

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Mehrwertsteuer, Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Mehrwertsteuer, Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV), 1998 - 2022. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	3
Post und Telekommunikation	5

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
POG	Postorganisationsgesetz
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
MWST	Mehrwertsteuer
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
PG	Postgesetz
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
LOP	Loi sur l'organisation de la Poste
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
DEFR	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
FTP	Fonds de financement des transports publics
LPO	Loi sur la poste
AFF	Administration fédérale des finances
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a approuvé à l'unanimité l'accord du 31 octobre 2006 entre le Conseil fédéral et le gouvernement italien relatif au **non-assujettissement des péages du tunnel du Grand-Saint-Bernard à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA)**. Cet accord bilatéral vise à éliminer l'inégalité de traitement entre les péages italiens, soumis à la TVA depuis 2003, et les péages suisses qui en sont exonérés, afin de supprimer la distorsion de concurrence qui en résulte.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.03.2008
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil national l'année précédente, le Conseil des Etats a approuvé, sans discussion, ni opposition, l'Accord du 31 octobre 2006 entre le Conseil fédéral et le gouvernement italien relatif au **non-assujettissement des péages du tunnel du Grand-Saint-Bernard à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA)**. Cet accord bilatéral vise à éliminer l'inégalité de traitement entre les péages italiens, soumis à la TVA depuis 2003, et les péages suisses qui en sont exonérés, afin de supprimer la distorsion de concurrence qui en résulte.²

MOTION
DATUM: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Nationalräte Benjamin Giezendanner (svp, AG; Mo. 22.3255), Walter Wobmann (svp, SO; Mo. 22.3280 und Mo. 22.3281) und Christian Imark (svp, SO; Mo. 22.3289) reichten im März 2022 insgesamt **vier Motionen** zu den **aufgrund des Kriegs in der Ukraine steigenden Benzin- und Heizkosten** ein. Während Giezendanner und Wobmann ein generelles Entlastungspaket für die Bevölkerung und die Wirtschaft forderten, das bei der Mineralölsteuer auf Treib- und Brennstoffen oder beim Berufskostenabzug ansetzen sollte, wurde Imark konkreter: Er verlangte eine mindestens 50-prozentige Senkung der Mineralölsteuern auf Treib- und Brennstoffen, der CO₂-Kompensationspflicht sowie der MWST. Zeitgleich reichten die Ständeräte Werner Salzmann (svp, BE; Mo. 22.3228), Marco Chiesa (svp, TI; Mo. 22.3244 und Mo. 22.3356) und Hansjörg Knecht (svp, AG; Mo. 22.3243) dieselben vier Motionen in der kleinen Kammer ein.

Der Bundesrat lehnte alle acht Vorstösse mit derselben Begründung ab: Er sehe zu diesem Zeitpunkt keinen Bedarf für rasche Massnahmen, auch wenn die gestiegenen Energiepreise eine Herausforderung darstellten. Vor dem Hintergrund dieser Auswirkungen des Krieges sei aber bereits eine interdepartementale Arbeitsgruppe des UVEK, des WBF und des EFD eingerichtet worden, welche laufend Grundlagen erarbeite und darauf aufbauend auch allfällige Massnahmen sowie deren Finanzierung und Konsequenzen prüfe.³

MOTION
DATUM: 16.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

National- und Ständerat befassten sich in der Sommersession 2022 mit je vier Motionen aus den Reihen der SVP-Fraktion, die auf die steigenden Benzin- und Heizkosten fokussierten. Die Motionen wurden in beiden Räten im Rahmen einer ausserordentlichen Session mit dem Titel **«Entlastungsmassnahmen zugunsten der Bevölkerung und der Wirtschaft»** beraten.

