéger le col du Brenner, puisque la Suisse a accepté, dès 2001, un contingent de 200 000 camions de 40 tonnes. En Suisse, l'accord bilatéral sur les transports a été accueilli favorablement par les milieux économiques et par tous les partis gouvernementaux, à l'exception de l'UDC. Toutefois, les organisations écologistes ont exprimé leurs craintes face à une avalanche de camions.<sup>18</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 08.12.1998  
LAURE DUPRAZ

En décembre, lors de la réunion des ministres européens des affaires étrangères, le bouclage de l'ensemble des bilatérales a encore buté sur le transport aérien. Le refus de la France d'accorder à la Suisse les 5e et 7e libertés de vol dans le domaine a repoussé la conclusion définitive des bilatérales. Par la suite, à Vienne, la France leva ses dernières réserves, permettant de **conclure les négociations bilatérales au niveau ministériel**. Suite à cet accord, le Conseil fédéral a exprimé sa satisfaction et insisté sur l'importance de la conclusion des bilatérales pour améliorer la compétitivité de l'économie suisse et atténuer les effets négatifs d'un isolement en Europe. Finalement, le dossier sur le trafic aérien a répondu à toutes les revendications suisses.<sup>19</sup>

#### ANDERES

DATUM: 18.03.1999  
LAURE DUPRAZ

**L'accord sur les transports terrestres a été accueilli dans l'ensemble positivement par les milieux consultés.** Seuls la Fédération suisse des cheminots (SEV) et Pro Bahn Schweiz se sont montrés réellement sceptiques. Nombreux ont critiqué l'octroi de contingents de 40 t durant la période transitoire et jugés les taux de la RPLP trop bas pour permettre le transfert du trafic transalpin sur le rail. Pratiquement tous les milieux ont qualifié de nécessaires les mesures d'accompagnement, mais de grandes divergences sont apparues quant à leur forme et mise en œuvre. Seul le Centre Patronal les rejeta catégoriquement; l'Union suisse des arts et métiers aurait préféré les séparer de l'accord. Concernant le transfert, les partis gouvernementaux ont exigé un objectif annuel de 650 000 camions au maximum dès 2007. Les associations écologistes, le comité de l'initiative des Alpes et la SEV ont souhaité un objectif maximal de 500 000 trajets pour la même date, ainsi que des objectifs intermédiaires. Pratiquement tous les milieux consultés ont demandé que la Confédération augmente ses dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire. Les partis gouvernementaux ont souhaité un plafond de dépenses annuel de CHF 300 millions, les CFF de CHF 350 millions et les associations écologistes de CHF 500 millions. Le Vorort, par contre, s'est opposé à une telle augmentation. Les avis ont été partagés sur la répartition des contingents de 40 t entre les transporteurs suisses: les associations écologistes et la SEV ont souhaité que les transporteurs suisses obtiennent la moitié du contingent de ceux de l'UE; les partis gouvernementaux, la CGC, les associations de transport routier et le Vorort ont réclamé un contingent identique. Ces derniers ont également contesté que l'octroi de ces contingents soit subordonné à l'obligation d'utiliser également le rail. Le renforcement des contrôles du trafic lourd a été généralement approuvé. Les cantons se sont déclarés prêts à participer au contrôle des poids lourds, à condition que les contributions pour la surveillance policière de la circulation soient à nouveau versées par les taxes sur les carburants. Plusieurs milieux concernés, dont les associations écologistes et la Conférence des gouvernements cantonaux, ont réclamé l'inscription dans la loi sur la circulation routière de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Finalement, l'UDC a estimé incontournable une modification de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes en raison de l'accord sur les transports terrestres.<sup>20</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.06.1999  
LAURE DUPRAZ

**Le Conseil fédéral a publié en juin son message** relatif à l'approbation des sept accords sectoriels entre la Suisse et la CE après avoir signé les accords bilatéraux avec l'UE à Luxembourg à la fin juin. Deux accords sectoriels concernent le domaine des transports: l'accord sur le transport aérien et l'accord sur les transports terrestres. Ce dernier a engendré une nouvelle loi sur le transport des personnes et des marchandises par le rail et la route qui modifie la loi fédérale sur la circulation routière et celle sur le transport des voyageurs. Les mesures d'accompagnement se trouvent dans la loi fédérale sur le transfert du trafic transalpin de marchandises de la route au rail et dans un arrêté financier en faveur de la promotion du trafic combiné. **L'accord sur les transports de marchandises et de voyageurs par rail et par route** coordonne la politique des transports entre la Suisse et les Etats de l'UE. Il promeut la mobilité durable et la protection de l'environnement, ainsi que la fluidité du trafic par le libre choix des moyens de transport. Il prévoit l'ouverture progressive et réciproque des marchés des transports routiers et ferroviaires des voyageurs et des marchandises. En Suisse, le relèvement de la limite des poids lourds à 34 t aura lieu en 2001 et sera porté à 40 t en 2005. Parallèlement, une forte augmentation de la redevance routière permettra de reporter le transport des marchandises de la route au rail. La redevance principale, la RPLP, sera introduite en 2001 et différenciée en fonction de 3 catégories de normes d'émission. Dès 2005, la moyenne pondérée des redevances ne dépassera pas CHF 325 pour un véhicule jusqu'à 40 t, parcourant un trajet de 300 km à travers la chaîne alpine. Toutefois, la Suisse fixera les redevances valables jusqu'à l'ouverture du premier tunnel de base ou au 1er janvier 2008 au plus tard à un niveau inférieur au montant maximum. La Suisse a déclaré son intention de fixer le montant en 2005, 2006

