

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagnote	Internationale Abkommen, Migrationspolitik, Beziehungen zur Europäischen Union (EU)
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1998 – 01.01.2018

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Internationale Abkommen, Migrationspolitik, Beziehungen zur Europäischen Union (EU), 1998 - 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	9
Eisenbahn	11
Schifffahrt	12
Luftfahrt	12

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UNO	Organisation der Vereinten Nationen
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BSO	Bodensee-Schiffahrts-Ordnung
VRV	Verkehrsregelnverordnung
GVVG	Güterverkehrsverlagerungsgesetz
SVG	Strassenverkehrsgesetz
LFG	Luftfahrtgesetz
EASA	European Aviation Safety Agency
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
UKV	Unbegleiteter kombinierter Verkehr
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
COTIF	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr
OTIF	Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
EG	Europäische Gemeinschaft
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ATA	Alpentransitabgabe
PBG	Personenbeförderungsgesetz

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ONU	Organisation des Nations unies
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
RNC	Règlement de la Navigation sur le lac de Constance
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière
LTTM	Loi sur le transfert du transport de marchandises
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
LA	Loi fédérale sur l'aviation
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
TCNA	Transports combinés non accompagnés
SEV	Syndicat du personnel des transports
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
CE	Communauté européenne
ASTAG	Association suisse des transports routiers
TTA	Taxe de transit alpine
LTV	Loi sur le transport de voyageurs

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 12.03.2015
NIKLAUS BIERI

Eine 2013 eingereichte Motion Quadri (lega, TI) verlangte, dass der Bundesrat sich für die Änderung des Wiener Übereinkommens über den Strassenverkehr einsetzt und erwirkt, dass das Landeswappen als Unterscheidungsmerkmal ausreicht und der Aufkleber mit dem Landeskürzel überflüssig wird. Als Begründung gibt Quadri **ungerechtfertigte Bussen aufgrund des fehlenden CH-Klebers** für Schweizer Autofahrer im Ausland an. Bundesrätin Leuthard bemerkte im März 2015 im Nationalrat dazu, das Aufkleben eines CH-Klebers sei im Vergleich zur Änderung eines internationalen Übereinkommens "reichlich zumutbar". Die Motion wurde im Nationalrat mit 97 zu 85 Stimmen (bei 7 Enthaltungen) abgelehnt.¹

Verkehrspolitik

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 (suisses 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).²

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.³

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.⁴

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.⁵

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.⁶

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.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 03.02.1999
LAURE DUPRAZ

Après l'accord sur les transports terrestres conclu au niveau ministériel avec l'UE à la fin de l'année précédente, les **milieux écologistes et syndicalistes** ont fait pression sur le gouvernement afin d'obtenir des mesures d'accompagnement efficaces aux accords. En février, ils ont remis au conseiller fédéral Leuenberger un projet de loi concernant des mesures d'accompagnement strictes pour tempérer les effets de l'accord sur les transports avec l'UE et **réaliser les buts de l'initiative des Alpes**. Une augmentation des contrôles policiers sur les camions, un doublement de la redevance poids lourds forfaitaire et une limitation du nombre des 40 tonnes (t) suisses ont été demandés. Le DETEC a indiqué que ces revendications seraient examinées dans le cadre des mesures d'accompagnement à l'accord. En février, le Conseil fédéral a doublé les taux de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds avec effet au 1er janvier 2000.⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.03.1999
LAURE DUPRAZ

L'exécutif a mis en consultation, avec les sept accords bilatéraux, **les mesures d'accompagnement** pour la phase transitoire de l'accord sur les transports terrestres avec l'UE, qui devraient permettre à la Suisse de garantir les objectifs et les instruments de sa politique de transfert du trafic marchandises de la route au rail. Ces mesures sont réunies en un projet d'arrêté fédéral transitoire sur le transfert du trafic, qui fixe les diverses étapes nécessaires pour appliquer l'article constitutionnel sur la protection des Alpes et garantir les fonds indispensables pour la période transitoire. L'objectif principal consiste à limiter entre 1,2 et 1,5 million les trajets routiers transalpins en 2004. **En 2008, les courses en camion devraient être réduites** à une fourchette de **700'000 à 1 million** d'unités. Pour y parvenir, l'exécutif a proposé plusieurs mesures. Concernant la circulation routière, le contrôle des poids lourds, à la charge des cantons, sera intensifié (temps de conduite, de repos, poids, vitesse maximale). Pour les transporteurs suisses, des contingents de 40 t équivalant à la moitié de ceux des transporteurs européens seront autorisés. Pour les courses à vide ou légères ayant des réductions de tarif, les camionneurs suisses auront droit à 22'000 trajets dans le trafic de transit contre 220'000 pour ceux de l'UE. Pour assurer la promotion du rail, le Conseil fédéral soutiendra davantage le trafic combiné afin de réduire le prix des sillons. La Confédération subventionnera le prix des parcours et participera financièrement à l'aménagement de nouveaux terminaux de transfert rail/route sis à l'étranger. Les parcours initiaux et finaux du trafic combiné non accompagné seront exonérés pour moitié de la RPLP. La réglementation sur les zones radiales sera allégée. De plus, la Confédération demandera aux CFF de réduire d'au moins 5% par année les coûts d'infrastructure par train de transit, et la division marchandises des CFF devra augmenter sa productivité d'au moins 5% annuellement. En revanche, le Conseil fédéral a renoncé temporairement à une taxe sur le transit alpin. L'ensemble de l'opération a été devisé à CHF 2,25 milliards sur dix ans.⁹

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.¹⁰

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.¹¹

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.¹²

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 2004.¹³

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 2010.¹⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 28.04.2000
PHILIPPE BERCLAZ

L'accord bilatéral avec l'UE sur les transports, négocié en 1999, a été soumis dans un seul paquet avec les six autres accords à la population lors de la votation du 21 mai. Pour les détails sur la votation et son acceptation par le souverain, voir ici. Dans l'accord, l'Union Européenne acceptait les grands principes de la politique suisse des transports, et notamment l'idée selon laquelle la maîtrise à long terme de la croissance du trafic à travers les Alpes passait par le transferts des marchandises de la route au rail. Elle approuvait également le dispositif suisse mis en place pour atteindre le transfert du trafic, en particulier la perception de la taxe poids lourds (la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, RPLP) ainsi que les mesures d'accompagnement au profit du rail. La RPLP était donc intimement liée à la mise en application de l'accord sectoriel sur les transports terrestres (pour de plus amples détails, voir ici).¹⁵

