

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Bilaterale Abkommen, Äussere Sicherheit, Innere Sicherheit
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Terribilini, Serge
2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Bilaterale Abkommen, Äussere Sicherheit, Innere Sicherheit, 1994 - 2019*. Bern: Année
Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	4
Eisenbahn	5
Luftfahrt	5
Post und Telekommunikation	9

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
SiK-NR	Sicherheitspolitische Kommission des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
VRV	Verkehrsregelnverordnung
GVVG	Güterverkehrsverlagerungsgesetz
LFG	Luftfahrtgesetz
EASA	European Aviation Safety Agency
UKV	Unbegleiteter kombinierter Verkehr

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CPS-CN	Commission de la politique de sécurité du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière
LTTM	Loi sur le transfert du transport de marchandises
LA	Loi fédérale sur l'aviation
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
TCNA	Transports combinés non accompagnés

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 15.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Réagissant à l'acceptation de l'initiative des Alpes et doutant que cette dernière soit compatible avec l'accord sur le transit, la **Commission européenne ainsi que le Conseil des ministres des transports** européens ont regretté la décision du souverain helvétique et **ont décidé de réévaluer** l'ensemble **des relations de l'UE avec la Suisse**. De fait, les négociations bilatérales qui devaient débiter en avril ont été reportées. En outre, à l'exception de l'Autriche, qui connaît des problèmes identiques à ceux de la Suisse en matière de transit, et de la Grande-Bretagne, plutôt compréhensive, la plupart des pays européens ont fait part individuellement de leur désapprobation, voire de leur condamnation. La France et l'Allemagne, notamment, ont eu des mots sévères pour qualifier la décision suisse. Pour leur part, les transporteurs des pays européens ont proposé de mettre en oeuvre des mesures de rétorsion.¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 28.05.1994
SERGE TERRIBILINI

Les autorités fédérales ont immédiatement tenu à rassurer leurs partenaires européens, notamment en certifiant que la Suisse tiendrait ses engagements internationaux. Devant le Conseil national, le gouvernement a déclaré que tout serait mis en oeuvre pour expliquer à l'UE que le vote suisse n'était pas un vote anti-européen et qu'il n'entraînerait pas de mesures discriminatoires. Durant les mois suivants, Adolf Ogi a ainsi profité de diverses conférences internationales sur les transports pour exposer la position helvétique aux représentants européens.²

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 2000.³

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.⁴

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).⁵

**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.⁶

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.⁷

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.⁸

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'édiction 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.⁹

Concrétisant la décision prise lors de la rencontre des ministres des transports des pays alpins l'année précédente à Vienne (A), l'Office fédéral des transports (OFT) a lancé une **étude approfondie concernant la bourse du transit alpin**, le marché des droits d'émission et les péages différenciés selon la demande (Toll+), afin de réunir des données scientifiques, techniques et opérationnelles comparables pour chacun de ces trois instruments de régulation du trafic alpin. Ces données doivent servir à l'élaboration de divers scénarios, appliquant individuellement ou combinant ces instruments, dont les effets régulatoires et les conséquences financières seront ensuite analysés. L'OFT a par ailleurs entrepris deux autres études, l'une portant sur la compatibilité de ces systèmes de gestion du trafic alpin avec le droit européen, avec l'accord bilatéral Suisse/UE sur les transports terrestres et avec le droit interne des Etats concernés, tandis que l'autre examine l'impact socioéconomique de ces systèmes sur les régions et les pays impliqués. Ces trois études fourniront la base pour les décisions de la rencontre ministérielle d'octobre 2011 présidée par la Suisse.¹⁰

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. ¹¹

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. ¹²

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 08.07.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Eisenbahn