Im **Ständerat** stellten die drei Motionäre Marco Chiesa (svp, TI), Werner Salzmann (svp, BE) und Hansjörg Knecht (svp, AG) ihre Vorstösse vor und betonten dabei die Schwierigkeiten, die der Wirtschaft und der autofahrenden Bevölkerung durch die aufgrund des Ukraine Konflikts gestiegenen Energiepreise erwachsen würden. Sie wiesen auch generell auf die hohe Teuerungsrate hin, welche insbesondere den Mittelstand stark belaste. Folglich bewarben sie ihre Vorstösse etwa für eine Reduktion der Mineralölsteuer oder für eine Erhöhung des Berufskostenabzugs. Die Rednerinnen und Redner der anderen Parteien hielten indes wenig von diesen Vorschlägen. Ruedi Noser (fdp, ZH) wies darauf hin, dass auch andere Sektoren von der Teuerung betroffen seien; nicht nur Benzin, Diesel und Heizöl würden teurer. Der Staat könne jedoch nicht für alle Bereiche Hilfspakete schnüren. Zudem bedeute mehr Geld für einen Sektor auch weniger Geld für andere Bereiche, wenn man sich nicht noch mehr verschulden wolle. Adèle Thorens Goumaz (gp, VD) schloss sich dem Votum von Ruedi Noser an und

ergänzte, dass keine Massnahmen zur Entlastung der hohen Energiepreise getroffen werden sollten, die auf Kosten des Klimas gehen würden. Vielmehr liege die Lösung darin, sich von den fossilen Energieträgern zu verabschieden. Carlo Sommaruga (sp, GE) und Andrea Gmür-Schönenberger (mitte, LU) betonten, dass mit den geforderten Massnahmen schlicht die falschen Bevölkerungsgruppen entlastet würden. Gemäss Sommaruga, seines Zeichens Präsident des Mieterinnen- und Mieterverbands Schweiz, seien nämlich vor allem die Mieterinnen und Mieter von den steigenden Energiepreisen betroffen; ihnen müsse mittels zielgerichteter Massnahmen geholfen werden. Gmür-Schönenberger fügte an, dass mit den von der SVP geforderten Punkten diejenigen Personen bestraft würden, die bereits jetzt versuchten, nachhaltig zu leben: «Genau die Menschen, welche die Entlastung am meisten brauchen, die sozial benachteiligt und wirtschaftlich nicht auf Rosen gebettet sind, die haben ökologisch den kleinsten Fussabdruck.» Auch Finanzminister Ueli Maurer sprach sich gegen die Vorstösse aus: Aus Sicht des Bundesrates sei es nicht angezeigt, bereits in dieser frühen Phase einer möglicherweise kritischen Konjunkturentwicklung in grossem Masse Geld zu verteilen. Es brauche zuerst eine Gesamtanalyse. Sollte der Bund aber einmal eingreifen müssen, dann würde er zuerst auf die tieferen Einkommen fokussieren. Im Anschluss daran wurde einzeln über die vier Motionen abgestimmt; sie wurden allesamt abgelehnt. Nebst der SVP stimmten jeweils auch einige Mitglieder der FDP.Liberalen- sowie der Mitte-Fraktion für Annahme der Motionen; insbesondere die Motion Knecht (22.3243) für ein Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft vermochte auch über die SVP-Fraktion hinaus zu überzeugen.

Im **Nationalrat** wurden die vier Motionen zusammen mit einer Motion der FDP.Liberalen-Fraktion (Mo. 22.3249), die ebenfalls ein Entlastungspaket für Bevölkerung und Wirtschaft forderte, sowie mit der Motion Schaffner (glp, ZH; Mo. 22.3260) zur Bekämpfung der Strommangellage beraten. In der grossen Kammer entspann sich eine lange und intensive Debatte, in welcher nicht nur über die Vorstösse, sondern auch über die derzeitige und zukünftige makroökonomische Lage in der Schweiz diskutiert wurde.

Je nach Partei wurden ganz verschiedene Rezepte zur Reaktion auf steigende (Treibstoff- und Energie-)Preise vorgeschlagen: Während Motionär Benjamin Giezendanner (svp, AG) die vorgeschlagene Reduktion der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlags als «zielgerichtetes, effizientes und [...] schnell umgesetztes Mittel» bezeichnete, kritisierte Leo Müller (mitte, LU) die Vorschläge der SVP als «Giesskannensystem», dem gezielte Massnahmen vorzuziehen seien. Für ihn standen vielmehr Massnahmen für den Mittelstand und für Haushalte mit kleinem Einkommen im Fokus; etwa in Form von Prämienverbilligungen oder Tankgutscheinen für auf das Auto angewiesene Personengruppen. Samira Marti (sp, BL) ergänzte diese Punkte um weitere mögliche Massnahmen wie etwa tiefere Mieten, höhere Löhne oder dem von ihrer Partei bereits vorgeschlagenen «chèque fédéral» (vgl. Mo. 22.3767). Durch diese Massnahmen würden grosse Teile der Bevölkerung direkt profitieren, so Marti. Parteikollege Samuel Bendahan (sp, VD) ergänzte, dass eine Senkung der Benzinpreise vor allem den Mineralölkonzernen wie Shell oder Esso zu Gute kommen würde.

