

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Innere Sicherheit, Beziehungen zur Europäischen Union (EU)
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
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Innere Sicherheit, Beziehungen zur Europäischen Union (EU), 1990 - 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	18
Eisenbahn	20
Schifffahrt	21
Luftfahrt	21
Post und Telekommunikation	27

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
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
EDA	Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
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
SSA	Schweizerisches Seeschiffahrtsamt
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
NAFTA	Nordamerikanisches Freihandelsabkommen
CESNI	Europäischer Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt
ZKR	Zentralkommission für die Rheinschiffahrt
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ATA	Alpentransitabgabe
PBG	Personenbeförderungsgesetz
<hr/>	
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
EEE	l'Espace économique européen
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
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
DFAE	Département fédéral des affaires étrangères
USAM	Union suisse des arts et métiers
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
OSNM	Office suisse de la navigation maritime
SEV	Syndicat du personnel des transports
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
USP	Union Suisse des Paysans
ALENA	Accord de libre-échange nord-américain
CESNI	Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure
CCNR	Commission centrale pour la navigation du Rhin
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales
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

Verkehrspolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 06.09.1990
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement, son opinion confortée par cette consultation, **resta intraitable sur la limite des 28 tonnes**. Il motiva son refus en soulignant que la N2 supportait déjà une grande partie du trafic de transit franchissant l'arc alpin, que la dégradation de la qualité de l'air à ses abords atteindrait des degrés insupportables et, enfin, que toutes les possibilités du trafic combiné n'étaient pas épuisées. A. Ogi, afin de faire un geste à l'endroit de la CE, a cependant déclaré examiner les possibilités d'augmentation rapide des capacités suisses de ferroutage.¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 23.11.1990
SERGE TERRIBILINI

Les négociations entre la Suisse et la CE se sont poursuivies en 1990 au sujet du trafic de marchandises de transit. La principale exigence des Européens à l'égard de la Suisse concernait l'ouverture d'un corridor routier à travers son territoire permettant le transit des camions de 40 tonnes, poussant ainsi la Confédération à transiger sur son principe d'un poids maximum pour les poids lourds de 28 tonnes. Dès l'an passé, la CE a paru assouplir sa position; si l'exigence d'un couloir pour les 40 tonnes n'avait jamais été officiellement levée, elle ne paraissait plus être à l'ordre du jour. La Communauté s'est, semble-t-il, considérablement rapprochée des thèses helvétiques en matière de transports puisqu'elle prône de plus en plus une politique orientée vers le trafic combiné rail/route.²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.12.1990
SERGE TERRIBILINI

En fin d'année, les ministres des transports des Douze ont demandé à la Commission européenne de continuer, en 1991, les négociations en cours avec la Suisse afin de tenter de sortir de l'impasse dans laquelle, malgré tout, elles se trouvent, des blocages sérieux subsistant encore. **La CE désirerait plus de souplesse de la part de la Suisse pour ce qui est des exemptions à accorder aux 40 tonnes lorsque ceux-ci véhiculent des denrées périssables**. Elle exige, de plus, que ce type de transport soit, dans une certaine mesure, autorisé à circuler sur le réseau autoroutier suisse la nuit et le dimanche. Par ailleurs, plusieurs Etats de la CE (Allemagne, Grèce) ont proposé d'intégrer ces négociations dans celles sur la création d'un Espace économique européen (EEE) afin d'obtenir plus facilement des concessions. Une majorité de pays s'y est cependant opposée. La Suisse, quant à elle, a toujours rejeté cette idée.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Dans le même élan, le Conseil fédéral a encore présenté son message relatif à l'**accord** européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (**AGTC**), qui s'inscrit dans la même logique que le traité sur le transit (MCF 92.047). Adopté en 1991 par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, et signé par la Suisse la même année, ce texte va dans le sens de la politique helvétique des transports; il entend favoriser un transfert plus important du transport de marchandises de la route au rail dans toute l'Europe. Pour cela, il prévoit une amélioration de la qualité des infrastructures et des conditions d'exploitation du trafic combiné en engageant les parties contractantes à se conformer aux données techniques figurant dans l'accord. De plus, il stipule de faciliter les passages aux frontières afin d'augmenter la rapidité de ce mode de transport et, donc, son attractivité.

Ce texte a été **adopté à l'unanimité par le parlement**, malgré l'abstention des écologistes.⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.02.1994
SERGE TERRIBILINI

L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (Initiative des Alpes), sur laquelle le peuple et les cantons devaient se prononcer, a été déposée en 1990. Son texte propose, pour protéger la région alpine, de transférer complètement le trafic de transit de la route au rail en l'espace de dix ans et de geler la capacité des routes de transit. En 1992-1993, le Conseil fédéral et les Chambres l'avaient rejetée. A l'inverse, le souverain a accepté cette initiative avec près de 52 pour cent de oui et 13 6/2 cantons. Comme il est d'usage en matière de scrutins

routiers et environnementaux, le principal clivage s'est situé entre cantons romands et alémaniques. Tandis que les premiers ont nettement repoussé l'initiative, les seconds l'ont tous approuvée (à l'exception d'Argovie), en particulier ceux qui se situent sur l'axe du Gothard (Lucerne, Nidwald, Uri et le Tessin). La plus forte proportion de oui est venue d'Uri (87.6%), canton particulièrement victime du trafic de transit, et le rejet le plus massif fut le fait du Valais (74.4%) en raison du danger pesant sur la réalisation de la N9. En Suisse romande, l'acceptation de l'initiative a souvent été vue comme un nouveau vote anti-européen. De nombreuses voix ont ainsi protesté contre la décision imposée par la majorité alémanique, la plus virulente ayant été celle de Jean-Pascal Delamuraz, ce qui n'a pas manqué de lui attirer de nombreuses critiques.

Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%

Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2

Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

Mots d'ordre:

– Oui: PS, PE, AdI, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.

– Non: PRD (3*), PDC (7*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

Les partisans de l'initiative – socialistes, écologistes, minorités bourgeoises radicales et démocrates-chrétiennes, élus et populations de cantons concernés (notamment Uri) ainsi qu'associations de protection de l'environnement – ont mis en avant le fait que celle-ci était le complément idéal aux NLFA, à l'accord sur le transit avec l'UE et à la Convention alpine; elle permettrait à ces textes et projets de se concrétiser en obligeant réellement à transférer le trafic de transit, en constant accroissement, de la route au rail. Cela serait nécessaire pour protéger la région alpine contre la pollution atmosphérique et surtout le bruit. Ces nuisances seraient devenues insupportables dans certaines régions, notamment le canton d'Uri. De plus, un tel transfert permettrait au rail de regagner des parts de marché par rapport à la route; le rôle de cette dernière dans le trafic de marchandises n'a en effet cessé d'augmenter depuis plusieurs années. Le passage de la route au rail aurait en outre l'avantage de rentabiliser les futures infrastructures ferroviaires (NLFA) qui, sans cela, deviendraient largement déficitaires. Les partisans n'ont pas estimé que leur texte était anti-européen ou discriminatoire vis-à-vis des transporteurs étrangers; selon eux, ces derniers et les Suisses devraient être traités de la même manière sur le plan juridique. Par ailleurs, en adoptant ce texte, la Suisse se poserait en exemple et en précurseur pour le reste de l'Europe.

