

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagnote	Beziehungen zur Europäischen Union (EU)
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bundesratsgeschäft
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

Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Hirter, Hans

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Hirter, Hans 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Beziehungen zur Europäischen Union (EU), Bundesratsgeschäft, 1980 - 2013*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	3
Luftfahrt	3

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
GVVG	Güterverkehrsverlagerungsgesetz
LFG	Luftfahrtgesetz
EASA	European Aviation Safety Agency

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
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
LTTM	Loi sur le transfert du transport de marchandises
LA	Loi fédérale sur l'aviation
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.03.1980
HANS HIRTER

Namhafte Probleme ergaben sich 1980 für den Eisenbahnverkehr, aber auch für andere Lebensbereiche durch die Tatsache, dass die Schweiz im Gegensatz zu den meisten europäischen Staaten auf die **Einführung der Sommerzeit verzichtete**. Nachdem sie zuerst gezögert hatte, den Volksentscheid aus dem Jahre 1978 zu desavouieren, **stimmte nun auch die grosse Kammer dem neuen Zeitgesetz zu**, welches die Exekutive ermächtigt, die Sommerzeit einzuführen. Die bäuerlichen Kreise, welche den Abstimmungskampf gegen die erste Zeitgesetzvorlage siegreich geführt hatten, lehnen zwar die Einführung der Sommerzeit nach wie vor ab, **verzichteten diesmal aber auf die Ergreifung des Referendums**. Somit steht ab 1981, zur grossen Erleichterung des internationalen Verkehrs- und Geschäftsbetriebs, einer Gleichstellung der Schweizer Uhren mit denjenigen der Nachbarstaaten nichts mehr im Wege.¹

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.07.2007
NICOLAS FREYMOND

Début juin, le Conseil fédéral a adopté le **message sur le projet de législation concernant le trafic des marchandises** appelée à remplacer dès 2011 l'actuelle loi sur le trafic des marchandises. Le projet conserve plusieurs éléments critiqués lors de la consultation de l'année précédente. Malgré l'opposition du PS, des Verts, de l'Initiative des Alpes (IA) et des associations écologistes, le Conseil fédéral a révisé le calendrier de la réalisation de la réduction du nombre de courses de camions à travers les Alpes à 650'000/an. Estimant irréaliste le délai fixé à 2009, il préconise de repousser l'échéance à 2019, soit deux ans après la mise en service du tunnel de base du Gothard, lorsque les gains de productivité seront pleinement disponibles. En dépit des vives critiques des partis bourgeois et de l'Association suisse des transporteurs routiers (ASTAG), le gouvernement a décidé de maintenir la principale innovation du projet, à savoir la création d'une Bourse du transit alpin. Ce nouvel instrument doit permettre de 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.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2007
NICOLAS FREYMOND

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

un geste en faveur du trafic interne en allouant, pour la période 2011-2015, CHF 100 millions au transport combiné de marchandises ne traversant pas les Alpes et CHF 30 millions à la promotion du transport de marchandises sur des chemins de fer à voie étroite.³

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

Lors de l'examen des divergences, ce dernier s'est rallié au Conseil national sur l'ensemble des points litigieux et a approuvé unanimement tous les actes du paquet. À la chambre basse, la LTTM a été adoptée par 127 voix contre 65 et les autres projets par des majorités plus confortables encore. En votation finale, le groupe UDC et un quart du groupe radical-libéral ont rejeté la LTTM.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.09.2013
NIKLAUS BIERI

Strassenverkehr

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.⁵

Luftfahrt

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.⁶

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.⁷

1) AB NR, 1980, S. 2 ff.; AB NR, 1980, S. 398; AB SR, 1980, S. 171; Bund, 72, 26.3.80; TA, 79, 3.4.80; Vat., 80, 5.4.80; LNN, 112, 14.5.80.; NZZ, 211, 11.9.80.; BaZ (ddp), 220, 19.9.80.

2) FF, 2007, p. 4147 ss.; presse du 9.6.07; NZZ, 10.7.07.

3) BO CE, 2007, p. 891 ss. et 1169 ss; presse des 5.9 (commission), 3 et 4.10.07 (plénum).

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

5) BBI 2013 7185.

6) FF, 2009, p. 4405 ss.; presse du 16.4.09 (Skyguide); NZZ, 22.5.09.

7) 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).