et 2007 à CHF 292.50 en moyenne et à CHF 350 au maximum. Une taxe sur le transit alpin (TTA) pourra être introduite, elle ne dépassera pas 15% du tarif global. Durant la période transitoire, la Communauté européenne aura droit à un contingent annuel de 250 000 camions de 40 t pour 2000, de 300 000 en 2001 et 2002 et de 400 000 en 2003 et 2004. En outre, un traitement fiscal privilégié sera accordé aux camions circulant à vide ou transportant des produits légers pour un contingent de 220 000 véhicules par année jusqu'en 2005. L'accord prévoit dès son entrée en vigueur une libéralisation du transport de marchandises entre les territoires des parties et du transport de marchandises en transit à travers le territoire des parties. La libéralisation du grand cabotage (par exemple: Zurich-Berlin-Amsterdam) se fera par étapes de 2001 à 2005, année de libéralisation totale. L'interdiction de circuler la nuit sur le territoire suisse entre 22 heures et 5 heures a été maintenue avec des exemptions non discriminatoires. Concernant les transports ferroviaires et combinés, les parties se sont engagées à mettre en place une offre ferroviaire et de transport combiné compétitive par rapport à la route. La Suisse et la CE devront améliorer l'interconnexion de leur réseau ferroviaire. La CE améliorera la capacité des voies d'accès nord et sud aux NLFA. Les formalités pesant sur le transport ferroviaire et routier seront simplifiées et des normes sévères de protection des émissions de gaz, de particules et de bruit émis seront introduites. Des clauses de sauvegarde unilatérales, consensuelles et en cas de crise figurent dans l'accord. Des mesures fiscales ou non fiscales limitées seront prises en cas de graves distorsions dans les flux de trafic à travers l'arc alpin.<sup>21</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.07.1999  
LAURE DUPRAZ

**La loi fédérale sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route** modifie la loi sur la circulation routière (LCR) et la loi sur le transport des voyageurs (LTV). La LCR prévoit que Conseil fédéral fixe les poids autorisés des véhicules jusqu'à un maximum de 40 t, ou 44 t pour le transport combiné. Il détermine également la charge par essieu. La fixation du poids maximum se fait en parallèle avec le niveau des redevances routières. La LTV prévoit des dispositions ad hoc sur l'admission à la profession de transporteur routier.<sup>22</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.08.1999  
LAURE DUPRAZ

La nouvelle **loi fédérale sur le transfert du trafic transalpin de marchandises de la route au rail définit les objectifs, les mesures et la procédure** pour le transfert progressif du fret transalpin sur le rail. Elle sera valable jusqu'à l'entrée en vigueur d'une loi d'application de l'article sur la protection des Alpes, mais au plus tard jusqu'à fin 2010. L'exécutif a fixé un nombre annuel de 650 000 courses de camions à travers les Alpes. L'objectif devra être atteint le plus rapidement possible, toutefois au plus tard une année après la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard (vers 2013). La loi énumère les principaux instruments nécessaires pour atteindre ce but (réforme des chemins de fer, RPLP, arrêté sur le transit alpin de 1991, accord de juin 1999 entre la CE et la Suisse sur le transport des marchandises et des voyageurs par rail et route). Après déduction des frais d'exécution, le produit de la RPLP servira en premier lieu à financer ces mesures principales. Les recettes non affectées à cette fin alimenteront le fonds pour les grands projets ferroviaires. La loi entrera en vigueur en même temps que l'accord bilatéral sur les transports terrestres. Des mesures d'accompagnement seront prises afin de renforcer et accélérer le transfert de 2001 à 2004.<sup>23</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.12.1999  
LAURE DUPRAZ

Ces **mesures d'accompagnement** ont pour objectif d'améliorer les conditions-cadres routières et ferroviaires, d'augmenter la productivité des chemins de fer et de renforcer le transfert durant la phase transitoire. Concernant la route, les contrôles du trafic routier lourd seront intensifiés. L'accord européen relatif aux équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) devra être ratifié. Le Conseil fédéral pourra appliquer des mesures de gestion du trafic pour garantir la fluidité du transit à travers les Alpes, et édicter des vitesses minimales pour les camions sur les tronçons de montagne afin de garantir la sécurité de la circulation. L'octroi de contingents de 40 t destinés aux transporteurs suisses pourra être subordonné à l'utilisation du chemin de fer. Pour des contingents de courses à vide et avec des produits légers, les transporteurs suisses obtiendront 10% des contingents accordés à l'UE, soit 22 000 par année de 2001 à 2004. Concernant le rail, une partie des contributions pour le trafic combiné sera utilisée pour réduire le prix des sillons. L'autre partie des subventions permettra à la Confédération de commander et d'indemniser des offres supplémentaires concernant le trafic combiné transalpin accompagné et non accompagné. La Confédération participera financièrement à la construction d'installations de transbordement supplémentaires en Suisse ou dans les

zones frontalières étrangères. Le crédit 1999-2003, prévu pour des besoins nationaux, sera augmenté de 120 millions de francs pour les investissements à l'étranger. De 2003 à 2008, il est prévu d'accroître de 60 millions le crédit destiné aux terminaux. La réglementation actuelle des zones radiales sera supprimée. Les entreprises pourront accéder avec des camions de 44 t aux terminaux, indépendamment de leur lieu d'implantation. L'exécutif envisage une exonération forfaitaire de la RPLP correspondant à une distance forfaitaire déterminée (par exemple: 40 km) pour chaque conteneur transporté sur les parcours initiaux ou terminaux. L'exécutif encouragera le trafic ferroviaire des marchandises au niveau international et accélérera les formalités douanières. La mise en service du tunnel de base du Lötschberg devra se faire si possible au début 2007. Entre 2005 et fin 2007 au plus tard, la fiscalité sera inférieure de 10% au montant prévu, soit de 292,50 francs en attendant la mise en service du Lötschberg. Concernant les gains de productivité des chemins de fer, on comptera sur la concurrence instaurée par la réforme des chemins de fer. Les CFF devront réduire annuellement les coûts de l'infrastructure, de 1999 à 2002, d'au moins 5% par train de transit. Des exigences analogues seront formulées lors de la commande de l'infrastructure de transit du BLS. La Confédération allouera des contributions financières en faveur du trafic intérieur combiné non accompagné sur les axes est-ouest et nord-sud avec raccordement au trafic d'importation et d'exportation. Finalement, les fonds nécessaires seront garantis au moyen un arrêté fédéral «allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic combiné» entre 2000 et 2010, afin d'appliquer l'article sur la protection des Alpes. Le plafond de dépenses concerne uniquement les mesures d'accompagnement. Il s'élève à CHF 2'850 milliards et garantira le financement des indemnités et des réductions du prix des sillons destinés au trafic combiné. Les fonds proviendront en premier lieu du produit de l'impôt sur les huiles minérales et, de 2001 à 2004, des recettes des contingents. L'arrêté s'étend sur une période de onze ans, soit jusqu'en 2010.<sup>24</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 22.12.1999  
LAURE DUPRAZ