VERORDNUNG / EINFACHER BUNDESBESCHLUSS

DATUM: 15.07.2000
PHILIPPE BERCLAZ

En été, le DETEC a ouvert la procédure de consultation relative aux diverses **ordonnances concernant l'application de l'accord conclu avec l'UE sur les transports terrestres**. Les ordonnances régissaient surtout les questions portant sur le contingentement des camions de 40 tonnes, les courses à vide et acheminant des marchandises légères, les exigences minimales pour l'admission comme transporteur routier, ainsi que les normes techniques et sociales pour le déroulement des transports de marchandises dangereuses par route. La consultation s'est achevée sans remarques significatives.¹⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 20.09.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Devant l'intention de la Confédération de mettre en vigueur la RPLP en janvier 2001, Bruxelles et le lobby routier (Union internationale des transports routiers) ont manifesté leur volonté à ce que le Conseil fédéral introduise également simultanément les contreparties prévues à cet effet dans l'accord bilatéral (contingents de 40 tonnes et tarifs spéciaux pour transports à vide). L'UE refusait d'accepter une taxe pour traverser la Suisse, si celle-ci n'ouvrait pas sa frontière aux 40 tonnes. Comme prévu **le Conseil fédéral a décidé d'introduire la RPLP**, mais afin de mieux la faire accepter, le gouvernement a décidé d'augmenter la limite de poids actuelle de 28 tonnes à 34 et de libérer à la même date les contingents pour véhicules de 40 tonnes prévus dans les accords bilatéraux. En faisant cette proposition, Berne passait outre la fin du processus de ratification des accords bilatéraux.¹⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 15.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Si une majorité des pays de l'UE était d'accord d'accepter l'offre du Conseil fédéral (ouverture des contingents pour 40 tonnes au 1.1.01 pour compenser l'introduction de la RPLP liée aux prestations à la même date), plusieurs pays dont l'Italie, les Pays-Bas, l'Autriche et le Portugal ont émis des réticences. Le problème tenait au fait que les Quinze n'étaient pas d'accord sur la **répartition des 300'000 autorisations annuelles pour les 40 tonnes** auxquelles ils avaient droit dès janvier 2001. En plus de cela, ils redoutaient des distorsions de concurrence, les camionneurs suisses disposant d'un avantage sur les transporteurs européens. Devant l'impasse, le dossier a été renvoyé aux ambassadeurs des Quinze pour arbitrage. Ces derniers ont réussi à tomber d'accord sur la répartition des contingents d'autorisations de circulation des 40 tonnes et des camions de produits légers sur le territoire suisse. La clé de répartition des

permis était: Allemagne 25% des permis, Italie 24%, France 15%, NL 8,9%, Autriche 8%, Belgique 6,9%, UK 3,35%, Espagne 2%, Luxembourg 1,45%, Danemark 1,4% et les autres pays ont moins de 1% des autorisations. Le mode de calcul a tenu compte du trafic de transit et du trafic bilatéral existant entre chaque pays de l'UE et la Suisse. Suite à cet accord, plus rien ne s'opposait politiquement à l'introduction de la RPLP.¹⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.10.2006

MAGDALENA BERNATH

Im Herbst beschlossen die sechs Verkehrsminister der Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Slowenien und Schweiz, neue Lösungen für den Transitverkehr durch die Alpen zu erarbeiten. Eine gemeinsam zu erstellende Studie soll die **Möglichkeiten einer Alpentransitbörse** aufzeigen. EU-Verkehrskommissar Barrot sagte die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union zu.¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 10.07.2007

NICOLAS FREYMOND

Début juin, le Conseil fédéral a adopté le **message sur le projet de législation concernant le trafic des marchandises** appelée à remplacer dès 2011 l'actuelle loi sur le trafic des marchandises. Le projet conserve plusieurs éléments critiqués lors de la consultation de l'année précédente. Malgré l'opposition du PS, des Verts, de l'Initiative des Alpes (IA) et des associations écologistes, le Conseil fédéral a révisé le calendrier de la réalisation de la réduction du nombre de courses de camions à travers les Alpes à 650'000/an. Estimant irréaliste le délai fixé à 2009, il préconise de repousser l'échéance à 2019, soit deux ans après la mise en service du tunnel de base du Gothard, lorsque les gains de productivité seront pleinement disponibles. En dépit des vives critiques des partis bourgeois et de l'Association suisse des transporteurs routiers (ASTAG), le gouvernement a décidé de maintenir la principale innovation du projet, à savoir la création d'une Bourse du transit alpin. Ce nouvel instrument doit permettre de contourner les courses à travers les Alpes en mettant aux enchères un nombre restreint de droits de passages. En incitant au transfert du trafic des marchandises vers le rail, cette bourse contribuera à la réduction du trafic routier alpin. L'efficacité de ce dispositif dépendra toutefois de l'issue des négociations avec la Communauté européenne et les autres pays alpins concernant la coordination nécessaire à la mise en place de la bourse. L'association Initiative des Alpes a déposé un recours auprès de l'Assemblée fédérale arguant que la prolongation du délai pour la réduction du trafic routier alpin était contraire à la Constitution. La commission de gestion du Conseil national l'a rejeté au motif que l'objet contesté figurait à l'ordre du jour du parlement.²⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 19.12.2007

NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'automne, le **Conseil des Etats** a décidé d'entrer en matière sur le **projet concernant le trafic des marchandises**. Suivant le Conseil fédéral et la majorité de sa commission des transports (CTT-CE), il a approuvé l'objectif du transfert de la route vers le rail et décidé de retarder la réalisation de la réduction du transit alpin. Par 26 voix contre 10, il a refusé de fixer la nouvelle échéance à 2012, comme le proposait une minorité de la commission emmenée par les socialistes Leuenberger (SO) et Gentil (JU). Toutefois, sur proposition de sa commission, la Chambre haute a supprimé, par 25 voix contre 7, l'art. 4 du projet de loi sur le transfert du transport de marchandises, lequel octroyait au Conseil fédéral le droit de prélever une taxe d'utilisation des infrastructures routières alpines par le trafic lourd (redevance sur le transit alpin). S'agissant de la bourse du transit alpin, si elle n'en a pas rejeté l'idée, elle a néanmoins décidé, sur proposition de sa commission, par 21 voix contre 18, de restreindre la compétence du gouvernement. Ce dernier pourra ainsi conclure des traités internationaux en vue de la création de la bourse, à condition qu'il obtienne l'approbation de l'Assemblée fédérale, mais il devra soumettre au parlement un projet de loi réglant sa mise en œuvre. Les conseillers Inderkum (pdc, UR) et Gentil (ps, JU) se sont vainement opposés à l'introduction de ce double obstacle, qui non seulement retardera la mise en place de la bourse mais surtout met en péril le projet lui-même, puisque tant les traités internationaux que la loi de mise en œuvre seront soumis au référendum. À l'initiative de la CTT-CE, le Conseil des Etats a également décidé de faire un geste en faveur du trafic interne en allouant, pour la période 2011-2015, CHF 100 millions au transport combiné de marchandises ne traversant pas les Alpes et CHF 30 millions à la promotion du transport de marchandises sur des chemins de fer à voie étroite.²¹