Les opposants à l'initiative – une bonne part des partis bourgeois, les automobilistes, les transporteurs routiers ainsi que le gouvernement – ont affirmé que celle-ci créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Sur le plan des principes, ils n'ont pas admis que l'on contredise la règle prescrivant le libre choix du moyen de transport. Manifestant également le souci de protéger l'arc alpin et de transférer le trafic de transit de la route au rail, ils ont reproché au texte son caractère contraignant. Selon eux, la politique fédérale vise un résultat identique en construisant les infrastructures nécessaires (NLFA notamment), mais en usant, afin qu'elles soient utilisées suffisamment, d'instruments conformes à l'économie de marché (taxes incitatives). Les opposants ont en outre relevé que les neuf dixièmes des marchandises transportées en Suisse transitaient déjà par le rail. Par ailleurs, ils ont mis en doute l'efficacité même des mesures proposées. Selon eux, l'initiative conduirait les routiers européens à contourner la Suisse, ce qui ne ferait que déplacer le problème ailleurs. De plus, seule une part minime du trafic dans les Alpes serait touchée; la majorité, soit le trafic intérieur et le trafic d'import-export ne serait pas concerné. Cela créerait de fait une inégalité entre les transporteurs suisses et étrangers. Ces derniers étant discriminés, les pays européens ne manqueraient certainement pas d'infliger à la Suisse des mesures de rétorsion, d'autant que plusieurs traités internationaux seraient violés (accord sur le transit notamment). D'autre part, l'initiative défavoriserait les régions alpines en empêchant la réalisation de certaines routes, en tête desquelles la N9 de Sierre (VS) à Brigue (VS), et y freinerait l'activité économique, commerciale et touristique.

La campagne sur cet objet fut très animée. Du côté des opposants, Adolf Ogi a

manifesté un grand engagement pour que les projets de son département ainsi que l'accord sur le transit ne soient pas remis en cause. Un des points forts fut sa confrontation télévisée avec le Landamann d'Uri durant laquelle il s'est clairement rendu impopulaire en faisant montre d'une certaine arrogance en prétendant que Uri ne devait pas protester contre les décisions fédérales car c'était un canton subventionné à 100 pour cent. D'aucuns ont affirmé que la campagne avait connu là un tournant en Suisse alémanique. Par ailleurs, le chef du DFTCE n'a pas craint de dramatiser l'enjeu, assurant que les conséquences d'une acceptation seraient terribles, tant au niveau international (relations avec l'UE) que national (gel des constructions routières). De leur côté, les partisans de l'initiative n'ont pas été moins actifs et ont axé leur propagande sur les conditions de vie difficiles dans le canton d'Uri en raison du transit routier. Ils ont en outre concentré leurs attaques sur la personne d' Adolf Ogi.

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent nombreux à voter oui.⁵

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.⁶

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.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 22.11.1994
SERGE TERRIBILINI

Dans un premier temps, les ministres des transports des Douze n'ont pas été entièrement convaincus par les propositions helvétiques. Après explications complémentaires de la Suisse, la Commission européenne a toutefois relevé que les propositions helvétiques pouvaient satisfaire les exigences européennes en ce sens qu'elles étaient non discriminatoires, conformes à l'accord sur le transit et garantissaient le libre choix entre rail et route. Fin novembre, les ministres des transports de l'UE, assistés de celui de l'Autriche, ont ainsi décidé de **débloquer la situation entre la Suisse et ses partenaires**. Ils ont demandé à la Commission de reprendre la préparation des directives de négociations **dans le secteur des transports routier et aérien**. L'ouverture de ces dernières n'a été fixée que pour le printemps 1995, contrairement aux autres dossiers (agriculture, recherche, libre circulation des personnes, accès aux marchés publics et obstacles techniques aux échanges) pour lesquels les discussions ont été entamées à la mi-décembre.⁸

Les négociations entre la Suisse et l'Union européenne sur la question des transports aériens et terrestres ont enfin pu débuter au printemps.

Après deux ans de travaux préparatoires et d'atermoiments, dus entre autres à l'adoption de l'initiative des Alpes en 1994, les ministres des transports des Quinze ont adopté le mandat de négociations présenté par la Commission européenne. Cette ouverture des pourparlers, promise par les Etats-membres pour le début de l'année, était pourtant loin d'être acquise quelques semaines auparavant: la Suisse ayant paraphé avec les Etats-Unis en février un accord de libéralisation de l'espace aérien entre les deux pays, certains pays membres de l'Union, principalement l'Italie et le Portugal, qui craignaient des conséquences négatives pour leur compagnie nationale, ont fait pression pour que l'ouverture des négociations soit retardée jusqu'à ce que la Confédération dénonce cet accord. Heureusement pour la Suisse, les ministres européens, plus particulièrement ceux britannique et français, ont estimé qu'il n'était plus possible de repousser à plus tard la perspective d'un accord indispensable aux deux parties.

Les ministres européens ont néanmoins chargé la Commission de procéder à une étude sur les conséquences de l'accord «open sky» sur le marché aérien européen. Ils ont également exigé qu'une clause soit introduite dans le futur accord avec la Suisse afin de permettre à l'UE de rompre ce dernier si la Confédération devait signer un traité avec des pays tiers à même de porter préjudice à l'Union. En fin d'année, la Commission européenne a rendu publiques les conclusions de son étude, estimant que l'accord entre la Suisse et les Etats-Unis n'avait qu'une influence négligeable sur le marché aérien européen et que, par conséquent, il ne devait pas affecter les négociations entre l'UE et la Suisse.⁹

Concernant le volet aérien, la position communautaire a été encore moins généreuse.

En effet, contrairement à ce qu'avait laissé entendre en début d'année la Commission européenne, les ministres des transports ont accordé uniquement aux compagnies aériennes helvétiques un droit de trafic illimité, et non celui d'effectuer des vols intra-communautaires (droit de cabotage), même s'ils ont laissé entrevoir que ce droit pourrait être accordé si la Suisse faisait des concessions sur la question des 40 tonnes ainsi que sur celle de la libre circulation des personnes. La principale raison de ce revirement de l'Union trouve son origine dans l'accord «open sky» paraphé par la Confédération et les Etats-Unis. N'ayant pas obtenu de renvoyer à plus tard l'ouverture des négociations, les Etats membres qui s'opposaient le plus vivement à l'accord helvético-américain ont convaincu les ministres des transports européens de prendre cette mesure, considérée par beaucoup de rétorsion. L'UE a également invoqué, à titre justificatif, le manque de symétrie d'une telle libéralisation, le marché européen étant cinquante fois plus grand pour les compagnies helvétiques que ne l'est celui suisse pour les compagnies européennes. En outre, les ministres des Quinze ont exigé que la Confédération reprenne la législation communautaire en matière de tarifs et de concurrence aérienne et qu'en cas de litige, la Cour européenne de justice soit compétente.

Côté helvétique, les réactions au contenu du mandat de négociations ont été variées.

Si les partis gouvernementaux ont salué l'ouverture des pourparlers, les milieux écologistes se sont inquiétés d'une éventuelle levée de l'interdiction des 40 tonnes. A ce sujet, l'Association Transport Environnement (ATE) a fait savoir que, bien qu'elle ne considère pas la suppression de la limite des 28 tonnes comme un tabou, celle-ci devrait être accompagnée de mesures rendant le rail compétitif. Elle a ajouté, de concert avec Greenpeace, que si de telles mesures n'étaient pas prises, elle n'hésiterait pas à lancer un référendum. Les auteurs de l'initiative des Alpes - opposés pour leur part catégoriquement à la suppression voire même à un relâchement de cette limite - ont fait recours contre le mandat de négociations auprès de la Commission européenne et ont adressé une pétition au parlement européen, estimant qu'un tel mandat constituait une violation flagrante de l'Accord sur le transit valable jusqu'en 2004. L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) a quant à elle répété son intérêt pour une levée progressive de la limite des 28 tonnes. Sur le volet aérien, la direction de Swissair s'est déclarée satisfaite, et a relativisé l'impossibilité pour elle d'effectuer des vols entre deux destinations communautaires, estimant que cette question constituerait l'objet de la prochaine étape des négociations.