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.¹³

Luftfahrt

ANDERES
DATUM: 27.04.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le **SAirgroup** a reçu le feu vert du gouvernement portugais pour une **participation dans le capital étatique de TAP-AirPortugal**, compagnie avec laquelle il coopère déjà depuis 1997. Si la reprise d'actions se concrétise, Swissair pourra obtenir 34% des actions pour une somme estimée à CHF 248 millions. SAirGroup a signé un contrat lui permettant la **prise de contrôle de la majorité des actions Sabena** avec 85%; depuis 1995 le groupe possédait 49,5% des actions, l'Etat Belge conservant les 50,5% restants. Dans l'histoire de l'aviation civile européenne, c'est la première fois qu'une compagnie d'aviation nationale tombera majoritairement dans les mains d'actionnaires étrangers. Parallèlement, l'Etat belge entrera à concurrence de 3,3% dans le capital du SairGroup dont il devient l'actionnaire principal. A Bruxelles et à Zurich, on parlait du principe que l'accord entrera en vigueur en 2001, après que les bilatérales auront été ratifiées en Suisse et dans l'Union Européenne et qu'il aura reçu la bénédiction des autorités de concurrence dont la Commission Européenne. La raison de la non-reprise immédiate de Sabena par Swissair était que si tel avait été le cas, la compagnie aurait perdu son statut de compagnie européenne et se serait vu traiter comme extra-communautaire.¹⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 23.06.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Au refus du Conseil fédéral l'année passée de permettre à EasyJet de relier le matin Barcelone depuis Genève (Swissair ne volant que le soir et utilisant donc que l'un des deux vols de sa concession), le conseiller Frey (prd, NE) y a répondu par le biais d'une initiative parlementaire. Celle-ci, contresignée par 65 parlementaires, visait à **ouvrir le ciel suisse à davantage de concurrence**, avant même la libéralisation introduite par les bilatérales, en permettant à des compagnies indépendantes comme EasyJet, d'utiliser les lignes que possède Swissair dans le cadre de son monopole. La proposition n'a pas obtenu l'appui de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national. Sans s'opposer à la demande de Frey, elle a cependant estimé qu'il n'était pas nécessaire d'accélérer un processus qui se réalisera de toute manière par le biais de l'accord bilatéral sur les transports aériens négociés avec l'UE. Ce dernier prévoit la suppression de tout monopole sur l'ensemble du territoire commun constitué par l'Union Européenne et la Suisse. Estimant que c'était exactement ce que demandait Frey, la Commission a décidé de renvoyer la requête à plus tard. Par la suite, Frey a retiré son initiative.¹⁵

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 prêt. 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.¹⁶

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 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.¹⁷

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.¹⁸

**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.¹⁹

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

abaisse 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.²⁰

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.²¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 30.11.2012
NIKLAUS BIERI

Am 9. Mai des Berichtjahres 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.²²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 22.02.2017
NIKLAUS BIERI

Im Januar 2016 kam nach Monaten der Unsicherheit wieder Bewegung in den Besteuerungsstreit 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.²³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.06.2017
NIKLAUS BIERI

Im August 2016 legte der Bundesrat die Botschaft zur **Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes (LFG 1+)** vor. Diese ziemlich technische Vorlage war vom Bundesrat in vier Themenblöcke gegliedert worden: Bezüglich der «Luftfahrtinfrastruktur» ging es um die Abgrenzung der Kompetenzen bei der zivilen Mitbenützung einer militärischen Infrastrukturanlage. Im Themenblock «Verfahren» wurden Rahmenbedingungen zur Erfassung und Finanzierung von Luftfahrtdaten festgelegt sowie das Verfahren zur Zulassung von Luftfahrthindernissen vereinfacht und gestrafft. Die «Flugsicherheit» sollte durch die einheitliche Verwendung der englischen Sprache beim Funkverkehr mit der Flugsicherung und durch die Aufzeichnung von Hintergrundgesprächen und -geräuschen bei Flugverkehrsstellen erhöht werden. Die «Luftsicherheit» sollte verbessert werden, indem Fluggesellschaften verpflichtet werden könnten, Passagierlisten an Strafverfolgungsbehörden herauszugeben, wenn wegen Straftaten ermittelt würde oder dadurch solche verhindert werden könnten. Staatsanwaltschaften und Gerichte sollten Meldung erstatten müssen bei Verurteilungen von im Sicherheitsbereich tätigen Flughafenangestellten oder laufenden Verfahren gegen diese. Zudem sollten mit einer Änderung des Fernmeldegesetzes die Einfuhr und der Besitz von Störsendern verboten werden. Neu sollte bereits der Versuch, einen gefährlichen Gegenstand in den Sicherheitsbereich eines Flughafens einzuführen oder unberechtigt in den Sicherheitsbereich einzudringen, geahndet werden können.

Im Dezember 2016 stimmte der Nationalrat der Vorlage in weiten Teilen zu, brachte aber auch Änderungen an: Die Schaffung einer Luftfahrt-Datenbank wurde abgelehnt, da sie laut Kommissionssprecher Hurter (svp, SH) kostentreibend und nicht gewinnbringend sei. Auch von der Verpflichtung zur englischen Sprache im Flugverkehr sah der Nationalrat ab – Nationalrat Jauslin (fdp, AG) hatte dargelegt, dass dies für Piloten der Sport- und Leichtaviatik einen unverhältnismässigen Aufwand bedeuten würde. Der Nationalrat wollte zudem, dass alle drei Jahre überprüft werde, ob und zu welchem Teil der Bund für die Kosten der Flugsicherung im benachbarten Ausland aufkommen soll.