Die Sprechenden der Grünen und der GLP fokussierten auf die Auswirkungen der von der SVP vorgeschlagenen Massnahmen auf das Klima: Delphine Klopfenstein Broggini (gp, GE) betonte, dass das beste Mittel darin bestehe, auf erneuerbare und einheimische Energien zu setzen, welche gut für das Klima seien, die Preise stabilisierten und die Abhängigkeit vom Ausland reduzierten. Zudem müsse auch sorgsam mit der Energie umgegangen werden, indem zum Beispiel im Winter weniger stark geheizt werde. Beat Flach (glp, AG) monierte, dass die SVP mit ihren Vorschlägen diejenigen Personen belohnen wolle, welche viel Benzin verbrauchten. Damit würden indirekt über die Steuern diejenigen Personen belastet, die sich nachhaltig verhielten und jeden Tag mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit fahren würden.

FDP-Vertreter Damien Cottier (fdp, NE) schliesslich wies darauf hin, dass es in jeder freien Marktwirtschaft zu Preisfluktuationen komme. Dies bedeute nicht automatisch, dass der Staat eingreifen müsse. Es sei jedoch die Aufgabe des Parlaments, langfristige Strukturmassnahmen auf den Weg zu bringen – etwa in Form von Steuerreformen in den Bereichen Mehrwertsteuer oder Individualbesteuerung –, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz zu stärken.

Bundesrat Maurer versuchte die Gemüter zu beruhigen: Die Teuerung sei in der Schweiz nicht stark, die Wirtschaft werde diese selber bewältigen können. Es sei aber offensichtlich, dass die Lebenshaltungskosten in der nächsten Zeit hoch bleiben würden; auch könne es dazu kommen, dass sich die Teuerung von den Energiepreisen auf weitere Bereiche wie etwa die Lebensmittelpreise ausdehne. Sollte sich die Situation zuspitzen, so werde der Bund evaluieren müssen, welche Massnahmen es

brauche.

Schliesslich wurden die vier Motionen der SVP abgelehnt, sie vermochten kaum über die SVP-Fraktion hinaus zu mobilisieren. Der Motion Schaffner stimmte der Nationalrat gegen den Widerstand der SVP-Fraktion sowie einiger Mitglieder der FDP.Liberalen- und der Mitte-Fraktionen zu, während die Motion der FDP.Liberalen-Fraktion zuvor zurückgezogen worden war.⁴

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.1998
LAURE DUPRAZ

Au mois de novembre, les citoyens étaient appelés à se prononcer sur l'**arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics** (modernisation des chemins de fer). L'arrêté devait régler le financement à long terme de quatre grands projets ferroviaires: Rail 2000 (CHF 13,4 milliards), NLFA redimensionnées (CHF 13,6 milliards), raccordement au réseau TGV européen (CHF 1,2 milliard) et mesures antibruit (CHF 2,3 milliards), soit un total de CHF 30,5 milliards échelonnés sur 25 ans. Les quatre sources de financement étaient la RPLP, l'impôt sur les huiles minérales, la TVA et le marché des capitaux. **Le souverain a accepté l'arrêté fédéral avec 63,5% de oui.** Les résultats du vote ont montré une forte corrélation avec la votation concernant la redevance sur le trafic des poids lourds. Néanmoins, par rapport à la RPLP, les taux d'approbation ont sensiblement augmenté dans les communes rurales et dans les communes francophones. Le clivage entre les centres et les régions périphériques a fonctionné, les villes approuvant plus nettement l'arrêté (67% de oui) que les campagnes (55% de oui). La Suisse romande a accepté le projet un peu plus nettement que la Suisse alémanique, mais les différences sont restées minimes. Les cantons approuvant le plus massivement l'arrêté ont été: Genève (78,3%), Bâle-Ville (75,1%), le Tessin (73,6%) et le Valais (73,5%).