Les pourparlers sur les transports ont débuté quelques jours après l'adoption du mandat de négociations par les ministres de Quinze. Sans surprise, ces tractations ont figuré parmi celles les plus difficiles et n'ont pu être conclues pendant l'année sous revue, à l'instar des autres objets en discussion. En effet, dès le début des négociations, les représentants européens – en réponse aux déclarations helvétiques selon lesquelles il n'était pas question de déroger à l'Accord de transit en ce qui concerne la limite des 28 tonnes – ont fait savoir que la suppression de cette limite constituait l'objectif principal de l'UE. Outre l'argument selon lequel l'entrée en vigueur de l'initiative des Alpes rendait caduque cette mesure, Bruxelles a justifié son intransigeance en affirmant que les incertitudes qui pesaient en Suisse sur la construction des NLFA pouvaient faire craindre le pire, ou du moins ne garantissaient pas l'existence d'infrastructures permettant un volume de transport de marchandises satisfaisant. Elle a également fait référence à la situation de plus en plus intenable de l'Autriche, qui du fait de l'interdiction des 40 tonnes sur le territoire helvétique, avait vu, depuis son entrée dans l'UE, le volume du trafic sur le Brenner augmenter de 20 pour cent. Un autre point qui a empêché toute possibilité d'accord a été la question du cabotage terrestre, l'Union refusant de satisfaire les exigences de la Confédération. Aussi, mis à part des questions de détails, les principaux points de convergence ont concerné les principes du trafic combiné et de la vérité des coûts, Bruxelles, tout en divergeant sur les moyens permettant de mettre en oeuvre ces principes, se rapprochant de la position helvétique. En outre, les deux parties se seraient mises d'accord au sujet du libre accès aux infrastructures ferroviaires. Concernant le volet aérien, la partie suisse n'a pu obtenir un assouplissement de la position de l'UE sur la question du droit de cabotage. L'aspect institutionnel des exigences de l'Union a également posé problème, la Suisse n'acceptant pas que ce soit la Cour européenne de justice de Luxembourg qui soit compétente en cas de litige. Il semble néanmoins que sur cette dernière question, la Confédération ait assoupli sa position. A ce sujet, il est à noter que la Commission a publié en fin d'année un livre vert sur le trafic routier. Adhérant au principe de la vérité des coûts, la Commission est favorable à une taxation très différenciée selon le kilométrage parcouru, le lieu (régions périphériques ou ville), l'heure de la journée, le bruit et le degré de pollution du véhicule. Mais cette taxation doit, selon la Commission, couvrir les coûts externes du trafic routier, et non pas, contrairement à ce que prône la politique helvétique, avoir comme objectif principal le transfert de la route au rail. Aussi, elle doit respecter le principe du libre choix du moyen de transport.

Devant cette impasse, **les autorités helvétiques ont tenté de débloquer la situation en proposant de mettre entre parenthèses les questions problématiques**, espérant ainsi pouvoir aboutir à un accord minimal, notamment sur le trafic aérien. **La Commission a rejeté cette demande**, estimant qu'en vertu du principe du parallélisme, le domaine des transports ne pouvait être traité indépendamment des autres objets en discussion. A la fin de l'année, il semblait que seule une redéfinition des mandats de négociations respectifs – c'est-à-dire seule une décision politique comprenant du côté helvétique la levée de la limite des 28 tonnes notamment – pouvait relancer les tractations.¹⁰

En début d'année, les négociations bilatérales entre l'Union européenne et la Suisse sur les questions relatives aux transports se trouvant dans une impasse du fait notamment de l'exigence européenne de voir la limite des 28 tonnes tomber progressivement, le Conseil fédéral a tenté de relancer les tractations par de nouvelles propositions allant timidement dans le sens désiré par les Quinze. A l'instar de l'approche suggérée dans le domaine de la libre circulation des personnes, **le gouvernement a proposé une stratégie en deux phases** permettant de conclure immédiatement un accord sur les points de convergence. Dans un premier temps (1999) et dans le but de satisfaire l'exigence européenne d'autoriser l'accès aux grandes villes du Plateau suisse, le Conseil fédéral entendait notamment procéder à un élargissement des zones frontalières où les 40 tonnes peuvent déjà circuler. Lors d'une deuxième étape, la question de la levée définitive de la limite de 28 tonnes devait être abordée dans le cadre d'un nouveau round de négociation, l'abandon éventuel de cette mesure pouvant intervenir au plus tôt après 2005, une fois les instruments fiscaux de l'initiative des Alpes mis en place. Pour de nombreux observateurs, cette remise en cause partielle du tabou des 40 tonnes est à attribuer en grande partie au changement d'hommes à la tête du DFTCE, M. Leuenberger n'hésitant pas à se démarquer de la ligne suivie par son prédécesseur.¹¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 12.03.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Prenant acte que la question des 40 tonnes ne constituait plus un tabou pour le gouvernement helvétique, les **ministres des transports des Quinze ont néanmoins fait savoir que les nouvelles propositions helvétiques étaient nettement insuffisantes**. En premier lieu, il fut relevé que si une stratégie en deux phases pouvait avoir l'assentiment des Etats membres, celle proposée par l'exécutif helvétique était cependant beaucoup trop floue et insuffisamment contraignante pour la Confédération, l'abolition de l'interdiction des 40 tonnes n'étant qu'évoquée par les autorités helvétiques. Selon les ministres des transports européens, la Confédération ne pouvait espérer aboutir à un accord – et notamment obtenir des concessions sur la question du trafic aérien – que si elle s'engageait d'ores et déjà à lever complètement la limite des 28 tonnes au plus tard en 2005. Au sujet de l'élargissement dès 1999 des zones frontalières, les Quinze ont également souligné que cette mesure était loin de satisfaire leur requête quant à la possibilité pour les 40 tonnes européens d'avoir accès aux villes du Plateau suisse. Enfin, ni l'exigence concernant la levée de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, ni celle portant sur un accroissement des possibilités de transiter par la Suisse n'étaient véritablement prises en compte par les nouvelles propositions helvétiques.¹²

ANDERES
DATUM: 04.04.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Conscient de la détermination de l'UE sur la question des 28 tonnes, **le Conseil fédéral a révisé le mandat de négociations** de ses représentants, à la suite d'une large consultation intérieure avec les partis et les principaux milieux concernés. A la différence des propositions précédentes, le nouveau mandat prévoit explicitement d'abolir la limite des 28 tonnes. Plus précisément, cette limite devrait être dès 2001 rehaussée à 34 tonnes, puis en 2005 totalement abandonnée, la Suisse reprenant alors la législation européenne en matière de tonnage. Parallèlement, pour respecter les exigences de l'initiative des Alpes, des mesures fiscales – principalement la taxe poids lourd liée aux prestations et la redevance alpine – seraient progressivement introduites afin de réaliser le transfert du trafic de la route au rail (2001: taxe poids lourd; 2005: taxe sur le transit alpin). Le montant de ces nouvelles taxes devrait être harmonisé avec celui en vigueur en Europe afin d'éviter tout effet de contournement du trafic aux dépens de l'Autriche et de la France. Cependant, une clause de sauvegarde devrait permettre à la Confédération de prélever des taxes suffisamment élevées au plus tard en 2005, ce même dans l'hypothèse où l'UE n'aurait pu adapter sa fiscalité routière au principe de la vérité des coûts. En ce qui concerne l'accès immédiat au Plateau pour les 40 tonnes européens, le Conseil fédéral a en revanche refusé d'aller dans le sens désiré par les Quinze, estimant notamment impossible de s'assurer que les poids lourds de ce gabarit se limitent bel et bien aux seules grandes villes helvétiques.¹³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.06.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