Le National a prorogé de deux ans le délai pour traiter l'**initiative parlementaire** Bundi (ps, GR) à laquelle le Conseil national avait donné suite en 1995. Le délai avait déjà été prolongé de deux ans en 1997. L'initiative demande une modification de la Constitution afin de proclamer le principe de la **transparence des coûts en matière de transport**. Elle charge en outre la Confédération de veiller à ce que les transporteurs couvrent, conformément au principe de la responsabilité causale, tous les frais qui peuvent leur être imputés, coûts externes inclus.<sup>25</sup>

BERICHT  
DATUM: 03.11.2009  
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation son **rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux** élaboré dans le cadre des mesures conjoncturelles. Celui-ci souligne que les six réseaux nationaux d'infrastructures (rail, route, aviation, électricité, gaz et télécommunications) sont fiables et desservent équitablement les diverses régions du pays, contribuant par là même à la cohésion nationale et garantissant la compétitivité de l'économie suisse. Les besoins vont fortement croître au cours des vingt prochaines années en étroite corrélation avec l'évolution démographique et le développement économique du pays. Aussi, la Confédération entend-elle se doter d'une stratégie visant à maintenir la performance des réseaux existants et la développer de sorte qu'ils assurent l'approvisionnement de toutes les régions du pays en 2030. Cette stratégie doit également limiter l'impact négatif tant des infrastructures sur la population et l'environnement que des risques naturels sur lesdites infrastructures. En matière de transports, plus particulièrement, le trafic voyageurs est appelé à augmenter de 20% sur la route et de 45% sur le rail d'ici 2030. Les projets ferroviaires adoptés ne suffiront pas à absorber la croissance de la demande. D'autres mesures d'extension du réseau sont donc à l'étude (Rail 2030), ainsi qu'un système de régulation de la demande à travers le prix (majoration des tarifs pour les pendulaires). Concernant le réseau routier, la priorité va à l'élimination des goulets d'étranglement. Pour pallier le manque de financement qui s'annonce à moyen terme dans le domaine routier, en raison de la baisse des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, le DETEC propose un changement complet et, selon lui, inévitable du système de financement du trafic avec l'introduction d'une taxe sur la mobilité (« Mobility pricing ») perçue sur tous les modes de transports.<sup>26</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 08.07.2011  
SUZANNE SCHÄR

Aufgrund der geplanten **Übernahme von rund 400 km Kantonsstrassen durch den Bund** auf Basis des Sachplans Verkehr vom 26. April 2006 steigen auch die Investitionen für die Nationalstrasseninfrastruktur. Die vom Bund vorgeschlagene Finanzierung in Form einer Kompensationslösung mit den Kantonen war 2009 in der Vernehmlassung breit durchgefallen. Ende März gab der Bundesrat bekannt, die Botschaft zum Netzbeschluss zeitgleich mit der FABI-Botschaft Anfang 2012 an die Räte richten zu wollen. Die zu erwartenden Mehraufwendungen in der Höhe von rund CHF 305 Mio. sollen in Reaktion auf die Vernehmlassung nur mit der teilweisen Reduktion von Bundesbeiträgen an die Kantone (CHF 30 Mio.) kompensiert werden. Die restlichen CHF 275 Mio. sollen über eine Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette (von CHF 40 auf CHF 100; inkl. Einführung einer Zweimonatsvignette für CHF 40) finanziert werden. Dabei soll die Preisanpassung erst dann erfolgen, wenn die Rückstellungen in den Spezialfinanzierungen für die Strasse unter CHF 1 Mrd. sinken (was nach Schätzung des Bundesrats 2017 der Fall sein dürfte). Der neu vorgeschlagene Finanzierungsmodus für die Komplettierung des Nationalstrassennetzes erfordert eine Revision des Gesetzes über die Abgabe und Benützung der Nationalstrassen. Diese gab der Bundesrat zeitgleich mit FABI in die Vernehmlassung. Angesichts mangelnder Alternativen beurteilten knapp zwei Drittel der Vernehmlassungsteilnehmer den Vorschlag des Bundesrats als gangbaren Weg mit mittelfristiger Präferenz hin zu einem elektronischen Abrechnungssystem anstelle der Klebevignette. Abgelehnt wurde die Erhöhung des Vignettenpreises von der SVP, einer überwiegenden Mehrheit der Verkehrsverbände (TCS, strasseschweiz, autoschweiz, Astag) sowie von gewichtigen gesamtschweizerischen Dachverbänden (Bauernverband, Economiesuisse, Hotelleriesuisse).<sup>27</sup>

**MOTION**  
DATUM: 22.09.2011  
SUZANNE SCHÄR

Im Zusammenhang mit der Motion Germanier (fdp, VS) "**Investitionssicherheit für Nutzfahrzeuge**. Beibehaltung der LSWA-Kategorie für sieben Jahre" befürchtete der Bundesrat eine Schwächung der Einnahmen aus der Lenkungsabgabe zu Lasten des öffentlichen Verkehrs. In seiner Antwort wies er darauf hin, dass bereits nach bestehendem Schwerverkehrsabgabegesetz ein Transportfahrzeug sechs Jahre ab Zulassung in derselben LSWA-Kategorie verbleibe und er die Verlagerungspolitik nicht mit einer Minderung der Einnahmen schwächen wolle. Der Nationalrat erachtete die finanzielle Entlastung der Fuhrhalter in einem wirtschaftlich schwierigen Umfeld jedoch als nötig und nahm die Motion mit 112 (FDP, SVP überwiegende Mehrheit der CVP) zu 65 (SP, Grüne) Stimmen an. Knapp, mit 6 zu 5 Stimmen, beantragte die KVF-SR ihrem Rat die Annahme der Motion in veränderter Form. Um den Anreiz zur Anschaffung und zum Betrieb möglichst emissionsarmer Fahrzeuge mit einem entsprechenden Investitionsschutz zu stärken und die Einkünfte des Bundes aus der LSWA in den anderen Kategorien nicht zu beschneiden, beschränkte die Kommission den Anreiz auf die günstigste, weil emissionsärmste Fahrzeugkategorie. Der Bundesrat zeigte sich mit der angepassten, durch die Kleine Kammer diskussionslos überwiesenen Motion einverstanden.<sup>28</sup>