Après le Conseil des Etats l'année précédente, le **Conseil national** s'est à son tour saisi du **projet de législation concernant le trafic des marchandises**. Le plénum a décidé d'entrer en matière par 124 voix contre 62, rejetant une proposition de renvoi du groupe UDC, hostile à l'instauration d'une bourse du transit alpin et à l'édictation d'objectifs chiffrés en matière de réduction du trafic routier transalpin. Lors de la discussion sur le projet de loi sur le transfert de la route vers le rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes (LTTM), la chambre basse a rejeté de justesse, par 91 voix contre 89, une proposition Loepfe (pdc, AI) visant à reprendre la formulation de l'article constitutionnel pour la protection des Alpes, soit « à travers la Suisse » au lieu de « à travers les Alpes ». Soutenu par le groupe UDC, par une majorité du groupe radical-libéral et un tiers du groupe PDC, cet amendement visait à restreindre la portée de l'objectif de transfert au seul trafic international, c'est-à-dire à en exclure le trafic interne. La majorité de la commission des transports (CTT-CN) et le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, y ont opposé que la discrimination ainsi faite entre transporteurs suisses et internationaux serait contraire aux Accords bilatéraux conclus par la Confédération avec l'UE dans ce domaine. Le groupe UDC est revenu à la charge en proposant de supprimer purement et simplement l'objectif de réduire le nombre de courses transalpines de camions à 650'000 par an d'ici à 2019. Le plénum a balayé cet amendement et approuvé le projet du Conseil fédéral par 111 voix contre 68. Comme à la chambre haute l'année précédente, la gauche et les Verts ont tenté de ramener le délai à 2012, mais leur amendement en ce sens a été rejeté par 89 voix contre 83. Concernant la LTTM, le Conseil national ne s'est écarté du Conseil des Etats que s'agissant de la bourse du transit alpin, innovation la plus controversée du projet. Suivant sa commission, le plénum a refusé d'imposer au Conseil fédéral d'obtenir l'aval des chambres tant pour négocier la mise en place de la bourse avec les autres pays concernés que pour mettre en œuvre concrètement le dispositif retenu. Selon la formulation adoptée par 110 voix contre 82, le gouvernement sera compétent pour conclure les traités internationaux nécessaires à la création de la bourse, mais devra soumettre à l'Assemblée fédérale un projet législatif de mise en œuvre. Le plénum a en outre refusé d'obliger le Conseil fédéral à créer ladite bourse dans un délai de deux ans à compter de l'adoption de la loi, comme le souhaitait le camp rose-vert. Par 110 voix contre 80, le Conseil national n'a pas voulu autoriser le gouvernement à octroyer des droits de passage gratuits, afin d'inciter au transfert de la route vers le rail. Au vote sur l'ensemble, le projet a été approuvé par 109 voix contre 68, la totalité du groupe UDC ainsi que des députés radicaux et démocrates-chrétiens le rejetant. Concernant les autres projets d'actes du paquet, la chambre du peuple s'est distinguée de son homologue des cantons en se montrant plus généreuse dans son soutien au transport combiné de plaine. Elle a ainsi alloué un plafond de dépenses de CHF 200 millions jusqu'en 2015 pour le trafic interne, soit le double du montant approuvé par le Conseil des Etats l'année précédente.

Lors de l'examen des divergences, ce dernier s'est rallié au Conseil national sur l'ensemble des points litigieux et a approuvé unanimement tous les actes du paquet. À la chambre basse, la LTTM a été adoptée par 127 voix contre 65 et les autres projets par des majorités plus confortables encore. En votation finale, le groupe UDC et un quart du groupe radical-libéral ont rejeté la LTTM.²²

À l'occasion de leur rencontre à Vienne (A), les ministres des transports des pays alpins ont apporté leur soutien à l'introduction de systèmes de régulation du trafic tels qu'une **bourse du transit alpin** et l'échange de droits d'émissions afin de réduire l'impact écologique du trafic de marchandises et d'en améliorer la sécurité. Ils ont par ailleurs convenu de procéder en trois étapes. Dans un premier temps, il s'agit de favoriser l'utilisation des camions les moins polluants. Ensuite, la mise en œuvre du concept « Toll+ » par l'alignement des redevances nationales des autres pays alpins sur la redevance suisse pour les poids lourds liée aux prestations (RPLP) doit permettre d'internaliser les coûts externes du trafic. Enfin, un transfert notable de la route au rail sera réalisé grâce à l'introduction d'instruments de pilotage limitatifs tels que la bourse du transit alpin et le marché des droits d'émission. Moritz Leuenberger, qui a pris la présidence de la conférence des ministres des transports des pays alpins pour la période 2009-2011, a reçu de ses homologues le mandat d'étudier les conditions de mise en œuvre de la démarche et a fait part de sa volonté de présenter, d'ici à 2011, un projet réalisable. La principale difficulté de l'entreprise consiste à trouver une solution acceptable pour l'UE, notamment du point de vue de sa conformité au droit européen, l'UE ne menant pas pour l'heure une politique de transfert, contrairement à la Suisse et à l'Autriche.²³

Strassenverkehr

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 02.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a adopté plusieurs ordonnances relatives à l'accord sur les transports terrestres. Parmi les principales, celle concernant les contingents; l'Union Européenne et la Suisse disposeront chacune de 300'000 autorisations (camions de 40 tonnes) pour les années 2001 et 2002 et de 400'000 autorisations pour les deux années suivantes. Pour les courses de véhicules circulant à vide ou chargés de produits légers, il est prévu respectivement 220'000 et 22'000 autorisations par année. Le poids maximal admissible a été relevé à 34 tonnes. L'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) et l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers ont été adaptées en conséquence. Quant aux contingents attribués aux transporteurs suisses pour les camions de 40 tonnes, ils seront octroyés pour moitié par la Confédération et par les cantons, les contingents fédéraux étant réservés au trafic de transit, d'importation et d'exportation. Les cantons octroieront les autorisations pour le trafic intérieur. Les contingents pour les courses de véhicules circulant à vide ou chargés de produits légers sont exclusivement du ressort de la Confédération. Au sujet de domaine d'application, il a été entendu qu'une carte journalière allait être introduite pour le trafic intérieur. Elle sera valable pendant un jour et donnera droit à plusieurs courses à l'intérieur de la Suisse.

Sur la redevance en elle-même, la taxation pour les courses de 40 tonnes sera supérieure à celle des 34 tonnes. Cette redevance sera perçue en deux étapes. Les «premiers» 34 tonnes paieront la RPLP «normale». Pour la différence avec le poids total de 40 tonnes, il sera perçu, pour chaque autorisation/carte journalière, une redevance moyenne supplémentaire (RMS), qui sera calculée en fonction de moyennes statistiques (poids, parcours effectué) et de la catégorie d'émission des véhicules. Elle s'élèvera à CHF 25 pour 2001/2002 et à CHF 55 pour 2003/2004. La taxe pour les 34 tonnes se situera entre 1,42 et 2 centimes par tonne-kilomètre, la différence étant déterminée par le niveau de pollution. Elle grimpera à 2,5ct/t/km en 2005, date à laquelle les 40 tonnes seront librement admis sur les routes suisses. Cette procédure en deux étapes s'est avérée nécessaire, parce que le système de saisie introduit pour la perception de la RPLP ne peut pas, pour des raisons techniques et pratiques, être commuté pour enregistrer les courses effectuées avec des camions de 40t. Pour les courses de véhicules circulant à vide ou chargés de produits légers, la redevance sera forfaitaire. Pour la garantie d'effectivité du fonctionnement de la RPLP, le Conseil fédéral a dû s'assurer de son acceptation par l'UE. En accordant à cette dernière des contingents pour les 40 tonnes comme compensation à la taxe prélevée, elle a obtenu l'accord des Quinze. Ainsi, la RPLP a pu être définitivement introduite et sa mise en service a été programmé pour janvier 2001.²⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 21.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

L'Italie a jugé le privilège accordé par la Confédération aux transporteurs régionaux discriminatoire et contraire à l'accord sur le transit routier conclu en 1999. Sur sa demande, relayée par l'UE, la question a fait l'objet d'une **réunion extraordinaire du comité mixte Suisse-UE**. Rome a dénoncé le caractère unilatéral du sigle "S" et s'interrogeait sur la nécessité du traitement préférentiel. La Suisse a justifié la priorité comme étant régionale et non nationale. Elle visait à ne pas pénaliser et à ne pas étrangler l'économie de la Suisse méridionale. Au final, l'UE a décidé d'attendre de nouvelles explications pour se prononcer.²⁵