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

Mentionnons également que les Quinze ont rejeté un projet d'accord de la Commission européenne qui prévoyait, parallèlement à la hausse progressive du tonnage autorisé sur les routes helvétiques, l'adaptation concertée des fiscalités routières européennes et suisses au principe de la vérité des coûts. Selon les ministres respectifs des différents Etats-membres, un accord avec la Suisse ne devait pas entraîner des décisions précipitées liant les mains de l'UE en la matière, la question de la vérité des coûts n'ayant encore été que très peu discutée au sein de l'Union. La Commission envisageant par ailleurs de percevoir sur les axes de transit alpins une taxe spécifique à cet espace géographique, l'Allemagne et la Hollande ont pour leur part clairement fait

savoir qu'elles s'opposeraient à toute solution limitée à l'arc alpin. Selon ces deux pays, les problèmes du trafic poids lourd ne sont pas limités aux Alpes.¹⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.12.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Alors que la situation semblait passablement bloquée, **la réunion des ministres des Quinze du mois de décembre a redonné quelques espoirs aux négociateurs**, le commissaire européen en charge des transports N. Kinnock – plus réceptif à la politique helvétique – enjoignant les Etats-membres de ne pas laisser s'enliser le dossier. En effet, sur proposition de l'ancien chef des travaillistes britanniques, les ministres des transports ont donné leur accord à un certain nombre de points-clés susceptibles de relancer les tractations. En premier lieu, les ministres des Quinze ont approuvé le principe selon lequel la Suisse est en droit de substituer à la limite des 28 tonnes des mesures fiscales susceptibles de promouvoir le transfert du trafic routier sur le rail. Cette nouvelle taxation ne devra cependant pas dépasser un certain plafond, qui devra être déterminé au sein du futur accord. De plus, afin d'éviter que le trafic ne se déverse encore plus sur l'axe du Brenner (A), les redevances que percevra la Suisse ne pourront être supérieures à celles prélevées par les autorités autrichiennes. En second lieu, les ministres des transports ont donné leur aval à l'idée selon laquelle les deux parties pourront toutes deux bénéficier d'une **clause de sauvegarde**: si la Suisse pourra élever le montant de ses redevances au cas où ses objectifs de transfert du trafic de la route au rail ne devaient pas être atteints, l'UE pourra de son côté exiger la baisse des taxes helvétiques au cas où la construction des NLFA ne se faisait pas dans les délais convenus. Enfin, les ministres européens ont fait leur proposition de la Commission de créer, dès l'entrée en vigueur de l'accord, un corridor contingenté à travers les Alpes. Ce corridor – qui permettrait à un nombre encore indéterminé de camions de 40 tonnes de traverser le territoire suisse – servirait à atténuer les craintes de l'Italie et de la Grèce d'être coupées du reste de l'Europe par la barrière fiscale helvétique.¹⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 09.12.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En fin d'année, le dossier des transports a connu un **dernier rebondissement, sur le plan de la politique intérieure** cette fois-ci. Le président du PS, P. Bodenmann, a en effet été accusé par la presse et les partis bourgeois de vouloir saboter la nouvelle offre faite par le gouvernement: le conseiller national haut-valaisan aurait téléphoné à une proche collaboratrice du ministre des transports autrichien – quelques jours avant l'entretien que ce dernier devait avoir avec M. Leuenberger – pour lui dire tout le mal qu'il pensait de la proposition helvétique concernant la limite de tonnage. P. Bodenmann l'aurait plus particulièrement incitée à refuser l'offre de la Suisse et à demander, en lieu et place, la levée totale dès 1999 – et non plus progressive dès 2001 – de la limite des 28 tonnes. Selon le président socialiste, la Confédération était tout à fait en mesure de transférer sur le rail – moyennant une introduction anticipée de la taxe poids lourd kilométrique et quelques travaux d'aménagement au Lötschberg – les nombreux camions qui ne manqueraient pas d'affluer sur les axes de transit helvétiques, déchargeant ainsi les routes autrichiennes. Le chef du DFTCE – qui n'a pris connaissance de l'entretien téléphonique de son camarade de parti que lors de la rencontre avec le ministre autrichien – a vivement réagi, accusant P. Bodenmann de "lui tirer dans le dos" et de ne pas respecter les rôles respectifs de chacun.¹⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 31.01.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

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

Sur les deux autres principaux points d'achoppement du dossier – à savoir la possibilité pour un certain nombre de 40 tonnes de traverser la Suisse dès l'entrée en vigueur de

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

Signalons qu'en ce qui concerne l'exigence européenne de lever l'interdiction de circuler la nuit, le conseil fédéral a proposé, dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur les règles de circulation routière, de raccourcir d'une heure la durée de l'interdiction. Devant l'écho plutôt négatif rencontré lors de la procédure de consultation, le gouvernement a toutefois préféré faire marche arrière. La plupart des milieux consultés, à l'exception du PRD et des milieux économiques, ont en effet relevé qu'il était inopportun de faire cette concession sans contrepartie européenne. La nouvelle ordonnance prévoit quand même d'assouplir les conditions prévalant pour les denrées périssables: celles-ci pourront être transportées nuitamment toute l'année. Notons également que le conseil fédéral a élargi de 10 à 30 kilomètres le rayon des zones autour des gares de transbordement au sein desquelles les 40 tonnes sont autorisés à acheminer leur chargement.¹⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.05.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Ayant pris note de la nécessité d'assouplir sa position, **le Conseil fédéral fit une nouvelle offre dans le courant du mois de mai**, ce au terme d'une intense procédure de consultation durant laquelle les principaux acteurs politiques et économiques assurèrent le gouvernement de leur soutien. En ce qui concerne l'imposition du trafic routier, le gouvernement proposa, outre une baisse du coût de la traversée, de **taxer de façon différenciée les camions selon leur degré de pollution**. Selon ce nouveau système, les poids lourds datant d'avant 1993 (47% du parc poids lourds) devraient s'acquitter d'une taxe de CHF 515, ceux mis en circulation entre 1993 et 1996 (39%) CHF 460 et ceux plus récents (14%) CHF 405. En moyenne, le coût de la traversée de la Suisse s'élèverait à CHF 460. Afin de maintenir constant ce prix moyen, les taxes affectant les véhicules les plus récents seraient rehaussées au fur et à mesure du renouvellement du parc poids lourds. Concernant le contingent de 40 tonnes, le gouvernement accepta de relever les contingents autorisés à 70'000 dès l'entrée en vigueur de l'accord, ce chiffre devant être porté à 140'000 unités en 2001 et à 210'000 en 2003. En contrepartie, les autorités suisses rappelèrent qu'elles souhaitaient que l'accord comprenne une clause de sauvegarde permettant à la Suisse d'augmenter de 10% le prix du transit en cas d'afflux massif de poids lourds. Elles réitérèrent également leurs exigences en matière de trafic aérien (obtention des 5e et 7e libertés).¹⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 24.05.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Prenant connaissance des nouvelles offres helvétiques, la Commission européenne fit part de sa satisfaction et nota que ces dernières – même si elles devaient être encore assouplies – pouvaient constituer une base de discussion pour la phase finale des négociations. Alors que de part et d'autre un certain optimisme régnait sur la probabilité d'aboutir à un accord avant l'été, un coup de théâtre fit néanmoins s'envoler tous les espoirs à ce sujet. **Le Conseil des ministres européens des transports**, qui devait donner son feu vert pour l'ouverture du dernier round, fut en effet au dernier moment **annulé par l'UE**. Dénonçant le manque de fiabilité des propositions helvétiques, l'Union expliqua que la Suisse avait modifié son offre à la dernière minute en précisant que les montants relatifs à la taxation devaient être ajustés d'ici 2005 au renchérissement (estimation: 10-15%). Du côté suisse, vaines furent les déclarations selon lesquelles il avait toujours été clairement spécifié que les chiffres devaient être adaptés à l'inflation.¹⁹