**MOTION**  
DATUM: 01.03.2012  
NIKLAUS BIERI

2011 hatte die KVF-SR die Geltung der Motion Germanier (fdp, VS) bezüglich **Investitionssicherheit für Nutzfahrzeuge** (Beibehaltung der LSWA-Kategorie für sieben Jahre) auf die günstigste und emissionsärmste Fahrzeugkategorie beschränkt, um einen Anreiz für emissionsarme Fahrzeuge zu schaffen und die Einnahmen des Bundes aus der LSWA nicht zu gefährden. Die so veränderte Motion wurde im März des Berichtsjahres auch vom Nationalrat angenommen.<sup>29</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 02.05.2012  
NIKLAUS BIERI

Die informelle Gesprächsplattform **Suivi de Zurich** bzw. **Follow up Zurich** führte zu einem Ergebnis: Die Verkehrsminister der beteiligten Alpenländer Schweiz, Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien (sowie der EU im Beobachterstatus) einigten sich am 2. Mai des Berichtsjahres in Leipzig unter der Leitung von Bundesrätin Leuthard auf ein verkehrspolitisches Dokument. Die „Schlussfolgerungen von Leipzig“ enthalten eine Würdigung der bisherigen Arbeit, die Absichtserklärung zur Schaffung einer Informationswebsite zum Ereignismanagement bei Unfällen, Staus und anderen Störungen der Transitachsen, sowie den Beschluss, das Konzept des Toll+-Systems (Einführung von nachfrageabhängigen Strassengebühren) zu vertiefen. Ein limitierendes Schwerverkehrsmanagement-Instrument soll erst 2025/2030 für den gesamten Alpenraum eingeführt werden. Mit dem Ende der Konferenz übergab Bundesrätin Leuthard den Vorsitz turnusgemäss an den deutschen Verkehrsminister Ramsauer.<sup>30</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 20.09.2012  
NIKLAUS BIERI

Einer parlamentarischen Initiative Schmidt (cvp, VS) zur **Verwendung der Mineralölsteuererträge für die Finanzierung des Strassenverkehrs**, wurde vom Nationalrat Mitte März Folge gegeben. Der Ständerat folgte hingegen im Herbst seiner Kommission (KVF), die schon 2011 der Initiative die Zustimmung verweigert hatte. Die parlamentarische Initiative hätte verlangt, dass neu 60% statt wie bisher 50% der Mineralölsteuererträge für die Finanzierung des Strassenverkehrs aufgewendet werden. Als Begründung wurde die ab 2016 zu erwartende Finanzierungslücke im Strassenunterhalt und die angespannte Lage der Bundesfinanzen angegeben. Als Argument gegen die Initiative wurde im Ständerat vor allem der Umstand angegeben, dass die rund CHF 300 Mio. zwar dem Strassenverkehr zu Gute kämen, aber anderswo fehlen würden.<sup>31</sup>

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 Stichtentscheid 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.<sup>32</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 05.03.2013  
NIKLAUS BIERI

An der Eröffnung des Autosalons in Genf lancierte Auto Schweiz (Vereinigung der Automobil- und Nutzfahrzeugimporteure) die sogenannte **Milchkuh-Initiative**. Diese will die Mittel aus Steuern und Abgaben des Strassenverkehrs zweckgebunden für die Strasse einsetzen (ausgenommen jene rund CHF 900 Mio., die schon bisher pro Jahr zur Finanzierung des Schienenverkehrs eingesetzt werden). Zudem sollen neue Abgaben oder Steuern auf den Strassenverkehr sowie die Erhöhung von bestehenden Gebühren immer dem fakultativen Referendum unterstellt werden. Die Initiative wird von einem überparteilichen Komitee getragen und vom Gewerbeverband, vom Dachverband Handel Schweiz, von der Erdölvereinigung sowie vom Autogewerbeverband unterstützt.<sup>33</sup>

Ende Mai begann die Unterschriftensammlung für drei weitere nationale Volksinitiativen, dem **3er-Paket** der Auto-Partei. Eine der drei Initiativen fordert, dass vom Strassenverkehr generierte Gelder nur für den Strassenverkehr verwendet werden dürfen und dass die Abgaben reduziert werden müssen, sobald CHF 3 Mrd. an Mitteln vorhanden seien. Dieser Passus solle sicherstellen, dass das vorhandene Geld auch investiert werde. Eine weitere Initiative im Paket fordert den Ausbau des Nationalstrassennetzes: Stauanfällige Strecken sollen auf sechs Spuren ausgebaut werden. Die dritte Initiative im Paket will die Tempolimiten auf Autobahnen auf 130 Km/h und ausserorts auf 100 Km/h erhöhen.<sup>34</sup>

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtsjahr 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 Berichtsjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitenantrag II gegen den Minderheitenantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitenantrag II als auf den Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsprozedere gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitenantrag II dem Minderheitenantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitenantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitenantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtsjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisaufschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignetten-Preiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinsertate des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Insertate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung

finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-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 <sup>35</sup>

### Strassenverkehr

Dans le cadre des mesures complémentaires contre la pollution atmosphérique, le Conseil fédéral a annoncé qu'il voulait, provisoirement en tout cas, **maintenir la vignette autoroutière dans sa forme actuelle**. Cette solution a rencontré un net succès lors de la procédure de consultation. Selon le gouvernement, elle serait justifiée, car le trafic routier ne couvre pas les coûts qu'il occasionne. **D'autre part**, si le principe d'une **taxe sur les poids lourds** ne fut pas remis en question, sa formule devrait néanmoins changer; elle pourrait ainsi se transformer en une redevance liée aux kilomètres parcourus. Ce système a également remporté bon nombre de suffrages lors de la consultation, au contraire d'une taxe supplémentaire dépendant des émissions polluantes. Cependant, aucune décision ne devrait être prise avant que la CE ne se soit prononcée sur le problème, car la Suisse aimerait pouvoir s'harmoniser avec la solution qu'elle adoptera (cf. l'initiative pour la suppression de la taxe sur les poids lourds et la vignette routière) <sup>36</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 12.03.1991  
SERGE TERRIBILINI