La **campagne** qui précéda le vote fut marquée par une forte médiatisation des enjeux. Au sein du système de partis, le projet bénéficia d'un large soutien. En effet, ne se sont opposés au projet que l'UDC, le PdL, les DS, ainsi que certaines sections cantonales du PRD, appuyés par le TCS, seule grande association à se prononcer contre. Les partisans du projet ont soutenu l'argument selon lequel les NLFA étaient nécessaires pour conclure les négociations bilatérales. Ils ont en outre souligné la cohérence du projet avec les dernières votations liées au dossier européen (NLFA, initiative des Alpes, RPLP). Aussi, le souci de mettre les deux régions linguistiques sur un pied d'égalité, en perçant les deux tunnels, a été largement partagé. Finalement, les conséquences positives sur l'environnement et sur l'emploi dans les transports publics et le tourisme ont été mises en avant. Les opposants au projet se sont surtout focalisés sur l'aspect «gouffre à milliards» que constituait selon eux l'objet du vote. Ils ont essentiellement dénoncé les coûts jugés démentiels, entraînés notamment par le percement de deux tunnels au lieu d'un seul. L'argument, selon lequel de nouveaux impôts pourraient apparaître pour rentabiliser les NLFA, a été aussi plébiscité. Le TCS a dénoncé le fait que le financement reposait essentiellement sur des recettes provenant de la route.

Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics

Votation du 29 novembre 1998

Participation: 37,7%

Oui : 1 104 294 (63,5%) / 19 3/2 cantons

Non : 634 714 (36,5%) / 1 3/2 cantons

Mots d'ordre:

– Oui : PS, PRD (6*), PDC, AdI, PEP, PCS, PL, PE, PdL, PdT; Vorort, USP, USS, CSC, WWF.

– Non : UDC (3*), PdL, DS (1*); TCS.

– Liberté de vote: USAM.

* Recommandations différentes des partis cantonaux.⁵

Utilisant l'indice zurichois de la construction, la Délégation des Chambres fédérales et l'OFT ont chacun publié en début d'année un rapport sur les NLFA. Ils constataient que celles-ci allaient entraîner des coûts supplémentaires bien plus importants que prévus et ont mis en évidence le retard pris par le Gothard. Avec l'introduction de la **nouvelle méthode de calcul du renchérissement des NLFA**, les chiffres ont pu être affinés : le crédit global atteindra CHF 14,7 milliards. Celui de 1998 devait en conséquence être rallongé de CHF 2,1 milliards : CHF 1,3 milliards au titre de correction de l'indice et CHF 0,8 milliard pour tenir compte du renchérissement effectif survenu entre 1991 et 1998. Les solutions de financement revenaient au Conseil fédéral; en effet le parlement l'a autorisé à recourir à des crédits supplémentaires, de manière à ce qu'il finance les renchérissements, les intérêts intercalaires et la TVA, ne faisant pas partie du crédit global. Des réserves de 15% (CHF 1,7 milliards) avaient bien été comprises dans le crédit global pour les modifications de projet. Toutefois, celles-ci ne pouvaient être d'aucune utilité, car elles avaient pour l'heure déjà coûté près de CHF 520 millions. La facture a été encore revue deux fois à la hausse, premièrement suite à la décision définitive de munir le tunnel du Monte Ceneri (TI) de deux tubes à voie unique. Le percement de ce tunnel appartenait à la deuxième phase du projet des NLFA. La modification coûtera CHF 490 millions de plus que prévu, soit avec le nouvel indice, CHF 1,8 milliards en tout. Le Conseil fédéral justifiait cette solution pour des impératifs de sécurité. La seconde augmentation est due à la décision du DETEC de construire un deuxième tube entre Frutigen et Wengi-Ey (BE). Les coûts supplémentaires se limiteront à CHF 17 millions pour autant que l'ouvrage soit réalisé selon la planification. Initialement, le DETEC avait décidé de réduire le projet à un seul tube afin d'économiser CHF 50 millions. Dans l'intervalle, les prix ont baissé à CHF 17 millions, d'où la volte-face du Département fédéral. En fin d'année, l'OFT a apporté de nouvelles précisions financières sur le chantier du Gothard : la section de Sedrun, passage clé du futur tunnel de base, a connu d'**importants surcoûts**; faisant augmenter la facture de 58% pour la porter à CHF 735 millions. La conséquence de ce dépassement sera d'entraîner dès 2006 un gel des travaux de la seconde étape de Rail 2000. En effet, durant la période 2005-2008, celle où les travaux des NLFA seront les plus importants, la Confédération aura besoin de la totalité des CHF 4,2 milliards du Fonds pour les grands projets.⁶