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 22.10.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Conformément à l'accord conclu sur les transports terrestres avec l'UE et afin de l'adapter aux normes européennes, le Conseil fédéral a **porté à 40 tonnes le poids maximal autorisé des trains routiers et des véhicules articulés**. La mesure prendra effet au 1er janvier 2005. Le taux de la redevance sera majoré de 2 à 2,88 centimes par tonne et par kilomètre parcouru pour les camions les plus polluants. Pour les deux autres catégories concernées, elle passera de 1,4 à 2,15 centimes et de 1,68 à 2,52 centimes. La taxe est prélevée en fonction de la classe de pollution (Euro-X), du poids admissible et du kilométrage. La réglementation sur les contingents de camions de 40 tonnes accordés de 2001 à 2004 deviendra caduque. L'exemption de toute sanction pour les dépassements du poids total autorisé jusqu'à 5% et pour les dépassements de la charge par essieu autorisée jusqu'au 2% est supprimée. Pour tenir compte des imprécisions éventuelles des instruments et des méthodes de pesage, une marge d'erreur de 3% sera toutefois déduite du résultat des mesures enregistrées. L'obligation d'être titulaire d'une autorisation spéciale cantonale pour effectuer des transports combinés non accompagnés (TCNA), à partir ou à destination d'une gare de

transbordement, a été levée. Le conducteur routier qui fera l'objet d'un contrôle routier devra prouver au moyen d'un document approprié qu'il effectue un trajet initial ou final d'un TCNA. Si un tel document fait défaut, le poids maximal autorisé est limité à 40 tonnes. Une autre modification concerne la simplification apportée à la procédure d'autorisation régissant les transports spéciaux : lorsque des transports spéciaux qui se répètent satisfont à certaines conditions particulières en matière de dimensions et de poids, les cantons pourront délivrer, non seulement des autorisations uniques pour chaque course individuelle, mais également des autorisations durables pour un nombre indéterminé de courses.²⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Rahmen des Aktionsplans Feinstaub gab der Bundesrat bekannt, er wolle bei der nächsten **Erhöhung der LSVA 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 LSVA bis 2011 hinauszögern; der Bund mache durch die höhere Belastung gewisser Lastwagen teure Investitionen zunichte. Zur geplanten Erhöhung der LSVA und deren Folgen für die Berggebiete und Randregionen siehe die Antwort des Bundesrats auf eine Interpellation Hutter (fdp, ZH) (05.3892).²⁷

MOTION

DATUM: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

L'autorisation provisoire dont bénéficient les **camions de 60 tonnes** dans certains pays membres de l'UE (notamment la Suède et la Finlande) a suscité de très nombreuses réactions négatives à travers le pays. L'opposition unanimement exprimée à ce que de tels camions empruntent les routes suisses a souligné le risque que cela représenterait pour la sécurité du trafic et la dégradation considérable de l'infrastructure routière qui en résulterait. Les cantons de Bâle-Ville (10.314), de Genève (10.310), de Lucerne (09.330), de Neuchâtel (09.328), du Tessin (10.317) et d'Uri (10.316) ont fait usage de leur droit d'initiative afin que les chambres fédérales interdisent la circulation de ces mégacamions sur le territoire national. Lors de l'examen préalable de ces initiatives, la CTT-CE a décidé de déposer une motion de commission allant dans le même sens. Partageant l'avis des initiants, elle a en outre relevé qu'autoriser la circulation de tels camions irait manifestement à l'encontre de l'objectif de transfert du trafic de marchandises de la route au rail poursuivi par la Confédération. Toutefois, constatant que ces camions sont d'ores et déjà interdits en raison de leur poids, la commission a estimé que la principale revendication des initiatives était satisfaite. Elle a par contre souligné que la longueur des camions, en constante augmentation, constituait aussi un problème, dans la mesure où cette évolution exigerait une adaptation très coûteuse de l'infrastructure routière. C'est pourquoi la commission a proposé d'inscrire dans la loi la longueur maximale de 18,75 mètres pour les véhicules automobiles et de charger le Conseil fédéral de communiquer à la Commission européenne la position de la Suisse sur cette question. Sur préavis favorable du gouvernement, les chambres ont tacitement adopté la motion de la CTT-CE et décidé de ne pas donner suite aux initiatives. Le Conseil fédéral a concrétisé cette motion en marge du programme Via Sicura.²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 04.09.2013
NIKLAUS BIERI

Im September erliess der Bundesrat seine Botschaft zur **Änderung des Strassentransportunternehmens- und Verkehrsstrafrechts**. Die Regierung will das Strassentransportunternehmens- und das Verkehrsstrafrecht mit wenigen Änderungen dahingehend anpassen, dass für europäische und schweizerische Transportunternehmen Rechtsgleichheit gilt und alle Unternehmen am gemeinsamen Markt teilnehmen können. Seit Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens hat die EU einzelne Bestimmungen überarbeitet und diese Änderungen des EU-Rechts sollen nun für Schweizerisches Recht übernommen werden. Im Wesentlichen geht es um die Lizenzpflicht: Neu müssen Transportunternehmen für Güterfahrzeuge ab einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen eine Lizenz beantragen (bisher 6 Tonnen). Zur Bearbeitung von Zulassungsbewilligungen und Verstössen soll ein elektronisches Register geschaffen werden. Weiter werden Strafbestimmungen angepasst: Strassentransporteure, die ohne Bewilligung tätig sind, sollen neu mit CHF 100'000 gebüsst werden können (bisher CHF 10'000). Zudem wird die Rechtsgrundlage zur Einführung eines Registers von Reisenden ohne gültige Fahrausweise geschaffen. Das Geschäft wurde im Berichtjahr vom Parlament nicht mehr behandelt.²⁹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 30.11.1998
LAURE DUPRAZ

Eisenbahn

L'analyse VOX a révélé que cet objet revêtait une importance particulière aux yeux des citoyens qui l'ont considéré comme essentiel pour l'avenir du pays. L'influence sur le comportement de vote du positionnement sur l'échiquier politique a été importante. Alors que les sympathisants de la gauche ont approuvé massivement l'objet, à mesure qu'on se rapprochait des positions de la droite radicale, le soutien a décliné progressivement. Les partisans du projet ont été motivés par les aspects positifs sur l'environnement et par les perspectives d'amélioration des relations avec l'Europe et de l'emploi. Pour justifier leur décision, ils ont invoqué l'importance du réseau ferroviaire pour alléger le réseau routier et transférer les marchandises de la route au rail. Ensuite, l'argument européen a été mentionné. L'acceptation de l'objet permettrait d'envisager une conclusion rapide des négociations bilatérales. Finalement, les partisans ont souligné le fait que le financement du projet était assuré, notamment par la RPLP approuvée en septembre. Du côté du non, les motifs ont été essentiellement liés aux coûts du projet (9 personnes sur 10). De manière bien moins importante, les opposants ont estimé que le percement de deux tunnels n'était pas justifié, et en dernier lieu, ils ont mentionné le credo antieuropéen.³⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 14.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Les Chambres ont accepté le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980. La révision du droit international applicable en la matière a été rendue nécessaire par la réforme des chemins de fer, qui a ouvert le marché et donc sensiblement modifié, dans de nombreux Etats contractants, les bases du droit et de l'organisation des chemins de fer. Le protocole de Vilnius a élargi les attributions de l'**Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaire** (OTIF), qui, à l'avenir, s'occupera de pratiquement toutes les questions qui surgissent dans le trafic ferroviaire international et qui doivent être réglées au niveau des Etats; elle sera aussi appelée à contribuer à l'interopérabilité et à l'harmonisation du secteur ferroviaire en déclarant obligatoires les normes techniques et en oeuvrant à l'uniformisation des règles techniques applicables. Les bases juridiques nécessaires à cette fin ont été définies dans la COTIF, qui comprend sept appendices. Divers aspects du droit ferroviaire international y sont réglés, tels que le transport international des voyageurs et des marchandises, en particulier celui des marchandises dangereuses, ou l'utilisation de wagons dans le trafic international.³¹