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 07.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

**En application de la loi concernant l'utilisation du produit sur les droits d'entrée des carburants, le Conseil fédéral a adopté l'ordonnance sur la séparation des courants de trafic** et l'a mise en vigueur pour le 1er janvier 1992. Ce texte permet à la Confédération de verser des contributions aux cantons, afin de financer des aménagements ayant pour but d'améliorer ou de supprimer des passages à niveau sur des routes, de déplacer des voies ferrées pour séparer le trafic motorisé et le trafic ferroviaire et de fluidifier les transports en zone urbaine. <sup>37</sup>

#### PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 12.06.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Après huit ans de travaux, le Conseil national a définitivement classé par 94 voix contre 61 l'initiative parlementaire de l'ancien conseiller Bundi (ps, GR). Le texte demandait que le **principe du pollueur payeur** soit inscrit dans la Constitution et que les transporteurs paient tous les coûts qu'ils occasionnent, y compris les coûts externes et les nuisances à l'environnement. Le Conseil national a estimé que cette initiative défavorisait trop fortement le trafic routier et qu'elle avait le tort de ne pas prendre en compte les transports publics.<sup>38</sup>

#### DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU VOLKSINITIATIVE

DATUM: 11.12.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Se penchant sur l'initiative Avanti, la **CTT-CN** a proposé au terme d'un vote serré (14 à 11) un **contre-projet qui englobait toutes les revendications d'Avanti** (doublement du Gothard et extension à six pistes de l'A1) et allait même plus loin que le texte des milieux routiers. Les membres de la commission y ont en effet intégré le financement du trafic dans les villes et dans les agglomérations que le gouvernement proposait en charge. Et en prime, ils ont ajouté la création d'un **fonds routier juridiquement autonome**. Celui-ci serait financé par le transfert des recettes des taxes sur les carburants – CHF 3,7 milliards étaient à disposition. Le fonds, limité dans le temps, et ne serait pas soumis au principe du frein à l'endettement. L'idée d'un tel fonds était d'assurer un financement aux travaux prévus. Concernant l'initiative des Alpes, la commission maintenait le texte, mais une exception était faite à l'interdiction d'augmenter la capacité des routes alpines de transit: elle touchait la construction de voies de circulation supplémentaires entre Erstfeld et Airolo (Gothard). Réagissant, la gauche et les associations environnementales ont fait part de leur opposition. Kaspar Villiger en a fait de même quant à un éventuel transfert des taxes de carburant au fonds routier. En votation, le Conseil national a accepté par 94 voix contre 83 et 7 abstentions le contre-projet de la CTT-CN et repoussé l'initiative Avanti. L'UDC, le PRD et le PL ont été les artisans de la victoire du contre-projet, au grand dam du PS et des Verts. Le PDC a tenté de proposer une solution médiane au doublement du Gothard: il demandait de ne pas inscrire le deuxième tunnel directement dans le contre-projet, mais de préciser qu'il fallait quand même en prévoir la planification. Cette proposition a été rejetée par 87 voix contre 37 et 59 abstentions (socialistes et écologistes). Sur le fonds routier, le National a décidé que le solde devra toujours rester positif et qu'aucun versement d'intérêts ne sera prévu en cas d'utilisation d'une partie des montants disponibles à d'autres fins.<sup>39</sup>

#### ANDERES

DATUM: 01.04.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Après le rejet du contre-projet relatif à l'initiative populaire "Avanti", tant les partisans que les opposants à Avanti ont concédé que des mesures s'imposaient dans le domaine des transports. Moritz Leuenberger a donc **convié les milieux intéressés à discuter** de ce point ainsi que des autres problèmes liés aux transports. L'UDC a décliné l'invitation, préférant réclamer une réduction des taxes routières. Les divers intervenants ont été d'accord pour dire que les problèmes du trafic d'agglomération devaient être résolus de toute urgence. L'achèvement du réseau des routes nationales, la prise en compte des régions périphériques et l'utilisation adéquate de l'impôt sur les huiles minérales n'ont pas été contestés. Des divergences sont par contre apparues sur d'autres thèmes, tels que le fonds d'infrastructure, le road pricing et l'extension des routes nationales.<sup>40</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.06.2006  
MAGDALENA BERNATH

Im Rahmen des Aktionsplans Feinstaub gab der Bundesrat bekannt, er wolle bei der nächsten **Erhöhung der LSWA im Jahr 2008** mit der EU über die Möglichkeit verhandeln, für Lastwagen mit Filtern eine weniger hohe Schwerverkehrsabgabe zu erheben. Die Transporteure wollen die geplante Erhöhung der LSWA bis 2011 hinauszögern; der Bund mache durch die höhere Belastung gewisser Lastwagen teure Investitionen zunichte. Zur geplanten Erhöhung der LSWA und deren Folgen für die Berggebiete und Randregionen siehe die Antwort des Bundesrats auf eine Interpellation Hutter (fdp, ZH) (05.3892).<sup>41</sup>

#### MOTION

DATUM: 26.09.2006  
MAGDALENA BERNATH

Diskussionslos überwies das Parlament eine Motion Giezendanner (svp, AG), welche **Treibstofftransporte des Bundes an privatwirtschaftliche Betriebe mit der LSWA belasten will**.<sup>42</sup>

**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 LSWA-Verordnung (Erhebung der LSWA aufgrund der Stammnummer in Kombination mit dem Kontrollschild) (04.3715) zurück, da sein Anliegen erfüllt war.<sup>43</sup>