En septembre 2003, le Conseil fédéral avait chargé le DETEC d'analyser, en collaboration avec le DFF, le financement de l'infrastructure ferroviaire et de présenter des propositions ad hoc. Le rapport a été rendu aux autorités fédérales qui l'ont approuvé et intégré dans le rapport sur les NLFA. L'OFT et l'Administration fédérale des finances (AFF) arrivent à la conclusion que les **chemins de fer ne seront pas en mesure de rembourser les investissements consentis** au cours des années à venir. La modification des conditions-cadres sur le plan des finances et sur celui des transports, additionnée à la baisse du prix du trafic marchandises, sont à la base de la dégradation du produit des transports ferroviaires. A l'époque, le Conseil fédéral avait tablé sur un renversement de tendance dans les recettes au cours des quinze années à venir. A cela s'ajoutent les évolutions (allègement et renchérissement des marchandises, application de la vérité des coûts et lacunes qualitatives affectant le transport ferroviaire) qui pèsent sur la rentabilité des NLFA. Compte tenu de ces éléments, les chemins de fer ne seront pas capables de gagner les fonds nécessaires à l'amortissement et à la rémunération des ressources nécessaires. En conséquence, la Confédération sera tenue de compenser les coûts d'infrastructure non couverts et devra affronter des surcoûts considérables pour le compte financier. Afin d'y faire face, l'OFT et l'AFF ont proposé de **renoncer au fonds destiné à la réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP)** comme pilier de financement. Celui-ci est alimenté par les recettes de la RPLP, la taxe sur l'essence, 0,1% de TVA et par des emprunts effectués sur le marché des capitaux. A la place, des alternatives sont avancées. Le Conseil fédéral les a reprises et a adopté un message ad hoc : 1) Aucun nouveau prêt remboursable et rémunéré aux conditions du marché ne sera plus accordé pour les projets FTP. 2) Les prêts à intérêt déjà accordés seront convertis en avances du fonds FTP au plus tard le 1er janvier 2005, ce qui exige une augmentation de la limite des avances. La limite passera de CHF 4,2 milliards à CHF 8,1 milliards. La suppression des prêts privera le fonds FTP d'une source de revenus, à savoir CHF 5,5 milliards en termes réels jusqu'en 2022. La marge de manœuvre se réduit donc pour la réalisation des divers programmes durant la même période. C'est pour cette raison que la limite des avances a été relevée. 3) Un nouveau mécanisme de remboursement des fonds avancés est désormais prévu. Dès 2015, la moitié des recettes sera utilisée pour rembourser les avances. Toutes les avances devraient être remboursées d'ici 2025 et les projets terminés entre 2027 et 2030. Les seuls projets concernés par ces mesures sont ceux déjà en cours de réalisation ou en passe de l'être.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil fédéral a fixé les valeurs de référence pour l'élaboration du message concernant les **étapes ultérieures du développement de l'infrastructure ferroviaire** (ZEB 2 rebaptisé Rail 2030). Il a chargé le DETEC d'élaborer un projet destiné à la consultation et comportant deux variantes. La première variante prévoit un investissement total de CHF 21 milliards sur vingt-cinq ans, soit CHF 1,2 milliard par an comme pour le ZEB. La seconde variante ne comporte que CHF 12 milliards d'investissements (CHF 850 millions/an) et, partant, ne prévoit pas de développement substantiel du trafic d'agglomération. Indépendamment de la variante retenue, le financement de Rail 2030 exigera une révision de la Constitution afin d'alimenter le fonds FTP (fonds des transports publics) au moyen de nouvelles recettes. Les revenus actuels demeureront, soit la part fédérale de la RPLP, 1 pour mille de la TVA et une part du produit de l'impôt sur les huiles minérales. La seconde variante prévoit une redevance ferroviaire, tandis que la première y ajoute la part cantonale de la RPLP.⁸