Im März 2017 kam die Vorlage in den Ständerat, wo ohne Gegenantrag Eintreten beschlossen wurde. Während die KVF-SR ihrem Rat empfahl, bezüglich der Verpflichtung zur englischen Sprache im Flugverkehr dem Nationalrat zu folgen, bat Bundesrätin Leuthard darum, dem Bundesrat zu folgen. Die Kommunikation in den Landessprachen führe immer wieder zu Missverständnissen, was ein Sicherheitsrisiko darstelle. Die kleine Kammer folgte ihrem Votum mit 21 zu 18 Stimmen (0 Enthaltungen) und schuf so eine Differenz zum Nationalrat. Eine weitere Differenz ergab sich bezüglich den Luftfahrtdaten: Während der Bundesrat die Geoinformationsdaten zu Luftfahrthindernissen (Stromkabel, Berge, andere Hindernisse) digitalisieren und zentral zugänglich machen wollte, hatte der Nationalrat diese aus der Vorlage gestrichen. Die Kommission des Ständerats wollte dem Nationalrat folgen, aber Bundesrätin Leuthard konnte auch in dieser Frage das Plenum überzeugen.

Ende Mai 2017 beriet der Nationalrat die Differenzen. Bezüglich der Vorschrift zur englischen Sprache im Flugverkehr nahm der Rat einen Kompromiss an: Englisch sollte Vorschrift sein, doch könnte der Bundesrat für gewisse Bereiche Ausnahmen definieren. Mit dieser Lösung zeigte sich auch Bundesrätin Leuthard einverstanden. Bei der Frage nach einer Datenbank mit Luftfahrtdaten schwenkte der Nationalrat auf die Linie von Bundes- und Ständerat ein.

Anfang Juni 2017 stimmte der Ständerat in der letzten Differenz, dem nationalrätlichen Kompromiss zur Vorschrift von Englisch, diskussionslos zu.

In der Schlussabstimmung vom 16. Juni 2017 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 184 Stimmen ohne Gegenstimmen bei 11 Enthaltungen an. Der Ständerat stimmte der Teilrevision gleichentags ebenfalls einstimmig zu: Mit 43 Stimmen bei einer Enthaltung.²⁴

Post und Telekommunikation

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 31.01.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Compte tenu de l'interpénétration des installations militaires et civiles, l'arrivée d'opérateurs de télécommunication étrangers et privés sur le marché (Orange et Sunrise) a nécessité des clarifications. Un groupe de travail comprenant des représentants des cantons, de la police, de l'armée, du DETEC et des affaires étrangères a été mis sur pied pour esquisser une **politique de sécurité nationale** face à ces opérateurs. Il devra ensuite déterminer comment sauvegarder les intérêts nationaux: modification de la loi sur les télécommunications, introduction de disposition particulière dans les contrats de prestation ou construction de certaines infrastructures dévolues aux besoins militaires.²⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.11.2018
NIKLAUS BIERI

Mit der Botschaft vom 21. November 2018 zu einem **nationalen sicheren Datenverbundsystem** beantragte der Bundesrat dem Parlament einen **Verpflichtungskredit** von CHF 150 Mio. Mit dem Verpflichtungskredit soll ein nationales sicheres Datenverbundsystem entwickelt und beschafft werden. Bei der Sicherheitsverbundsübung 2014 und bei der strategischen Führungsübung 2017 war festgestellt worden, dass die Führungsorgane von Bund, Kantonen und Gemeinden, die Behörden und Organisationen für Sicherheit und Rettung sowie die Betreiberinnen von kritischen Infrastrukturen bei Katastrophen und Notlagen mit einer Strommangellage nur mit Einschränkungen oder gar nicht auf die verfügbaren zivilen Telekommunikationssysteme zugreifen könnten. Auch die fehlende Gesamtdarstellung mit Lagebildern (der sogenannte Lageverbund) war bei den Übungen als Schwachpunkt identifiziert worden. Mit der Schaffung eines neuen nationalen Datenverbundsystems könnten diese Schwachstellen behoben werden.²⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 14.06.2019
NIKLAUS BIERI