**MOTION**  
DATUM: 04.10.2007  
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le projet de **hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, censée entrer en vigueur au 1er janvier 2008, a suscité de violentes oppositions provenant des milieux routiers et de l'USAM. Le projet de l'Office fédéral des transports (OFT) prévoit de faire passer la redevance de 2,44 centimes par tonne-kilomètre à 2,70 centimes (+11% en moyenne). Cette augmentation permettra à la Confédération d'encaisser CHF 100 millions supplémentaires par année, dont CHF 65 millions pour les grands chantiers ferroviaires. L'ASTAG a catégoriquement rejeté cette hausse, estimant que, selon la Constitution, elle ne pourrait se justifier que si le trafic lourd ne couvrait pas ses coûts. L'USAM a quant à elle fait savoir qu'elle mettrait tout en œuvre pour l'empêcher. Les milieux économiques se sont également mobilisés pour combattre cette hausse au motif qu'elle mettrait à mal la compétitivité des entreprises suisses. À l'inverse, l'ATE et l'Initiative des Alpes (IA) ont plébiscité le projet de l'OFT. Le président de l'IA, Fabio Pedrina, s'est même montré favorable à une hausse nettement supérieure (20-30%) afin d'encourager plus fortement le transfert des marchandises de la route au rail. En septembre, le Conseil fédéral a confirmé sa décision d'une hausse moyenne de 11% et l'a communiquée à l'Union Européenne (UE). Bien que relayée au sein du parlement, l'opposition des transporteurs routiers et des milieux économiques n'y a pas trouvé un soutien suffisant. Par 93 contre 78, le Conseil national a en effet rejeté une motion Kunz (udc, LU) visant à obliger le Conseil fédéral à renoncer à la hausse de la RPLP. La motion Kunz (udc, LU) a été rejetée par la totalité des membres présents des groupes socialiste et écologiste, les représentants de l'extrême gauche et 17 PDC (5 seulement ayant voté pour). La Chambre basse a également refusé une motion Teuscher (pe, BE) (06.3497) visant à soumettre les voitures de livraison d'un poids inférieur à 3,5 tonnes à la RPLP.<sup>44</sup>

**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.<sup>45</sup>

**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.<sup>46</sup>

**GERICHTSVERFAHREN**  
DATUM: 11.07.2008  
NICOLAS FREYMOND

L'ASTAG a déposé un recours auprès du Tribunal fédéral pour **contester la hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)** décidée par le Conseil fédéral l'année précédente et entrée en vigueur au 1er janvier. L'association a menacé de bloquer des routes si le Conseil fédéral n'intervenait pas pour baisser soit la RPLP, soit les taxes sur le diesel, dont le prix s'est envolé au premier semestre 2008. Le chef du Département fédéral des finances, Hans-Rudolf Merz, et le président de l'ASTAG, le conseiller national Adrian Amstutz (udc, BE), ont élaboré une solution de compromis consistant à repousser à 2011 la hausse de la taxe pour les camions de classe Euro 3, soit les plus polluants.<sup>47</sup>

**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.<sup>48</sup>

**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.<sup>49</sup>

**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.

#### MOTION

DATUM: 11.06.2009  
NICOLAS FREYMOND

Afin d'éviter que le désaccord entre la Confédération et les cantons ne cause d'importants **retards dans l'achèvement du réseau**, le Conseil national a approuvé, par 125 voix contre 67, une motion Hany (pdc, ZH) chargeant le Conseil fédéral de préfinancer les tronçons de routes nationales qui figurent dans le projet d'arrêté et sont prêts à être construits. Bien que partageant les préoccupations du motionnaire, la CTT-CE a constaté le défaut de base légale nécessaire à l'octroi d'un financement fédéral, dans la mesure où ces nouveaux tronçons ne figurent pas encore formellement dans l'arrêté sur le réseau des routes nationales. Si elle a jugé possible de contourner ce problème au moyen d'une révision de la loi sur l'imposition des huiles minérales, elle a toutefois conclu que cela prendrait vraisemblablement plus de temps que l'aplanissement des divergences sur la modification de l'arrêté fédéral concerné. La commission unanime a par conséquent recommandé le rejet et les sénateurs l'ont suivie.<sup>50</sup>

#### GERICHTSVERFAHREN

DATUM: 28.11.2009  
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, le Tribunal administratif fédéral (TAF) a admis trois recours contre la **hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)** décidée par le Conseil fédéral avec effet au 1er janvier 2008. Les juges ont considéré que les coûts des pertes de temps dues aux embouteillages ne doivent pas être pris en compte dans le calcul de la redevance, car, de l'avis même des offices fédéraux compétents, ces coûts sont internes et non externes. Or, si l'on exclut ces coûts du calcul, les recettes de la RPLP excèdent les coûts générés par le trafic et à charge de la collectivité. L'augmentation décrétée par le Conseil fédéral a par conséquent été jugée non-conforme au droit, puisqu'elle viole le principe de la couverture des coûts. Par la voix du chef du DETEC, le gouvernement a annoncé le dépôt d'un recours de droit public auprès du Tribunal fédéral contre la décision du TAF.<sup>51</sup>

#### 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.<sup>52</sup>

#### 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.<sup>53</sup>

#### GERICHTSVERFAHREN

DATUM: 15.10.2010  
NICOLAS FREYMOND

Le Tribunal fédéral a donné raison au DETEC et confirmé définitivement la **hausse de 10% de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, cassant le jugement rendu l'année précédente par le Tribunal administratif fédéral (TAF) en faveur des transporteurs routiers. Ce faisant, il a clarifié les critères de calcul des coûts externes du trafic poids lourds à la couverture desquels le produit de la RPLP est censé contribuer, entérinant notamment la prise en compte des coûts des pertes de temps dues aux embouteillages. Fort de cette décision, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a fait établir de nouvelles prévisions concernant l'évolution de ces coûts externes et celle des recettes de la RPLP. Les coûts externes annuels imputables au trafic poids lourds ont été évalués à CHF 1,7-1,8 milliard pour la période 2010-2015, soit CHF 300 à 400 millions de plus que les précédentes prévisions. Les produits nets annuels de la RPLP devraient quant à eux s'établir à CHF 1,4 milliard pour la même période. Le trafic poids lourds ne couvrira donc probablement pas les coûts externes qu'il générera au cours de cette période.<sup>54</sup>