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 08.07.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Avec les directives européennes sur l'interopérabilité, l'UE veut permettre aux trains de circuler en Europe aussi librement que possible. Pour que la Suisse participe à ce mouvement d'uniformisation, le Conseil fédéral propose de les transposer dans le droit national sous le cadre de l'accord sur les transports terrestres. Les modifications de loi nécessaires à cette transposition du droit européen ont été mises en consultation. Les **directives européennes sur l'interopérabilité** visent à ce qu'il n'y ait plus d'obstacle technique au passage des frontières. Elles prévoient aussi la reconnaissance harmonisée des évaluations de conformité. En d'autres termes, les travaux d'un organisme de contrôle notifié seront reconnus dans le reste de l'UE. Sur la question de savoir qui s'occupera de l'évaluation de la conformité en Suisse, le Conseil fédéral propose de renoncer à l'instauration d'un service étatique, estimant que des organes privés pourraient se charger de cette tâche. Il soumet toutefois en consultation une deuxième variante. Celle-ci laisse à la Confédération la possibilité de mettre sur pied, en cas de besoin, un organe public, sans toutefois l'y obliger.³²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Schifffahrt

Le Conseil fédéral a adopté un message concernant l'approbation de l'Accord européen relatif au **transport international des marchandises dangereuses** par voies de navigation intérieures. Cet accord vise à harmoniser les conditions juridiques de ce type de transport. Elaboré par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, il reprend les dispositions du règlement du 29 novembre 2001 pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) et en étend l'application aux autres voies fluviales européennes. L'adhésion de la Suisse n'occasionnera aucun changement, puisque le Rhin, qui est la seule voie navigable suisse sur laquelle ont lieu d'importants transports de marchandises dangereuses, est déjà soumis à ces règles. Le Conseil fédéral propose d'ailleurs d'exclure les eaux frontalières (lac Léman, lac Majeur et lac de Lugano) de l'accord, dans la mesure où aucune marchandise dangereuse n'y est transportée, à l'exception du lac de Constance, pour lequel des prescriptions spécifiques sont appliquées. L'adhésion doit permettre à la Suisse de défendre ses intérêts en matière de sécurité et de protection de l'environnement dans ce domaine sensible. Au parlement, le projet n'a suscité ni discussion ni opposition. En votation finale, les chambres ont adopté l'arrêté fédéral, respectivement par 190 voix contre 2 et à l'unanimité.³³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 20.02.2012
NIKLAUS BIERI

Die revidierte **Bodensee-Schifffahrtsordnung (BSO)**, welche von der Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee (ISKB) im Herbst 2011 verabschiedet worden war, konnte nicht wie vorgesehen am 1. Mai 2012 in Kraft treten. Der Grund dafür war verfahrenstechnischer Art: Es hatte sich herausgestellt, dass die neue BSO durch einen Mitgliedstaat bei der EU notifiziert werden muss. Die EU wird prüfen, ob die neue BSO mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist. Die Schweiz wird ebenfalls eine solche Überprüfung vornehmen. Die ISKB hielt, ein positives Ergebnis des Notifikationsverfahrens vorausgesetzt, den 1. Januar 2013 für den frühestmöglichen Termin der Inkraftsetzung. Die bisherige BSO bleibt bis zum Inkrafttreten der neuen gültig.³⁴

ANDERES
DATUM: 29.07.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Luftfahrt

Après **Air Littoral** et **Air Outre-Mer (AOM)**, **Swissair a pris le contrôle** de 86% des actions **d'Air Liberté** avec l'aide de la société d'investissement française Taitbout. Air Liberté rejoignait ainsi le Qualiflyer Group (Alliance aérienne de SAirgroup). Le rachat a été fait à British Airways. L'acquisition de ces trois compagnies d'aviation déficitaires permettait au SAirGroup d'avoir un pied en France et de faire concurrence à AirFrance. Durant l'été, la Commission Européenne a donné son feu vert à la fusion des trois sous la même holding.³⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 05.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Si les conditions de restrictions du survol de l'espace aérien étaient acceptées par l'Allemagne et la Suisse, les conditions d'application du nouveau régime faisaient l'objet d'un âpre débat. Les négociateurs butaient sur la mise en œuvre des réductions de vols, l'indemnisation des riverains allemands, ainsi le caractère juridique de l'accord. Sur ce dernier point, la Suisse souhaitait obtenir l'assurance que l'accord sur Klotten ne s'appliquera que subsidiairement à des dispositions découlant d'accords existants ou à venir conclu entre la Suisse et l'UE. La Confédération a en plus concédé d'augmenter le nombre de zones d'attentes au-dessus de son propre territoire. Au terme du treizième round, Moritz Leuenberger et son homologue Kurt Bodewig ont réussi à **éliminer leurs dernières divergences**. La réduction des survols entre 2001 et 2005 ne se fera pas par étapes comme le désirait l'Allemagne. Ainsi, pendant la période transitoire de 41 mois, le nombre de survols pourra rester constant, c'est-à-dire au niveau mesuré de 154'000. Le droit suisse sera déterminant pour l'indemnisation des riverains allemands incommodés par le bruit des avions utilisant l'aéroport de Zurich. Concernant la subordination du traité au droit européen et aux accords bilatéraux, Berlin a accepté de se plier au verdict de la Commission européenne que consultera Moritz Leuenberger. Pour le reste, l'accord restait fidèle au compromis trouvé en avril à Berlin.³⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

La Commission européenne a précisé attendre la mise en œuvre de l'accord pour juger si le droit européen est prétérité. Les partis gouvernementaux bourgeois ont manifesté leur mécontentement, alors que le PS réitérait son soutien au Conseil fédéral. Dans les faits, cela c'est traduit par la défiance du Conseil des Etats envers le gouvernement. Par 25 voix contre 5, les sénateurs lui ont demandé, via une recommandation de Schweiger (prd, ZG) (01.3368), d'organiser une vaste consultation avant de signer l'accord aérien. Les sénateurs espéraient suspendre la signature du gouvernement jusqu'à l'entrée en vigueur des accords bilatéraux avec l'UE. Cette recommandation ne l'engageant à rien, le Conseil fédéral a autorisé le DETEC à ratifier l'accord aérien avec l'Allemagne. Le 18 octobre, après trois ans de négociations, l'Allemagne et la Suisse ont **signé l'accord aérien bilatéral**. Ce dernier est entré immédiatement en vigueur. La ratification par le parlement a été agendée à 2002. Tant pour Unique Airport, société concessionnaire de l'aéroport international de Kloten, que pour Swissair/Crossair et les cantons riverains (Thurgovie, Schaffhouse, Argovie et Zurich), le plus dur restait à venir. L'ensemble des acteurs est appelé à coopérer autour d'une **"table ronde"** instituée par la Confédération. Il s'agira d'élaborer un nouveau concept d'exploitation de l'aéroport zurichois, qui tienne compte du transfert en Suisse de 50'000 vols sur les 154'000 passant au-dessus de l'Allemagne, mais aussi qui assainisse les griefs liés au renouvellement de la concession de l'aéroport par l'OFAC.³⁷