ANDERES
DATUM: 02.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Suite à l'annulation de cette rencontre, les négociations bilatérales sur le dossier des transports entrèrent dans une **période de quasi-blocage pendant près de cinq mois**. Face à cette situation critique s'élevèrent de nombreuses voix sur le plan interne demandant au Conseil fédéral d'assouplir de façon plus conséquente sa position. De l'avis que les enjeux étaient encore plus importants pour la Suisse sur les autres principaux dossiers (transport aérien, recherche, libre circulation des personnes), les milieux économiques firent part de leur souhait de voir les négociations se conclure encore cette année, quitte à faire d'importantes concessions. Certains partis bourgeois (UDC et PRD) proposèrent, afin de sortir de l'impasse, de soumettre au souverain un

nouvel article constitutionnel beaucoup moins contraignant que le texte de l'initiative des Alpes. A l'autre extrême, le parti écologiste et les mouvements de défense de l'environnement (ATE, Comité de l'initiative des Alpes, WWF) laissèrent clairement entendre que toute taxation en dessous des CHF 500 serait motif à référendum.²⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 08.10.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En octobre, conscient qu'il fallait prendre en compte tant les revendications des milieux soucieux de la protection de l'arc alpin que celles européennes et internes en faveur d'un assouplissement de la position helvétique, le Conseil fédéral, à nouveau fort du soutien des partis gouvernementaux, suggéra une **toute nouvelle stratégie** censée concilier ces points de vue apparemment inconciliables. De l'avis que ce n'était pas tant le montant des taxes routières que la différence de coût entre la route et le rail qui permettrait le transfert de trafic de l'une à l'autre – selon les experts, une différence en faveur du rail de CHF 75 francs suffit pour réaliser le transfert –, les autorités helvétiques proposèrent, afin de pouvoir **abaisser à CHF 410** le montant moyen de la fiscalité routière, de **subventionner le trafic ferroviaire** d'un montant à même de garantir une plus grande attractivité pour le rail (150 millions en 1999, 200 millions en 2006). Concernant la clause de sauvegarde, le gouvernement précisa que celle-ci comprenait également un volet non fiscal: outre la possibilité d'augmenter de façon unilatérale les montants perçus sur les poids lourds, la Suisse devait également avoir la possibilité de limiter quantitativement le nombre de 40 tonnes.²¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.11.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

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

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 06.11.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

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

Cet avis fut relayé par de nombreux ténors des partis gouvernementaux qui appelèrent l'Union à abattre ses cartes, cette succession de concessions helvétiques étant quelque peu humiliante et produisant la plus mauvaise impression sur l'opinion publique interne.²²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.11.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

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

fiscalité comprenant uniquement les coûts d'infrastructure serait acceptable.²³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 13.12.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Face à cette exigence qui semblait remettre totalement en cause les fondements même de sa politique, **le Conseil fédéral chercha à en atténuer la portée.** Il releva notamment que les coûts d'infrastructure étaient calculés au sein de l'UE de telle façon que les montants étaient très proches de ceux auxquels la Suisse aboutissait en tenant compte des coûts externes également.²⁴

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).²⁵

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 BEZIEHUNGENDATUM: 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.²⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 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.²⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 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.²⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 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.²⁹

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.³⁰

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 2000.³¹

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.³²

ANDERES

DATUM: 18.03.1999
LAURE DUPRAZ

L'accord sur les transports terrestres a été accueilli dans l'ensemble positivement par les milieux consultés. Seuls la Fédération suisse des cheminots (SEV) et Pro Bahn Schweiz se sont montrés réellement sceptiques. Nombreux ont critiqué l'octroi de contingents de 40 t durant la période transitoire et jugés les taux de la RPLP trop bas pour permettre le transfert du trafic transalpin sur le rail. Pratiquement tous les milieux ont qualifié de nécessaires les mesures d'accompagnement, mais de grandes divergences sont apparues quant à leur forme et mise en œuvre. Seul le Centre Patronal les rejeta catégoriquement; l'Union suisse des arts et métiers aurait préféré les séparer de l'accord. Concernant le transfert, les partis gouvernementaux ont exigé un objectif annuel de 650 000 camions au maximum dès 2007. Les associations écologistes, le