Post und Telekommunikation

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 26.11.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a fixé l'**entrée en vigueur de la loi et de l'ordonnance révisée au 1er janvier 2004**. Parmi les nouveautés, celles-ci imposaient un mandat d'infrastructure à La Poste, autrement dit l'obligation d'entretenir un réseau sur l'ensemble du territoire. Dans les 150 régions de planification répertoriées, La Poste devra proposer au moins un bureau offrant toutes les prestations du service universel à des prix raisonnables. Le nombre de bureaux est lié à deux critères: chacun doit être accessible à 90% de la population locale en 20 minutes depuis le domicile (à pied ou en transports publics). Un bureau peut être remplacé par un service à domicile (après consultation de la commune) si un autre bureau existe à proximité. Avant toute décision de transférer ou de fermer un bureau, La Poste devra consulter les communes concernées. En cas de désaccord, une commission indépendante instituée par le DETEC émettra une recommandation, mais la décision finale relèvera de la compétence de La Poste. Celle-ci sera en outre tenue de faire contrôler chaque année la qualité de l'accès à ses prestations et la satisfaction de sa clientèle par un organe indépendant de régulation: PostReg. Cette unité de cinq membres, indépendante sur le plan juridique, sera rattachée au DETEC. La Poste l'informerait aussi de la densité de son réseau d'offices et des modifications concernant les bureaux et le service à domicile, ainsi que leurs conséquences pour la population. **Dès 2004, le marché des colis de moins de 2 kg sera libéralisé. En 2006, la limite du monopole des lettres sera abaissée à 100 grammes.** Cette deuxième étape sera inscrite dans la prochaine révision de l'ordonnance sur La Poste. Parallèlement à cette ouverture du marché, un système de concession sera introduit dans l'ordonnance. Les privés qui transportent, pour compte d'autrui, régulièrement et à titre professionnel des lettres vers l'étranger ou des colis jusqu'à 20 kg, et réalisent un chiffre d'affaires annuel soumis à la TVA d'au moins CHF 100'000, y seront soumis. Les autres devront uniquement déclarer leurs prestations à PostReg. En sus, l'autorité de régulation sera aussi chargée de traiter les dénonciations, de préparer les décisions tarifaires du DETEC et d'évaluer la libéralisation progressive du marché. Si les recettes de La Poste ne permettent pas de couvrir les coûts du service universel, le DETEC pourra taxer les privés en prélevant des redevances de concession (3% du chiffre d'affaires). La Poste devra toutefois apporter la preuve que ses dépenses ne sont pas couvertes intégralement. Pour éviter tout dumping salarial, les entreprises au bénéfice d'une concession devront en outre respecter les conditions de travail usuelles de la branche. Estimant que les principales exigences de l'initiative populaire "Services postaux pour tous" ont été prises en compte, à l'exception du subventionnement par les autorités, Moritz Leuenberger a demandé aux initiants de la retirer.⁹

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 30.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Se basant sur ce rapport, le Conseil fédéral a entériné, pour le 1er avril 2006, la **limite du monopole de La Poste à l'acheminement des lettres jusqu'à 100 grammes**. Le gouvernement a pu compter sur le soutien des commissions parlementaires compétentes. Il a adopté la modification de l'ordonnance. Cette libéralisation soumet les envois de plus de 100 grammes à la TVA. Les entreprises qui voudront acheminer les lettres de plus de 100 grammes devront être au bénéfice d'une concession remise par PostReg, l'office de contrôle de l'activité postale du DETEC.¹⁰

Suite à une intervention du surveillant des prix, la Poste a annoncé une **baisse des tarifs pour les grandes lettres** jusqu'à 1 kg et pour les recommandés pesant entre 100 et 500 grammes. En outre, la réduction du monopole sur les lettres a pour conséquence que les lettres de plus de 50 grammes seront désormais soumises à la TVA. Souhaitant éviter un bouleversement de la structure de ses prix, la direction de la Poste a décidé de soumettre toutes les lettres à la TVA mais d'en prendre à sa charge le surcoût.¹¹