GERICHTSVERFAHREN

DATUM: 15.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La Commission européenne a rejeté la plainte du Conseil fédéral contre les restrictions de vol allemandes. D'après elle, l'ordonnance allemande ne violait pas le principe de proportionnalité, ni ne discriminait la compagnie Swiss. Les mesures allemandes étaient justifiées et leurs effets limités ne pouvaient être atteints par d'autres moyens. Il n'y avait non plus pas de discrimination directe ou indirecte à ses yeux, car les transporteurs suisses et communautaires étaient pareillement soumis aux nouvelles règles. Le fait que Swiss soit plus touché que d'autres transporteurs avec de faibles parts de marché n'était pas suffisant pour établir une discrimination indirecte. Par ailleurs, Bruxelles était d'avis que l'accord bilatéral sur le trafic aérien constituait un échange de droits de trafic entre la Suisse et l'UE, mais que la Suisse ne participait pas pour autant au marché aérien intérieur européen comme elle croyait. N'adhérant pas aux conclusions de la Commission européenne, le **Conseil fédéral** a décidé de **faire recours contre cette décision auprès de la Cour de justice des Communautés européennes**. Il ne partageait pas l'appréciation de la Commission en ce qui concernait les répercussions effectives des restrictions, ni celle des bases juridiques. Selon lui, les restrictions étaient discriminatoires pour Swiss, parce que la compagnie, principale utilisatrice de l'aéroport de Kloten et ayant son centre opérationnel à Zurich, était la plus touchée. Par rapport à ses concurrents, elle était désavantagée dans son accès à l'espace aérien européen, ce qui constitue une discrimination indirecte. Quant à l'accord bilatéral, dont la Commission européenne l'a réduit à un seul échange de droits de trafic, le Conseil fédéral le concevait comme servant à ouvrir progressivement le marché du transport aérien à la Suisse. Les autorités fédérales tenaient donc à garantir que la Suisse puisse bénéficier des droits que lui confère l'accord.³⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 28.05.2004
PHILIPPE BERCLAZ

A partir du 1er juin 2004, les transporteurs aériens suisses ont pu exploiter des **droits de trafic entre différents Etats membres de l'UE**, cela sans passer par un aéroport suisse. Ces nouvelles dispositions s'inscrivaient dans la deuxième étape de mise en œuvre de l'accord bilatéral I conclu avec l'UE.³⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 04.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Un accord de principe sur les modalités d'une **participation de la Suisse à l'Agence européenne de sécurité** (AESA) a été trouvé à l'occasion de la troisième rencontre du comité mixte Suisse-UE sur le transport aérien. L'adhésion devrait intervenir au début de 2006. Créée en 2002, l'AESA est appelée à reprendre certaines tâches en matière de surveillance et de certification dévolues aux autorités nationales. La délégation suisse a également fait part de son souhait de participer au projet de « Ciel unique européen ». Celui-ci prévoit une gestion du trafic civil et militaire communautaire et non plus nationale.⁴⁰

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 17.08.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a approuvé une ordonnance sur un nouveau cadre légal réglant **l'attribution des créneaux horaires** pour les décollages et les atterrissages sur les aéroports en Suisse. Auparavant la coordination des créneaux horaires pour la Suisse était assurée par Swissair, puis Swiss, en collaboration avec l'aéroport de Zurich. Avec l'entrée en vigueur des Accords bilatéraux Suisse-UE, la Suisse a été obligée d'appliquer le règlement européen en vigueur sur l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union. Le règlement européen prévoit la nomination d'un coordinateur, qui peut être une personne physique ou morale, sur les aéroports où le trafic est tel qu'une coordination des créneaux horaires se révèle nécessaire. Le coordinateur est tenu de respecter le règlement européen, de même que les directives de l'International Air Transport Association (IATA) pour attribuer les créneaux. Il doit remplir son mandat de manière indépendante, transparente et non discriminatoire. Zurich et Genève sont concernés en Suisse. C'est à cette fin qu'a été instituée la société **Slot Coordination Switzerland (SCS)**, dont font partie, les aéroports de Zurich et de Genève, les compagnies Swiss et Easyjet, ainsi que les compagnies charter Belair et Edelweiss. Les membres n'ont toutefois aucune influence sur l'attribution des créneaux horaires.⁴¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 26.11.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral est favorable à la **participation de la Suisse à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)**. À terme, l'AESA deviendra le seul organisme compétent sur le plan européen en matière de sécurité technique et opérationnelle dans l'aviation civile. Au terme des pourparlers avec l'UE, la Suisse a obtenu les mêmes modalités d'adhésion à l'AESA que la Norvège et l'Islande. La Suisse, qui ne dispose pour l'instant que d'un statut d'observatrice, siègera dans les différentes instances de l'Agence et pourra directement faire valoir ses intérêts. La participation suisse devrait être effective au début de l'année 2006. Divers règlements européens devront être rajoutés à la législation suisse.⁴²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.09.2006
MAGDALENA BERNATH

Die Schweiz beteiligt sich am **Einheitlichen Europäischen Luftraum** (Single European Sky, SES). Die Teilnahme erfolgt einerseits auf der Grundlage des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der EU, andererseits beherbergt die Schweiz zwei der meistbeflogenen Kreuzungspunkte des kontinentalen Luftverkehrs. Ein zentrales Anliegen des SES ist die Bildung so genannter funktionaler Luftraumblöcke für die Flugsicherung, die von den Bedürfnissen der Verkehrsflüsse bestimmt und nicht mehr wie heute von den Landesgrenzen diktiert werden.⁴³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.11.2006
MAGDALENA BERNATH

Auf 1. Dezember übernahm die Schweiz die neuen Passagierrechte der EU. Damit haben Passagiere bei Verspätungen, Überbuchungen und Absagen von Flügen bei Starts in der Schweiz wie bei Abflügen aus der EU Anrecht auf eine **Entschädigung**. (Siehe dazu auch die Antwort des Bundesrates auf eine Frage Favre (fdp, VD) (06.5042).⁴⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 21.11.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le directeur de l'OFAC et le chef de l'Etat-major des Forces aériennes ont signé conjointement avec leurs homologues allemands, belges, français, luxembourgeois et néerlandais une déclaration d'intention en vue de la **création d'un bloc d'espace aérien couvrant les six Etats et baptisé FABEC** (pour Functional Airspace Block Europe Central). Cette démarche est conçue dans la perspective du projet de Ciel unique européen (Single European Sky, SES) lancé par l'UE. Les prestataires de services de navigation aérienne concernés, notamment Skyguide, ont pour leur part conclu un accord jetant les bases d'une collaboration renforcée sur le plan opérationnel. Si les travaux ont déjà débuté, l'accord international créant formellement le FABEC sera soumis aux chambres fédérales en 2010.⁴⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.05.2009
NICOLAS FREYMOND

En avril, le Conseil fédéral a publié le message concernant la **première des trois révisions partielles de la loi sur l'aviation (LA)**. Le gouvernement a conservé les innovations qui se sont révélées les plus controversées lors de la consultation. Ainsi, tant l'introduction d'une taxe de surveillance afin de financer les coûts non couverts de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) que l'instauration d'une redevance de sûreté censée financer les surcoûts générés par le renforcement des mesures de sécurité contre les actes terroristes sont conservées. Le gouvernement a toutefois sensiblement abaissé le montant des nouvelles taxes dont le produit escompté est passé de CHF 18 à 5 millions par an. Il a en outre partiellement répondu à une revendication de la