comité de l'initiative des Alpes et la SEV ont souhaité un objectif maximal de 500 000 trajets pour la même date, ainsi que des objectifs intermédiaires. Pratiquement tous les milieux consultés ont demandé que la Confédération augmente ses dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire. Les partis gouvernementaux ont souhaité un plafond de dépenses annuel de CHF 300 millions, les CFF de CHF 350 millions et les associations écologistes de CHF 500 millions. Le Vorort, par contre, s'est opposé à une telle augmentation. Les avis ont été partagés sur la répartition des contingents de 40 t entre les transporteurs suisses: les associations écologistes et la SEV ont souhaité que les transporteurs suisses obtiennent la moitié du contingent de ceux de l'UE; les partis gouvernementaux, la CGC, les associations de transport routier et le Vorort ont réclamé un contingent identique. Ces derniers ont également contesté que l'octroi de ces contingents soit subordonné à l'obligation d'utiliser également le rail. Le renforcement des contrôles du trafic lourd a été généralement approuvé. Les cantons se sont déclarés prêts à participer au contrôle des poids lourds, à condition que les contributions pour la surveillance policière de la circulation soient à nouveau versées par les taxes sur les carburants. Plusieurs milieux concernés, dont les associations écologistes et la Conférence des gouvernements cantonaux, ont réclamé l'inscription dans la loi sur la circulation routière de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Finalement, l'UDC a estimé incontournable une modification de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes en raison de l'accord sur les transports terrestres.³³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.06.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a publié en juin son message relatif à l'approbation des sept accords sectoriels entre la Suisse et la CE après avoir signé les accords bilatéraux avec l'UE à Luxembourg à la fin juin. Deux accords sectoriels concernent le domaine des transports: l'accord sur le transport aérien et l'accord sur les transports terrestres. Ce dernier a engendré une nouvelle loi sur le transport des personnes et des marchandises par le rail et la route qui modifie la loi fédérale sur la circulation routière et celle sur le transport des voyageurs. Les mesures d'accompagnement se trouvent dans la loi fédérale sur le transfert du trafic transalpin de marchandises de la route au rail et dans un arrêté financier en faveur de la promotion du trafic combiné. **L'accord sur les transports de marchandises et de voyageurs par rail et par route** coordonne la politique des transports entre la Suisse et les Etats de l'UE. Il promeut la mobilité durable et la protection de l'environnement, ainsi que la fluidité du trafic par le libre choix des moyens de transport. Il prévoit l'ouverture progressive et réciproque des marchés des transports routiers et ferroviaires des voyageurs et des marchandises. En Suisse, le relèvement de la limite des poids lourds à 34 t aura lieu en 2001 et sera porté à 40 t en 2005. Parallèlement, une forte augmentation de la redevance routière permettra de reporter le transport des marchandises de la route au rail. La redevance principale, la RPLP, sera introduite en 2001 et différenciée en fonction de 3 catégories de normes d'émission. Dès 2005, la moyenne pondérée des redevances ne dépassera pas CHF 325 pour un véhicule jusqu'à 40 t, parcourant un trajet de 300 km à travers la chaîne alpine. Toutefois, la Suisse fixera les redevances valables jusqu'à l'ouverture du premier tunnel de base ou au 1er janvier 2008 au plus tard à un niveau inférieur au montant maximum. La Suisse a déclaré son intention de fixer le montant en 2005, 2006 et 2007 à CHF 292.50 en moyenne et à CHF 350 au maximum. Une taxe sur le transit alpin (TTA) pourra être introduite, elle ne dépassera pas 15% du tarif global. Durant la période transitoire, la Communauté européenne aura droit à un contingent annuel de 250 000 camions de 40 t pour 2000, de 300 000 en 2001 et 2002 et de 400 000 en 2003 et 2004. En outre, un traitement fiscal privilégié sera accordé aux camions circulant à vide ou transportant des produits légers pour un contingent de 220 000 véhicules par année jusqu'en 2005. L'accord prévoit dès son entrée en vigueur une libéralisation du transport de marchandises entre les territoires des parties et du transport de marchandises en transit à travers le territoire des parties. La libéralisation du grand cabotage (par exemple: Zurich-Berlin-Amsterdam) se fera par étapes de 2001 à 2005, année de libéralisation totale. L'interdiction de circuler la nuit sur le territoire suisse entre 22 heures et 5 heures a été maintenue avec des exemptions non discriminatoires. Concernant les transports ferroviaires et combinés, les parties se sont engagées à mettre en place une offre ferroviaire et de transport combiné compétitive par rapport à la route. La Suisse et la CE devront améliorer l'interconnexion de leur réseau ferroviaire. La CE améliorera la capacité des voies d'accès nord et sud aux NLFA. Les formalités pesant sur le transport ferroviaire et routier seront simplifiées et des normes sévères de protection des émissions de gaz, de particules et de bruit émis seront introduites. Des clauses de sauvegarde unilatérales, consensuelles et en cas de crise figurent dans l'accord. Des mesures fiscales ou non fiscales limitées seront prises en cas de graves distorsions dans les flux de trafic à travers l'arc alpin.³⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 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.³⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 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 2004.³⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 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 2010.³⁷

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).³⁸

**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.³⁹

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.⁴⁰

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.⁴¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 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.⁴²

BUNDESRATSGESCHÄFTDATUM: 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 contingerer 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.⁴³

BUNDESRATSGESCHÄFTDATUM: 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.⁴⁴

BUNDESRATSGESCHÄFTDATUM: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

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.⁴⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.05.2009
NICOLAS FREYMOND

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.⁴⁶

Strassenverkehr

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 07.10.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a mis en vigueur sa révision de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière. D'une part, certaines mesures en matière de signalisation ont été prises en vue d'harmoniser les prescriptions suisses avec celles de l'UE. D'autre part, dès le 1er juin, les automobilistes ont eu l'obligation d'accorder la priorité aux piétons se trouvant près d'un passage si ceux-ci ont l'intention manifeste de l'emprunter, et ceci sans qu'il soit nécessaire pour eux de faire un signe de la main ou de s'engager avec un pied. A ce sujet, le CN a transmis comme postulat un point de la motion Wiederkehr (Po. 93.3108) (adi, ZH) demandant que le non-respect, par un automobiliste, du droit de priorité des piétons aux passages réservés à ces derniers soit sanctionné au moins d'un avertissement. En outre, le port de la ceinture de sécurité à l'arrière du véhicule est devenu obligatoire dès le 1er octobre.⁴⁷

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 2001.⁴⁸

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.⁴⁹

**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.⁵⁰

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).⁵¹

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.⁵²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.09.2013
NIKLAUS BIERI

Im September erliess der Bundesrat seine Botschaft zur **Änderung des Strassentransportunternehmens- und Verkehrsstrafrechts**. Die Regierung will das Strassentransportunternehmens- und das Verkehrsstrafrecht mit wenigen Änderungen dahingehend anpassen, dass für europäische und schweizerische Transportunternehmen Rechtsgleichheit gilt und alle Unternehmen am gemeinsamen Markt teilnehmen können. Seit Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens hat die EU einzelne Bestimmungen überarbeitet und diese Änderungen des EU-Rechts sollen nun für Schweizerisches Recht übernommen werden. Im Wesentlichen geht es um die Lizenzpflicht: Neu müssen Transportunternehmen für Güterfahrzeuge ab einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen eine Lizenz beantragen (bisher 6 Tonnen). Zur Bearbeitung von Zulassungsbewilligungen und Verstössen soll ein elektronisches Register geschaffen werden. Weiter werden Strafbestimmungen angepasst: Strassentransporteure, die ohne Bewilligung tätig sind, sollen neu mit CHF 100'000 gebüsst werden können (bisher CHF 10'000). Zudem wird die Rechtsgrundlage zur Einführung eines Registers von Reisenden ohne gültige Fahrausweise geschaffen. Das Geschäft wurde im Berichtsjahr vom Parlament nicht mehr behandelt.⁵³

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Eine Motion von Nationalrat Lukas Reimann (svp, SG), welche die **Anerkennung von Nafta-Standards bei Personenwagen** im Import bezweckte, fand in der grossen Kammer keine Mehrheit. Der Motionär beklagte eine übermässige Bürokratie beim Import von Personenwagen aus den Nafta-Staaten, obwohl diese Fahrzeuge den EU-Standards in der Regel genühten. Der Bundesrat hielt in seiner Stellungnahme jedoch fest, dass sich die Standards von Nafta und EU hinsichtlich der Sicherheit durchaus unterschieden und auf einen zusätzlichen Nachweis für Nafta-Importe nicht verzichtet werden könne. Im März 2018 lehnte der Nationalrat die Motion mit 73 gegen 119 Stimmen (1 Enthaltung) ab.⁵⁴

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion forderte Nationalrätin Allemann (sp, BE) einen **Zulassungsstopp für neue Dieselfahrzeuge, welche die aktuellen Abgasgrenzwerte nicht einhalten**. Der Nationalrat behandelte die Motion im März 2018. Bundesrätin Leuthard hielt im Plenum fest, dass die Übernahme von EU-Standards bezüglich der Abgasprüfungen durchaus Sinn mache und ein Alleingang der Schweiz nicht wünschenswert sei. Sie verwies zudem darauf, dass die EU auf die Dieselskandale reagiere und Vorschriften anpasse, welche automatisch auch für die Schweiz gelten werden. Die Motion wurde im Nationalrat mit 61 zu 121 Stimmen (5 Enthaltungen) abgelehnt.⁵⁵

Eisenbahn

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 30.11.1998
LAURE DUPRAZ

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.⁵⁶

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.⁵⁷

Schifffahrt

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.⁵⁸

POSTULAT
DATUM: 13.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einem im September 2018 eingereichten Postulat regte Ständerat Janiak (sp, BL) an, dass der Bundesrat in einem Bericht aufzeige, wie sich die Entwicklung des Rheinregimes der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) heute – 10 Jahre nach dem Vorlegen des Berichtes zur Schifffahrtspolitik des Bundes – darstelle. Der Bundesrat solle im Bericht darlegen, wie die Interessen der Schweiz im Zuge einer **verstärkten Regulierung der internationalen Rheinschifffahrt** durch die EU gewahrt werden könnten.