Die Vorlage zum Verpflichtungskredit für ein **nationales sicheres Datenverbundsystem** wurde im Juni 2019 im Nationalrat behandelt. Für die Sicherheitspolitische Kommission des Nationalrates erläuterte Balthasar Glättli (gp, ZH) das Geschäft. Er wies darauf hin, dass in der Kommission «von links und rechts» kritische Fragen gestellt worden seien, diese jedoch nicht die Notwendigkeit eines unabhängigen Kommunikationsnetzes in Frage stellten, sondern den Kostenrahmen von CHF 150 Mio., der vielen Parlamentsmitgliedern als zu hoch erschien. In der Eintretensdebatte zeigte sich dasselbe Bild: Das Vorhaben an sich wurde allseits begrüsst und gelobt, die Höhe des Kredits sowie die Etappierung in drei Etappen stiess auf Kritik. Eintreten wurde trotzdem ohne Gegenantrag beschlossen; in der Detailberatung wurde das Geschäft ohne Änderungsanträge und ohne Diskussion gutgeheissen und in der Gesamtabstimmung ohne Gegenstimme (mit 175 Stimmen bei 1 Enthaltung) angenommen.²⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.09.2019
NIKLAUS BIERI

Der Verpflichtungskredit für ein **nationales sicheres Datenverbundsystem** war im Juni 2019 vom Nationalrat angenommen worden. Im September des gleichen Jahres nahm der Ständerat das Geschäft auf, bei dem es um den Kredit für die Schaffung eines Kommunikationssystems geht, welches von den existierenden Kommunikationsnetzen unabhängig ist. Zwar beantragte der Bundesrat für den Zeitraum 2020-2027 einen Verpflichtungskredit von CHF 150 Mio., der Rat musste jedoch nur über eine erste Tranche von CHF 14.7 Mio. befinden. Eine zweite Projekttranche wird der Bundesrat gestützt auf den Projektfortschritt freigeben. Der Bundesrat wird das Parlament im Rahmen der jährlichen Budgetbeschlüsse über den Stand des Projektes informieren. Auf dieser Grundlage kann das Parlament dann weitere Beschlüsse und die Freigabe der jährlichen Tranchen beraten.

Dieses Vorgehen mit Tranchen war in der kleinen Kammer unumstritten: Sie folgte dem einstimmig gefassten Antrag ihrer Sicherheitspolitischen Kommission und nahm den Verpflichtungskredit diskussionslos und einstimmig an.²⁸

1) Presse des 21.2 au 24.2, 3.3, 5.3, 8.3, 14.3 et 15.3.94.

2) BO CN, 1994 p. 155 ss.; Presse des 21.2, 22.2, 8.3, 15.3, 16.3, 3.6 et 4.6.94; 24 Heures, 27.5 et 28.5.94

3) Presse du 3.2.99; DETEC, communiqué de presse du 18.6.99; TG, 11.1.99.

4) Presse du 16.3.99.

5) LT, 28.4.00.

6) NZZ, 15.7.00.

7) Presse du 29.9.00.

8) Presse du 2.11.00; LT, 15.11.00.

9) BO CN, 2008, p. 1086 ss., 1100 ss. et 1976; BO CE, 2008, p. 862 ss. et 1059. FF, 2009, p. 213 ss.

- 10) NZZ, 24.7.10; OFT, communiqué de presse, 14.6.10.
- 11) Communiqué de presse de l'OFT, 1.11.00; NZZ, 2.11.00.
- 12) LT, 11.5 et 16.9.04; 24h, 22.10.04; DETEC, communiqué de presse, 20.2 et 30.6.04.
- 13) Lib., 8.7.04.
- 14) NZZ, 4.2.00 (TAP); presse du 27.4.00 (Sabena).
- 15) Presse du 16.2.00; objet n° 99.444.
- 16) 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.
- 17) 24h, 16.12.03; DETEC, communiqué de presse, 15.12.03.; Presse du 6.12.03; DETEC, communiqué de presse, 5.12.03.
- 18) Lib., 29.5.04; OFAC, communiqué de presse, 28.5.04.
- 19) QJ, 18.8.05; DETEC, communiqué de presse, 17.8.05.
- 20) FF, 2009, p. 4405 ss.; presse du 16.4.09 (Skyguide); NZZ, 22.5.09.
- 21) LT, 8.4.10; OFAC, communiqué de presse, 7.4.10.
- 22) Medienmitteilung BAZL vom 30.11.12.; Medienmitteilung BAZL vom 9.5.12, NZZ, 10.5.12.
- 23) Medienmitteilung des Bundesrates vom 25.01.17; BaZ, 25.1., 30.8., 5.11.16, 22.2.17
- 24) AB NR, 2016, S. 2224ff.; AB NR, 2017, S. 1223.; AB NR, 2017, S. 733ff.; AB SR, 2017, S. 241ff.; AB SR, 2017, S. 430.; AB SR, 2017, S. 542.; BBI, 2016, S. 7133ff.
- 25) TG, 31.1.01.
- 26) Botschaft des Bundesrates vom 21.11.2018
- 27) AB NR, 2019, S. 1102 f. ; AB NR, 2019, S. 1105 ff.
- 28) AB SR, 2019, S. 610 f.