direction de Skyguide. Confrontée à un déficit structurel imputable aux prestations fournies (gratuitement ou à un prix inférieur aux coûts réels) aux aéroports régionaux et aux usagers de l'espace aérien limitrophe dans le cadre de son mandat légal, la société de surveillance aérienne a en effet sollicité une aide de la Confédération pour couvrir ce manque à gagner estimé à CHF 65 millions par an. Le Conseil fédéral propose un dédommagement à hauteur de CHF 44 millions par an. Le message comporte en outre un projet d'arrêté fédéral relatif à la continuation de la participation de la Suisse à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). La Communauté européenne a adopté un nouveau règlement qui attribue à la Commission européenne le pouvoir de sanctionner les entreprises de transport aérien. Cette délégation de compétence nécessitant l'accord du parlement, le Conseil fédéral demande à l'Assemblée fédérale de l'habiliter à approuver la future proposition du comité mixte CE/Suisse d'intégrer le nouveau règlement à l'accord bilatéral du 21 juin 1999 sur le transport aérien. Afin de faciliter la procédure à l'avenir, le gouvernement propose également d'introduire dans la LA une extension de sa compétence en matière de conclusion d'accords internationaux.⁴⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 08.04.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adapté l'accord bilatéral sur le transport aérien aux nouvelles réglementations de l'UE en matière de **sûreté aéroportuaire**. Cette reprise de l'acquis communautaire vise essentiellement à ce que les passagers en transit en provenance de l'UE faisant escale dans un aéroport suisse n'aient pas à subir de nouveau contrôle de sûreté et à garantir la réciprocité pour les ressortissants suisses faisant escale dans un aéroport de l'UE.⁴⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session de printemps, le Conseil national s'est saisi du message concernant la **première des trois révisions partielles de la loi sur l'aviation (LA)**. L'entrée en matière a été contestée par une minorité UDC de la CTT-CN, hostile à la taxe de surveillance proposée par le gouvernement. Mais cette proposition de renvoi a été retirée après que les rapporteurs de la commission ont rappelé la proposition de celle-ci de biffer cette taxe du projet de loi au motif qu'elle serait préjudiciable à la compétitivité de l'industrie aéronautique suisse. Lors de la discussion par article, le débat a principalement porté sur cette nouvelle taxe, donnant lieu à une confrontation opposant les partis bourgeois, soucieux d'éviter un renchérissement du transport aérien, d'une part, au camp rose-vert, soutenant Moritz Leuenberger dans son souhait de voir les coûts de surveillance de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) couverts par le produit de cette taxe, d'autre part. Les groupes socialiste et écologiste ont en outre jugé inopportun de favoriser un secteur d'activités générant de fortes nuisances environnementales (pollution de l'air et bruit). Par 124 voix contre 62, les députés ont suivi leur commission et supprimé la taxe de surveillance. Egalement sur proposition de la CTT-CN, le plénum a décidé, par 105 voix contre 55, de préciser les critères de fixation, par les sociétés exploitantes, des diverses taxes et redevances assurant le financement des aéroports, de sorte à ne pas pénaliser les compagnies ayant un fort volume de trafic. Contre l'avis de la majorité de la commission et du Conseil fédéral, les députés ont approuvé, par 109 voix contre 61, une proposition Hany (pdc, ZH) en faveur d'un soutien financier accru de la Confédération à la formation et au perfectionnement du personnel du transport aérien. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a approuvé le projet de loi, par 105 voix contre 56, les groupes socialiste et écologiste l'ayant unanimement rejeté. Elle a par ailleurs adopté sans discussion et à l'unanimité le projet d'arrêté fédéral portant approbation de la poursuite de la participation de la Suisse à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

Au Conseil des Etats, les sénateurs ont entériné tacitement la suppression de la taxe de surveillance et suivi le Conseil national sur tous les points susmentionnés. Ils s'en sont toutefois distancés sur plusieurs questions d'ordre technique ou juridique. Au vote sur l'ensemble, la chambre haute a unanimement approuvé le projet de loi et le projet d'arrêté fédéral.

L'élimination des divergences n'a pas suscité de véritable débat, faute d'enjeux. En votation finale, les chambres ont adopté le projet de LA, respectivement par 165 voix contre 21 et à l'unanimité.⁴⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 03.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Dans le cadre du projet de Ciel unique européen, la Suisse, l'Allemagne, la France, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg ont signé un traité prévoyant la gestion en commun de leurs espaces aériens au sein du **Bloc d'espace aérien fonctionnel Europe centrale (FABEC)**. Le FABEC, qui représente 55% du trafic aérien européen, vise à améliorer la coopération afin de faire face à la croissance attendue du trafic.⁴⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 16.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Als Mitglied des Einheitlichen Europäischen Luftraums Single European Sky (SES) übernahm die Schweiz im August des Berichtsjahrs die **Verordnungen der EU für den funktionalen Luftraumblock für Zentraleuropa** (Functional Airspace Block Europe Central, FABEC). Der Block soll künftig die Flugsicherung der Benelux-Staaten, Frankreichs, Deutschlands und der Schweiz zusammenfassen. Zum Mandatsentwurf zwecks Aufnahme von Verhandlungen mit der EU über Inlandflüge (Kabotage-Recht) siehe hier.⁵⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 30.11.2012
NIKLAUS BIERI

Am 9. Mai des Berichtsjahrs beschloss der Bundesrat auf der Grundlage des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der EU, mehrere europäische Regelungen zu übernehmen. Dies ist eine **Anpassung der schweizerischen Gesetzgebung an EU-Recht**. Zum einen führte die Schweiz die neue europäische Regelung für das Flugpersonal ein. Diese betrifft das Lizenzwesen und die flugärztlichen Untersuchungen, welchen sich PilotInnen unterziehen müssen. Unter anderem wurde eine Lizenz zum Führen von Leichtflugzeugen eingeführt. Organisationen, welche PilotInnen ausbilden, flugärztliches Personal und die Aeromedical Centers, welche Flugtauglichkeitsbeurteilungen vornehmen, benötigen eine neue Zertifizierung. Weiter übernahm der Bundesrat die europäische Regelung, welche den rechtlichen Rahmen des Einsatzes von Körperscannern zur Flughafensicherheit vorgibt. Zurzeit werden in Schweizer Flughäfen keine Körperscanner eingesetzt, ihr Einsatz liegt im Ermessen der Flughäfen. Drittens übertrug die Schweiz gewisse Aufgaben des Flugverkehrsmanagements an Eurocontrol, welche für die Harmonisierung und Vereinheitlichung des europäischen Luftraumes und der europäischen Flugsicherungssysteme zuständig ist. Diese Bestimmungen traten bereits am 15. Mai 2012 in Kraft.

Einer weiteren Übernahme von Regelungen der EU zu Sicherheit und Schutzmassnahmen im Luftverkehr stimmte die Schweizer Delegation an der 11. Sitzung des Gemischten Ausschusses zum bilateralen Luftverkehrsabkommen Schweiz-EU zu. Der Bundesrat hatte dem BAZL im November 2012 ein Verhandlungsmandat erteilt. Bei den übernommenen Regelungen geht es im Wesentlichen um die Anwendungsmodalitäten von Lizenzen des Flugpersonals und der Lotsen und um Anwendungsbestimmungen von Lufttüchtigkeitszeugnissen und Umweltzertifikaten. Die neuen Regelungen treten per 1. Februar 2013 in Kraft.⁵¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 22.02.2017
NIKLAUS BIERI

Im Januar 2016 kam nach Monaten der Unsicherheit wieder Bewegung in den Besteuerungstreit über den **Euroairport Basel-Mulhouse (EAP)** zwischen Frankreich und der Schweiz. Bei einem Treffen des französischen Präsidenten François Hollande und Bundesrat Schneider-Ammann in Colmar (F) wurde eine Erklärung zur Beilegung des Konflikts unterzeichnet. Dass der Erklärung aber über Monate kein Abkommen folgte, führte bei den am Flughafen angesiedelten Unternehmen zu Nervosität. Im November 2016 konnten schliesslich Staatssekretär Yves Rossier und Christian Masset, Generalsekretär des französischen Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten und internationale Entwicklung, ein Abkommen erreichen, das den Streit beenden konnte. Gemäss dem Abkommen kommt im Schweizer Sektor des Flughafens weiterhin die Schweizer Mehrwertsteuer zur Anwendung. Die Unternehmenssteuereinnahmen des Flughafens werden zwischen Frankreich und der Schweiz aufgeteilt und es wird die französische Einkommenssteuer und die Schweizer Kapitalsteuer erhoben. Zudem wird der Aufwand der französischen Flugaufsichtsbehörde im Schweizer Sektor neu abgegolten.