Au **Conseil des Etats**, les sénateurs Maissen (pdc, GR) et Savary (ps, VD) ont déposé des propositions de non entrée en matière, relevant que la libéralisation complète du marché postal n'était pas nécessaire, ni même opportune et que le financement du service universel n'était aucunement garanti par le projet présenté. Ils ont en outre mis en garde contre une répétition du scénario expérimenté dans les domaines de l'électricité et des télécommunications, c'est-à-dire, selon eux, une réduction des prestations conjuguée à une hausse des prix. Par 26 voix contre 15, la chambre haute a toutefois suivi sa CTT et approuvé l'entrée en matière, jugeant ces inquiétudes légitimes mais exagérées. Lors de la discussion par article, la CTT a proposé plusieurs modifications mineures de la LPO, toutes adoptées sans discussion. Le Conseil des Etats a par contre refusé d'obliger les entreprises souhaitant utiliser les infrastructures de la Poste à appliquer les dispositions de la convention collective de travail de cette dernière, comme l'a demandé une minorité Hêche (ps, JU). Par 23 voix contre 12, les sénateurs ont suivi la majorité de leur commission en décidant d'astreindre les entreprises postales à publier des informations sur la durabilité écologique et sociale de leurs prestations. Concernant l'étendue du service universel, la chambre haute n'a pas souhaité étendre la desserte garantie au-delà des lieux habités à l'année. Elle a également refusé, par 20 voix contre 15, d'attribuer un rôle prépondérant aux offices de poste dans la fourniture du service universel par rapport aux agences administrées par des tiers, comme le souhaitait la même minorité Hêche. Le plénum a par contre suivi cette minorité en décidant de garantir que chaque commune dispose au minimum d'une boîte postale publique pour l'expédition de courrier. Les sénateurs ont refusé de justesse, par 21 voix contre 20, d'augmenter le montant des subventions pour la diffusion de la presse associative et des journaux quotidiens et hebdomadaires. Par contre, sur proposition de sa commission, la chambre haute a décidé de supprimer la limitation dans le temps de ce soutien à la presse. Quant au rythme de la libéralisation, les sénateurs ont tout d'abord refusé la libéralisation complète et immédiate du marché postal telle que la souhaitait une minorité Hess (plr, OW). Ils ont rejeté de justesse, par 20 voix contre 19, une proposition d'une minorité Imoberdorf (pdc, VS) visant au maintien du monopole de la Poste sur les lettres de moins de 50 grammes censé assurer le financement à long terme du service universel au profit de la libéralisation en deux temps voulue par le Conseil fédéral et soutenue par la majorité de la CTT. La même minorité a vainement tenté de repousser l'ouverture complète du marché de un à trois ans après l'entrée en vigueur de la LPO. Selon une proposition Germann (udc, SH), le plénum a décidé que le Conseil fédéral consultera les cantons et les communes avant de définir les conditions d'accès aux diverses prestations du service universel. Lors du vote sur l'ensemble, le Conseil des Etats a approuvé le projet de LPO ainsi amendé par 21 voix contre 10 (et 4 abstentions).

Concernant le projet de LOP (09.050), les discussions ont essentiellement porté sur l'opportunité d'attribuer une licence bancaire à la Poste. Ce débat a en fait débuté à la session d'été déjà à l'occasion du traitement de propositions individuelles. Au terme de vifs échanges, les sénateurs ont alors rejeté, par 24 voix contre 14, une motion Jenny (udc, GL) (09.3157) en faveur de la licence bancaire. Les opposants n'ont pas voulu que la Poste n'entre en concurrence avec les banques cantonales, tandis que les partisans ont vu dans une banque postale le moyen de garantir le financement du service universel et le maintien du réseau d'offices existant et d'assurer que l'épargne gérée par Postfinance profite pleinement à l'économie suisse. Le Conseil national a quant à lui décidé, par 98 voix contre 69, de ne pas donner suite à une initiative parlementaire Caviezel (plr, GR) (09.404) allant dans le même sens que la motion Jenny. Par 25 voix contre 11, les sénateurs ont confirmé leur décision de la session d'été et rejeté la proposition d'une minorité Maissen (pdc, GR) d'autoriser la Poste à octroyer des crédits et hypothèques. La transformation de l'ancienne régie en société anonyme n'a suscité que quelques réticences dans les rangs socialistes. Les sénateurs ont en outre adopté tacitement deux amendements proposés par la CTT obligeant le Conseil fédéral à consulter les commissions compétentes de l'Assemblée fédérale avant de déterminer les objectifs quadriennaux de l'entreprise et de procéder au changement de sa forme juridique. La chambre haute a par ailleurs refusé, par 21 voix contre 9, d'exonérer de la TVA les prestations relevant du service universel comme le demandait le sénateur

Maissen (pdc, GR). Au vote sur l'ensemble, le Conseil des Etats a adopté le projet amendé de LOP par 23 voix contre 4 (et 5 abstentions).¹²