Der Bundesrat beantragte im November 2018 die Ablehnung des Postulats, da er weder auf wirtschaftlicher noch auf politischer Ebene eine Änderung im Rheinregime erkenne. Zudem sei die Schweiz als Mitglied der ZKR auch Vollmitglied des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Cesni). Da die Standards der Cesni mit einstimmigem Beschluss der anwesenden Mitglieder angenommen würden, verfüge die Schweiz über ein Vetorecht. Die Interessenwahrung sei damit vollumfänglich gewährleistet.

Im März 2019 wurde das Postulat im Ständerat traktandiert. Ständerat Janiak zeigte sich sehr unzufrieden mit der Stellungnahme des Bundesrates und wies auf offene Punkte hin, beispielsweise auf den Umstand, dass die Schweiz trotz Mitgliedschaft bei der ZKR und des Cesni bei der Umsetzung von die Schifffahrt betreffenden EU-Verordnungen als Drittstaat behandelt werde. Janiak kritisierte ausdrücklich auch die Departementsverteilung: Da das Schweizerische Seeschiffahrtsamt (SSA) dem EDA angehöre, die Schifffahrt als Verkehrsträger aber beim UVEK beheimatet sei, ergebe sich für die Mitgliedschaft bei der ZKR eine doppelte Departementszuständigkeit. Er werde den Eindruck nicht los, dass die Departemente einander die «heisse Kartoffel» hin- und herreichten, erklärte Claude Janiak und bat um Annahme seines Postulates. Die kleine Kammer stimmte mit 32 zu 4 Stimmen (keine Enthaltungen) zu.⁵⁹

Luftfahrt

ANDERES
DATUM: 29.07.2000
PHILIPPE BERCLAZ

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 donnée son feu vert à la fusion des trois sous la même holding.⁶⁰

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 Kloten 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.⁶¹

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.⁶²

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.⁶³

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.⁶⁴

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.⁶⁵

**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.⁶⁶

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.⁶⁷

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.⁶⁸

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).⁶⁹

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 2010.⁷⁰

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.⁷¹

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.⁷²

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.⁷³

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.⁷⁴

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.⁷⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 30.11.2012
NIKLAUS BIERI

Am 9. Mai des Berichtsjahres 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.⁷⁶

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.⁷⁷

MOTION

DATUM: 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 kritisiere und dabei auch Erfolge erziele. Die kleine Kammer lehnte die Motion mit 28 gegen 11 Stimmen ab.⁷⁸

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 Luftfahrt Daten: 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 Luftfahrt Daten 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.⁷⁹

Post und Telekommunikation

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 26.10.2018
NIKLAUS BIERI

«**Tschüss Roaming-Insel Schweiz**», forderte Nationalrätin Schneider-Schneiter (cvp, BL) mit einer parlamentarischen Initiative, welche die Regulierung der Roaming-Kosten in der Schweiz verlangt. Die Initiantin verwies in ihrer Begründung des Begehrens auf die EU, die per 15.6.2017 die Roaminggebühren abschafft, und reichte ihre parlamentarische Initiative just am selben Datum ein. Die Abschaffung der Roaminggebühren in der EU bedeute für die Schweiz einen weiteren Standortnachteil, erklärte die Initiantin: Als «Roaming-Insel» sei die Schweiz für ausländische Geschäftsleute und Touristen sowie als Sitz internationaler Organisationen unattraktiv. Das Fernmeldegesetz sei deshalb so anzupassen, dass Roaming-Kosten von Anbietern nur kostenbasiert und nur mit einer vom Bundesrat festgesetzten Maximalmarge verrechnet werden dürften.

Die KVF-NR hatte der parlamentarischen Initiative im Februar 2018 Folge gegeben, die KVF-SR beurteilte das Anliegen im Oktober 2018 jedoch anders und gab keine Zustimmung: Nach Ansicht der KVF-SR sollten die Roamingkosten im Rahmen der Revision des Fernmeldegesetzes neu geregelt werden.⁸⁰

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.⁸¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 04.03.2019
NIKLAUS BIERI

Die Initiantin Elisabeth Schneider-Schneiter (cvp, BL) zog ihre parlamentarische Initiative zur Regulierung der Roamingkosten («**Tschüss Roaming-Insel Schweiz**») am 4. März 2019 im Hinblick auf die Debatte zur Revision des Fernmeldegesetzes vom nächsten Tag zurück. In die Revisionsvorlage war bereits eingegangen, dass der Bundesrat ermächtigt werde, gegen zu hohe Roaminggebühren vorzugehen. Dies sei das momentan Mögliche, befand Nationalrätin Schneider-Schneiter, da ohne Rahmenabkommen mit der EU zur Zeit auch kein Staatsvertrag abgeschlossen werden könne.⁸²

MOTION
DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2017 hatte Elisabeth Schneider-Schneiter (cvp, BL) unter dem Titel «**Tschüss Roaming-Insel Schweiz**» nicht nur eine parlamentarische Initiative, sondern auch eine Motion eingereicht. Während die parlamentarische Initiative eine Regulierung der Roamingkosten vorsah, forderte die Motion gleich die Abschaffung der Roaming-Zuschläge, und zwar für Schweizerinnen und Schweizer in der EU ebenso wie für EU-Bürgerinnen und -Bürger in der Schweiz. Während die Regulierung der Roamingkosten Eingang in die Revision des Fernmeldegesetzes fand, blieb die Motion zur Abschaffung der Roaming-Gebühren einstweilen unbehandelt. Die Motionärin hielt auch nach dem Abschluss der Revision des Fernmeldegesetzes an ihrer Motion fest, so dass diese im Juni 2019 in den Nationalrat kam.

Bundesrätin Sommaruga erinnerte im Ratsplenum an die politische «Grosswetterlage», in der zur Zeit ein bilateraler Vertrag mit der EU kaum möglich sei. Sie sei sich auch sicher, dass ihre Vorgängerin die Roaming-Gebühren längst abgeschafft hätte, wenn es einen «Zauberstab» gäbe, um dies zu tun. Weil das politisch Mögliche in der Revision des Fernmeldegesetzes umgesetzt worden sei, bat die Bundesrätin um Ablehnung. Der Rat folgte diesem Antrag, die Motion wurde mit 99 zu 78 Stimmen (bei 14 Enthaltungen) abgelehnt.⁸³

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.⁸⁴

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.⁸⁵

1) Presse des 14.8., 29.8., 30.8. et 31.8.90; JdG, 25.8.90; TA, 31.8.90; DP, 1006, 6.9.90.

2) SHZ, 21.6.90.; 1.2. et 2.2.90; BZ, 3.2.90; LNN, 5.2.90, 24 Heures, 4.5.90 et du 22.6.90, Suisse, 27.2.90, BaZ, 31.3.90 et 16.5.90., 29.3. et 20.6.90; JdG, 23.11.90.; TA, 31.5.90, Bund, 28.3.90; NZZ, 30.3.90; JdG, 17.11.90.