Der Bundesrat genehmigte das Abkommen in seiner Sitzung vom 25. Januar 2017. Im Februar 2017 genehmigte die EU Frankreich eine Ausnahme, die es erlaubt, dass im Schweizer Sektor die Schweizer Mehrwertsteuer erhoben wird.⁵²

MOTIONDATUM: 15.03.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion brachte Nationalrat Joder (svp, BE) seine Forderung „**Schweizer Helikopter fliegen nach Schweizer Recht**“ 2014 im Nationalrat ein. Joder befand, die im Rahmen des bilateralen Luftverkehrsabkommens von der Schweiz übernommenen europäischen Rechtsregeln seien für die Schweizer Helikopter-Branche sehr nachteilig. Er forderte deshalb, die Vorschriften seien zu ändern, so dass für das Fliegen mit Helikoptern Schweizer Recht gelte. Der Vorstoss wurde im Dezember 2015 von Thomas Hurter (svp, SH) übernommen und im Juni 2016 im Nationalrat behandelt. Obschon Bundesrätin Leuthard erklärte, dass die Schweiz und ihre Luftfahrt insgesamt vom bilateralen Luftfahrtsabkommen mit der EU profitiere und sich das BAZL mit den anderen Alpenländern erfolgreich für Ausnahmen gerade im Helikopterbereich einsetze, wurde die Motion mit 125 zu 63 Stimmen (keine Enthaltungen) angenommen. Nur die SP, die Grünen und die GLP liessen sich von den Einwänden des Bundesrates überzeugen. Von 30 Mitgliedern der CVP stimmten nur 2 im Sinne ihrer Bundesrätin Leuthard. Im Ständerat, wo die Motion im März 2017 behandelt wurde, fand Bundesrätin Leuthard mehr Gehör, als sie festhielt, dass das BAZL die technokratische Bürokratie der Easa nicht nur im Helikopterbereich oft kritisieren und dabei auch Erfolge erziele. Die kleine Kammer lehnte die Motion mit 28 gegen 11 Stimmen ab.⁵³

-
- 1) AB NR, 2015, S. 335f.
 - 2) JdG, 19.1.98; presse des 20.1 et 26.1.98
 - 3) JdG, 29.1.98; presse des 17.2, 5.3 et 7.3.98; NZZ, 6.3.98.7
 - 4) Presse des 18.3, 27.5 et 30.6.98; LT, 15.4.98.8
 - 5) Presse des 28.9 et 29.9.98; TA, 2.10.98
 - 6) Presse des 1.12, 2.12 et 3.12.98
 - 7) NZZ, 8.12.98; presse des 8.12 et 12.12.98.11
 - 8) Presse du 3.2.99; DETEC, communiqué de presse du 18.6.99; TG, 11.1.99.
 - 9) Presse du 16.3.99.
 - 10) Presse du 20.2.99; TA, 3.2.99; LT, 3.4.99
 - 11) FF, 1999, p. 5440 ss.; FF, 1999, p. 6266 ss.
 - 12) FF, 1999, p. 5753 ss.7; FF, 1999, p. 5753.8; FF, 1999, p. 5754 s.9
 - 13) FF, 1999, p. 5776 ss.10
 - 14) FF, 1999, p. 5600 ss. 12; FF, 1999, p. 5787. 11
 - 15) LT, 28.4.00.
 - 16) NZZ, 15.7.00.
 - 17) Presse du 29.9.00.
 - 18) Presse du 2.11.00; LT, 15.11.00.
 - 19) LT und NZZ, 21.10.06.
 - 20) FF, 2007, p. 4147 ss.; presse du 9.6.07; NZZ, 10.7.07.
 - 21) BO CE, 2007, p. 891 ss. et 1169 ss; presse des 5.9 (commission), 3 et 4.10.07 (plénum).
 - 22) BO CN, 2008, p. 1086 ss., 1100 ss. et 1976; BO CE, 2008, p. 862 ss. et 1059. FF, 2009, p. 213 ss.
 - 23) Presse du 8.5.09; DETEC, communiqué de presse, 7.5.09.
 - 24) Communiqué de presse de l'OFT, 1.11.00; NZZ, 2.11.00.
 - 25) LT, 3.10.02 (Italie); presse du 21.11.02 (réunion).
 - 26) LT, 11.5 et 16.9.04; 24h, 22.10.04; DETEC, communiqué de presse, 20.2 et 30.6.04.
 - 27) Presse vom 17.6.06; TA, 21.6.06; AB NR, 2006, S. 500.
 - 28) BO CE, 2010, p. 694 s. et 925 s. (BS, TI et UR); BO CN, 2010, p. 2061 ss.
 - 29) BBI 2013 7185.
 - 30) L. Marquis / R. Lachat / D. Wisler, Vox: Analyse des votations fédérales du 29 novembre 1998, Genève, 1998.
 - 31) FF, 2001, p. 3769 ss. et 6187; BO CE, 2001, p. 829 s. et 1046; BO CN, 2001, p. 966 et 2011; DETEC, communiqué de presse, 30.5.01.
 - 32) Lib., 8.7.04.
 - 33) FF, 2010, p. 857 ss.; BO CN, 2010, p. 996 et 1675; BO CE, 2010, p. 919 et 1010; FF, 2010, p. 6037 s.
 - 34) Medienmitteilung BAV vom 20.2.12.
 - 35) Bund, 6.5 et 17.5.00; NZZ, 6.5, 17.5 et 29.7.00.
 - 36) TG, 25.4 et 19.5.01; LT, 2.6, 17.7, et 19.7.01; presse du 27.7, 1.9 et 5.9.01.
 - 37) BO CE, 2001, p. 590 ss.; LT, 6.9 et 6.10.01; AZ, 20.9.01; presse du 27.9 et 19.10.01.
 - 38) 24h, 16.12.03; DETEC, communiqué de presse, 15.12.03.; Presse du 6.12.03; DETEC, communiqué de presse, 5.12.03.
 - 39) Lib., 29.5.04; OFAC, communiqué de presse, 28.5.04.
 - 40) QJ, 12.7.04; LT, 4.12.04.
 - 41) QJ, 18.8.05; DETEC, communiqué de presse, 17.8.05.
 - 42) NZZ, 28.5.05; presse du 26.11.05; DETEC, communiqué de presse, 25.5.05.
 - 43) Presse vom 16.9.06.
 - 44) Presse vom 16.11.06; AB NR, 2006, S. 301.
 - 45) Presse du 21.11.08.
 - 46) FF, 2009, p. 4405 ss.; presse du 16.4.09 (Skyguide); NZZ, 22.5.09.
 - 47) LT, 8.4.10; OFAC, communiqué de presse, 7.4.10.
 - 48) BO CN, 2010, p. 398 ss., 1158, 1388 ss. et 1672; BO CE, 2010, p. 670 ss., 748, 903 et 1008; FF, 2010, p. 3975 ss. (arrêté) et 5999 ss. (loi).
 - 49) Presse du 3.12.10.
 - 50) NZZ, 14.4., 5.7. und 16.11.11; Medienmitteilung BAZL vom 22.6.11.
 - 51) Medienmitteilung BAZL vom 30.11.12.; Medienmitteilung BAZL vom 9.5.12, NZZ, 10.5.12.
 - 52) Medienmitteilung des Bundesrates vom 25.01.17; BaZ, 25.1., 30.8., 5.11.16, 22.2.17
 - 53) AB NR, 2016, S. 1140 f.; AB SR, 2017, S. 259 f.