ANDERES
DATUM: 31.12.2009
NICOLAS FREYMOND

La Poste a bouclé l'**exercice 2009** avec un bénéfice consolidé de CHF 728 millions, inférieur de CHF 97 millions à celui de l'année précédente (CHF 825 millions). Enregistrant une nouvelle baisse de 3%, les produits d'exploitation s'établissent à CHF 8,709 milliards (2008 : CHF 8,980 milliards). Jugé bon au regard du contexte difficile, ce résultat s'explique par un recul des recettes causé par les baisses de prix (- CHF 200 millions) et la prise en charge de la TVA perçue sur le courrier (à partir du 1er juillet 2009), ainsi que par la diminution des gains issus des transactions immobilières. Ce recul a toutefois été partiellement compensé par l'excellent résultat de PostFinance, des correctifs de valeur moins élevés, l'afflux de fonds de la clientèle et des mesures d'économie. En raison notamment du recul des produits d'exploitation causé par la baisse des prix négociée avec le surveillant des prix et la prise en charge de la TVA, ainsi qu'une réduction de 4,7% du volume des lettres adressées (CHF 2,808 contre 2,916 milliards), PostMail affiche un bénéfice inférieur à 2008 - CHF 198 contre 249 millions. Ceci étant, la mise en service des nouveaux centres de tri du courrier de Härkingen (SO) et Eclépens (VD) et l'adaptation des capacités dans la distribution consécutive au recul des volumes ont permis une réduction sensible des charges. PostLogistics est parvenu à limiter le recul des recettes et son chiffre d'affaires n'a ainsi régressé que modérément pour s'établir à CHF 1,488 milliard (2008 : CHF 1,516 milliards). La réduction simultanée des coûts a même permis une hausse du résultat d'exploitation (CHF 45 contre 39 millions). Swiss Post International a sensiblement amélioré son résultat, qui passe CHF 36 à 53 millions, tandis que celui de CarPostal est demeuré stable (CHF 27 millions) le développement de ses activités étant compensé par une hausse corrélative des charges salariales. Enfin, malgré la crise et des produits en légère diminution (CHF 2,160 contre 2,191 milliards en 2008), PostFinance a réalisé un résultat record de CHF 441 millions (2008 : CHF 229 millions). Grâce au bénéfice réalisé, la Poste entend augmenter ses fonds propres, assainir sa caisse de pension à hauteur de CHF 250 millions et, pour la troisième fois, redistribuer une partie du bénéfice à la Confédération (CHF 200 millions). (Pour l'exercice 2010, voir ici.)¹³

1) FF, 2007, p. 4673 ss.; BO CN, 2007, p. 2011.

2) BO CE, 2008, p. 48.

3) Mo, 22.3228; Mo, 22.3243; Mo, 22.3244; Mo, 22.3255; Mo, 22.3280; Mo, 22.3281; Mo, 22.3289; Mo, 22.3356

4) AB NR, 2022, S. 1265 ff.; AB NR, 2022, S. 1278 f.; AB SR, 2022, S. 489 ff.; AB SR, 2022, S. 495 f.

5) FF, 1999, p. 963; presse des 7.10, 9.10 et 13.10.98; NZZ, 27.10.98; Bund, 11.11.98; BaZ, 27.11.98; OFS, communiqué de presse du 22.12.98.

6) Presse du 14.2, 19.5, 4.7 et 6.12.01; LT, 18.4 et 10.8.01.

7) FF, 2004, p. 4977 ss.; presse du 20.3, 8.4 et 10.9.2004; DETEC, communiqué de presse, 19.3, 7.4 et 8.9.04.

8) Presse du 20.12.08; DETEC, communiqué de presse, 19.12.08.

9) Presse du 27.11.03; DETEC, communiqué de presse, 26.11.03.

10) Presse des 15.9 (limitation) et 25.11.05 (TVA); LT, 30.12.05; DETEC, communiqué de presse, 16.11.05.

11) Presse du 25.3.09.

12) BO CE, 2009, p. 673 ss. (Jenny), 1128 ss. (LPO), 1137 ss. et 1217 ss. (LOP); presse du 11.11, des 2 et 8.12.09; BO CN, 2009, p. 983 ss.

13) Presse du 25.3.10.