3) Presse du 18.12.90, Presse du 17.11.90.; Presse du 31.10.90; NZZ et TA, 18.12.90.

4) BO CE, 1992, p. 931 ss.; BO CN, 1992, p. 2587 ss.; FF, 1992, III, p.1060 ss.

5) FF, 1994, II, p. 690 ss.; Hardmeier und Linder (1994). Analyse des votations fédérales du 20 février 1994, Vox 52; Presse des mois de janvier & février et 6.5.94.

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

- 7) 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
- 8) NZZ et BaZ, 14.9.94; SoZ, 18.9 et 25.9.94; NZZ, 23.9.94; 24 Heures, 26.9.94; presse des 27.9, 28.9, 18.11 et 22.11.94.
- 9) 24 Heures, 9.10.95.
- 10) Presse des 20.5 et 14.11.95; BaZ et JdG, 24.6.95; SGT, 9.11.95; LZ et 24 Heures, 8.11.95.; 24 Heures et BaZ, 21.12.95; JdG, 29.12.95.
- 11) Presse des 10.2. et 22.2.96
- 12) Presse du 12.3.96.6
- 13) Presse du 4.4.96.7
- 14) Presse du 17.9.96; Presse du 18.6.96
- 15) JdG et TA, 7.12.96; presse du 13.12.96
- 16) Presse des 5.12 et 6.12.96; 24 Heures, 9.12.96.10
- 17) Presse des 23.1, 24.1, 1.2 et 12.3.97; SGT, 8.4.97; presse du 25.10.97 et du 1.7.97
- 18) Presse des 16.5, 20.5 et 21.5.97.8
- 19) Presse des 24.5 et 26.5.97.9
- 20) Presse des 2.6 et 4.6.97; TA, 28.8.97; JdG, 16.9.97.10
- 21) Presse des 8.10, 14.10 et 23.10.97.12
- 22) 24 Heures, 31.10.97; presse des 1.11, 6.11 et 17.11.97; NQ, 3.11.97.14
- 23) NQ, 19.11, 20.11 et 25.11.97; JdG, 20.11.97; TA, 29.11.97; Lib., 5.12.97; presse des 11.12 et 12.12.97.15
- 24) Presse du 13.12.97.16
- 25) JdG, 19.1.98; presse des 20.1 et 26.1.98
- 26) JdG, 29.1.98; presse des 17.2, 5.3 et 7.3.98; NZZ, 6.3.98.7
- 27) Presse des 18.3, 27.5 et 30.6.98; LT, 15.4.98.8
- 28) Presse des 28.9 et 29.9.98; TA, 2.10.98
- 29) Presse des 1.12, 2.12 et 3.12.98
- 30) NZZ, 8.12.98; presse des 8.12 et 12.12.98.11
- 31) Presse du 3.2.99; DETEC, communiqué de presse du 18.6.99; TG, 11.1.99.
- 32) Presse du 16.3.99.
- 33) Presse du 20.2.99; TA, 3.2.99; LT, 3.4.99
- 34) FF, 1999, p. 5440 ss.; FF, 1999, p. 6266 ss.
- 35) FF, 1999, p. 5753 ss.7; FF, 1999, p. 5753.8; FF, 1999, p. 5754 s.9
- 36) FF, 1999, p. 5776 ss. 10
- 37) FF, 1999, p. 5600 ss. 12; FF, 1999, p. 5787. 11
- 38) LT, 28.4.00.
- 39) NZZ, 15.7.00.
- 40) Presse du 29.9.00.
- 41) Presse du 2.11.00; LT, 15.11.00.
- 42) LT und NZZ, 21.10.06.
- 43) FF, 2007, p. 4147 ss.; presse du 9.6.07; NZZ, 10.7.07.
- 44) BO CE, 2007, p. 891 ss. et 1169 ss; presse des 5.9 (commission), 3 et 4.10.07 (plénium).
- 45) BO CN, 2008, p. 1086 ss., 1100 ss. et 1976; BO CE, 2008, p. 862 ss. et 1059. FF, 2009, p. 213 ss.
- 46) Presse du 8.5.09; DETEC, communiqué de presse, 7.5.09.
- 47) BO CN, 1994, p. 1886 s.; Presse du 8.3.94.
- 48) Communiqué de presse de l'OFT, 1.11.00; NZZ, 2.11.00.
- 49) LT, 3.10.02 (Italie); presse du 21.11.02 (réunion).
- 50) LT, 11.5 et 16.9.04; 24h, 22.10.04; DETEC, communiqué de presse, 20.2 et 30.6.04.
- 51) Presse vom 17.6.06; TA, 21.6.06; AB NR, 2006, S. 500.
- 52) BO CE, 2010, p. 694 s. et 925 s. (BS, TI et UR); BO CN, 2010, p. 2061 ss.
- 53) BBI 2013 7185.
- 54) AB NR, 2018, S. 315 f.
- 55) AB NR, 2018, S.308
- 56) L. Marquis / R. Lachat / D. Wisler, Vox: Analyse des votations fédérales du 29 novembre 1998, Genève, 1998.
- 57) Lib., 8.7.04.
- 58) Medienmitteilung BAV vom 20.2.12.
- 59) AB SR, 2019, S. 153 f.
- 60) Bund, 6.5 et 17.5.00; NZZ, 6.5, 17.5 et 29.7.00.
- 61) 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.
- 62) 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.
- 63) 24h, 16.12.03; DETEC, communiqué de presse, 15.12.03.; Presse du 6.12.03; DETEC, communiqué de presse, 5.12.03.
- 64) Lib., 29.5.04; OFAC, communiqué de presse, 28.5.04.
- 65) QJ, 12.7.04; LT, 4.12.04.
- 66) QJ, 18.8.05; DETEC, communiqué de presse, 17.8.05.
- 67) NZZ, 28.5.05; presse du 26.11.05; DETEC, communiqué de presse, 25.5.05.
- 68) Presse vom 16.9.06.
- 69) Presse vom 16.11.06; AB NR, 2006, S. 301.
- 70) Presse du 21.11.08.
- 71) FF, 2009, p. 4405 ss.; presse du 16.4.09 (Skyguide); NZZ, 22.5.09.
- 72) LT, 8.4.10; OFAC, communiqué de presse, 7.4.10.
- 73) 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).
- 74) Presse du 3.12.10.
- 75) NZZ, 14.4., 5.7. und 16.11.11; Medienmitteilung BAZL vom 22.6.11.
- 76) Medienmitteilung BAZL vom 30.11.12.; Medienmitteilung BAZL vom 9.5.12, NZZ, 10.5.12.
- 77) Medienmitteilung des Bundesrates vom 25.01.17; BaZ, 25.1., 30.8., 5.11.16, 22.2.17
- 78) AB NR, 2016, S. 1140 f.; AB SR, 2017, S. 259 f.
- 79) 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.
- 80) Medienmitteilung KVF-NR vom 12.2.18; Medienmitteilung KVF-SR vom 26.10.18
- 81) Botschaft des Bundesrates vom 21.11.2018
- 82) AB NR, 2019, S. 23 f.
- 83) AB NR, 2019, S. 835 f.
- 84) AB NR, 2019, S. 1102 f. ; AB NR, 2019, S. 1105 ff.
- 85) AB SR, 2019, S. 610 f.