**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.<sup>55</sup>

**MOTION**  
DATUM: 23.09.2015  
NIKLAUS BIERI

Mit einer im Juni 2015 eingereichten Motion verlangte Ständerat Janiak (sp, BL), dass alle grenznahen ausländischen Umlade-Terminals des kombinierten Verkehrs von der **LSVA-Rückerstattungsberechtigung** auszuschliessen seien. Hintergrund dieser Forderung ist eine seit dem 1. Januar 2008 gültige Weisung der Eidgenössischen Zollverwaltung, welche Fahrten ab dem Terminal der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Strasse (Duss) in Weil am Rhein eine LSVA-Rückerstattungsberechtigung zugesteht. Diese Weisung unterlaufe – so die Begründung des Motionärs – die erwünschte Verkehrsverlagerung, indem Strassentransporte finanziell begünstigt würden. Der Bundesrat stimmte dem Anliegen zu und beantragte die Annahme der Motion. Der Ständerat folgte diesem Antrag im September 2015 diskussionslos.<sup>56</sup>

**MOTION**  
DATUM: 08.03.2016  
NIKLAUS BIERI

Die vom Ständerat 2015 angenommene Motion Janiak (sp, BL) zur **LSVA-Rückerstattungsberechtigung** grenznaher ausländischer Terminals des kombinierten Verkehrs wurde 2016 im Nationalrat debattiert. Die KVF-NR kam im Vorfeld der Ratsdebatte zum Schluss, die von der Motion geforderte Ausschliessung grenznaher ausländischer Umladeterminale von der LSVA-Rückerstattung behindere den Wettbewerb und verunsichere die Branche. Die Kommissionsmehrheit beantragte deshalb die Ablehnung der Motion. Eine Minderheit Rytz (gp, BE) stimmte dem Motionär hingegen zu. Mit 118 gegen 68 Stimmen (keine Enthaltungen) lehnte die grosse Kammer die Motion nach angeregter Diskussion ab.<sup>57</sup>

**MOTION**  
DATUM: 12.09.2016  
NIKLAUS BIERI

Gleich zwei Motionen zum Themenkomplex **„Taxis, Uber und andere Fahrdienste“** reichte Nationalrat Nantermod (fdp, VS) im März 2016 ein. Zum Einen solle ein fairer Wettbewerb entstehen zwischen herkömmlichen Taxis und neuen Fahrdiensten, indem der regel- und berufsmässige Personentransport in Personenwagen dem Strassenverkehrsgesetz und der Arbeitsgesetzgebung unterstellt wird, statt dass die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) für diese Transporte gilt. Diesem Ansinnen (16.3066) stand der Bundesrat wohlwollend gegenüber und im Ratsplenum fand die Motion Unterstützung: Sie wurde im September 2016 mit 131 gegen 55 Stimmen (0 Enthaltungen) angenommen. Zum Anderen wollte der Motionär den Bundesrat beauftragen, die Bezeichnung „Taxi“ mittels einer Gesetzesänderung zu schützen. Der Wettbewerb sei fairer, wenn die Kundschaft klar erkennen könne, ob ein Fahrdienst die offiziellen Anforderungen eines Taxiunternehmens erfülle. Wie die geschützte Bezeichnung vergeben werde, solle die Branche mit einer Selbstregulierungsklausel bestimmen. Diesem Anliegen (16.3067) wollte der Bundesrat nicht entsprechen und der Nationalrat lehnte es im Juni 2016 diskussionslos ab.<sup>58</sup>

**MOTION**  
DATUM: 08.12.2016  
NIKLAUS BIERI

Die Motion Nantermod (fdp, VD) bezüglich dem fairen Wettbewerb zwischen **Taxis, Uber und anderen Fahrdiensten** wurde im Ständerat im Dezember 2016 gleichzeitig mit der Motion Derder (fdp, VD) diskutiert. Gerade weil die beiden Motionäre zum selben Thema einen unterschiedlichen Zugang gewählt hatten, nahm die kleine Kammer beide Motionen an: Der Bundesrat solle prüfen, welchen Weg er einschlagen wolle. Mit 22 zu 9 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) wurde die Motion Nantermod angenommen.<sup>59</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 15.12.2016  
NIKLAUS BIERI

Der Kanton Genf sieht sich im Strassenverkehr mit grossen Herausforderungen konfrontiert und wollte deshalb mit einer Standesinitiative eine gesetzliche Grundlage für **Pilotversuche zur Einführung einer Innenstadtmaut** erreichen. Die Verkehrskommission des Ständerates sah in ihrem Bericht vom 20. Oktober 2016 aber keinen Handlungsbedarf: Der Bund habe Abklärungen für Pilotversuche im Mobility Pricing unternommen und Genf habe in diesem Rahmen die Möglichkeit, an Pilotversuchen teilzunehmen. Zudem sei die von der Standesinitiative erwähnte Innenstadtmaut einseitig auf den Strassenverkehr ausgerichtet und missachte daher die

Gleichbehandlung von Strasse und Schiene. Der Ständerat gab der Initiative am 15. Dezember 2016 keine Folge.<sup>60</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 15.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Nachdem einer Standesinitiative von Genf bezüglich **Pilotversuche zur Einführung einer Innenstadtmaut** 2016 im Ständerat keine Folge gegeben worden war, gab im Juni 2017 auch der Nationalrat keine Folge. Eine Minderheit Mazzone beantragte zwar die Annahme der Standesinitiative, unterlag in der Abstimmung aber mit 43 zu 130 Stimmen (11 Enthaltungen).<sup>61</sup>

**MOTION**  
DATUM: 06.03.2018  
NIKLAUS BIERI

Eine Motion von Nationalrätin Flückiger-Bäni (svp, AG) forderte, dass für sämtliche **Wartungs- und Betriebskosten** im Zusammenhang mit dem **LSVA-Erfassungsgerät** nicht wie heute der Fahrzeughalter, sondern der Bund aufkommen müsse. Im März 2018 kam die Motion in den Nationalrat. Bundesrat Maurer, der ein Nullsummenspiel ausmachte und erklärte, was der Bund durch die Übernahme der Wartungskosten weniger aus der LSVA einnehme, fehle dann beim Strassenunterhalt, musste sich von Nationalrat Giezendanner (svp, AG) belehren lassen, dass die LSVA-Mittel zur Bahn flössen und nicht in den Strassenunterhalt. Die Motion wurde dennoch mit 66 zu 124 Stimmen (3 Enthaltungen) abgelehnt.<sup>62</sup>

- 
- 1) AB NR, 2015, S. 223f.
  - 2) BO CN, 1995, p. 541 ss.
  - 3) Presse des 10.2. et 22.2.96
  - 4) Presse du 17.9.96; Presse du 18.6.96
  - 5) Presse des 5.12 et 6.12.96; 24 Heures, 9.12.96.10
  - 6) Presse des 23.1. 24.1. 1.2 et 12.3.97; SGT, 8.4.97; presse du 25.10.97 et du 1.7.97
  - 7) Presse des 16.5. 20.5 et 21.5.97.8
  - 8) Presse des 24.5 et 26.5.97.9
  - 9) Presse des 2.6 et 4.6.97; TA, 28.8.97; JdG, 16.9.97.10
  - 10) Presse des 8.10. 14.10 et 23.10.97.12
  - 11) 24 Heures, 31.10.97; presse des 1.11. 6.11 et 17.11.97; NQ, 3.11.97.14
  - 12) NQ, 19.11. 20.11 et 25.11.97; JdG, 20.11.97; TA, 29.11.97; Lib., 5.12.97; presse des 11.12 et 12.12.97.15
  - 13) Presse du 13.12.97.16
  - 14) JdG, 19.1.98; presse des 20.1 et 26.1.98
  - 15) JdG, 29.1.98; presse des 17.2. 5.3 et 7.3.98; NZZ, 6.3.98.7
  - 16) Presse des 18.3. 27.5 et 30.6.98; LT, 15.4.98.8
  - 17) Presse des 28.9 et 29.9.98; TA, 2.10.98
  - 18) Presse des 1.12. 2.12 et 3.12.98
  - 19) NZZ, 8.12.98; presse des 8.12 et 12.12.98.11
  - 20) Presse du 20.2.99; TA, 3.2.99; LT, 3.4.99
  - 21) FF, 1999, p. 5440 ss.; FF, 1999, p. 6266 ss.
  - 22) FF, 1999, p. 5753 ss.7; FF, 1999, p. 5753.8; FF, 1999, p. 5754 s.9
  - 23) FF, 1999, p. 5776 ss. 10
  - 24) FF, 1999, p. 5600 ss. 12; FF, 1999, p. 5787. 11
  - 25) BO CN, 1999, p. 2669.
  - 26) Presse du 4.11.09; DETEC, communiqué de presse, 3.11.09.
  - 27) AZ, 1.4.11; CdT, 16.5.11; NLZ, 29.6.11; Presse vom 8.7.11.
  - 28) AB NR, 2011, S. 405 f.; AB SR, 2011, S. 899 f.
  - 29) AB NR, 2012, S. 150.
  - 30) Medienmitteilung UVEK vom 2.5.
  - 31) AB NR, 2012, S. 461 f., AB SR, 2012, S. 833 f.
  - 32) BBI 2012, S. 745 ff., AB NR, 2012, S. 788 ff. und 2107 ff. AB SR, 2012, S. 808 ff.; und 1224.
  - 33) NZZ, 5.3.13.
  - 34) Bli, 14.5.13.
  - 35) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBI, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5. und 1.11.13; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013"; "Bernhard (2013). APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".
  - 36) Presse du 12.3.91
  - 37) Presse du 7.11.91.; RO, 1991, p. 2402 ss.
  - 38) BO CN, 2001, p. 693 ss.; presse du 13.6.01.
  - 39) BO CN, 2002, p. 2015 ss. et 2045 ss.; presse du 11.12 et 12.12.02.; Presse du 23.10.02 (contre-projet CTT-CN); CdT, 20.11.02 (réactions).
  - 40) LT, 30.3.04; presse du 2.4.04; DETEC, communiqué de presse, 4.3 et 1.4.04.
  - 41) Presse vom 17.6.06; TA, 21.6.06; AB NR, 2006, S. 500.
  - 42) AB NR, 2006, S. 1113 und Beilagen III, S. 369 f.; AB SR, 2006, S. 767 und Beilagen IV, S. 75 f.
  - 43) BBI, 2006, S. 9539 ff; AB NR, 2006, S. 603 und Beilagen II, S. 49 f.
  - 44) BO CN, 2007, p. 502 (Teuscher) et 1679 ss. (Kunz). LT, 21.2.07 (ASTAG, ATE, IA et USAM); NZZ, 23.2.07 (ASTAG et USAM); SoZ, 15.7.07 (milieux économiques); DETEC, communiqué de presse, 12.9.07 (CF).
  - 45) 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.
  - 46) FF, 2008, p. 1215 ss.
  - 47) BaZ, 10.3.08 (recours); LT, 11.7.08 (Merz/Amstutz).
  - 48) Presse du 3.7.08; LT, 9.10.08 (cantons).
  - 49) Presse du 14 au 17.1.09.
  - 50) BO CN, 2009, p. 221; BO CE, 2009, p. 669 ss.
  - 51) NZZ, 7.11 et 28.11.09 (CF); TA, 25.11.09; TAF, communiqué aux médias, 3.11.09.
  - 52) BO CN, 2009, p. 749 ss., 757 ss. et 1789 ss.; BO CE, 2009, p. 892 ss. et 1173 s.
  - 53) BO CN, 2010, p. 171 ss., 328 et 575; BO CE, 2010, p. 104 s., 266 et 361; FF, 2010, p. 1907 ss.

- 54) Presse du 21.4.10; NLZ, 15.10.10 (ARE).
- 55) Presse vom 25.8.11 (Vignette).
- 56) AB SR, 2015, S. 1029 f.
- 57) AB NR, 2016, S. 232 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR
- 58) AB NR, 2016, S. 1256 ff.
- 59) AB SR, 2016, S. 1083 ff.
- 60) AB SR, 2016, S. 1247 f.; Kommissionsbericht\_KVF-SR
- 61) AB NR, 2017, S. 1179
- 62) AB NR, 2018, S. 216 f.