

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Mineralölsteuer
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
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Mineralölsteuer, 1992 – 2022*. 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	1
Eisenbahn	6
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	7
Schifffahrt	8
Luftfahrt	8

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
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
BJ	Bundesamt für Justiz
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
MinöStG	Mineralölsteuergesetz

DFF	Département fédéral des finances
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
OFJ	Office fédéral de la justice
EEE	l'Espace économique européen
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
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
DEFER	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
USAM	Union suisse des arts et métiers
FTP	Fonds de financement des transports publics
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
Limpmin	Loi sur l'imposition des huiles minérales

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 23.10.2009
NICOLAS FREYMOND

Le financement des projets de construction dans les domaines de la route et du rail est demeuré au cœur des préoccupations au cours de l'année sous revue. Fin 2008, le Conseil fédéral avait communiqué que le **fonds d'infrastructures et le fonds pour les transports publics (FTP)** ne suffiraient pas pour payer la totalité des projets approuvés par les chambres. Si l'administration fédérale des finances a exclu toute hausse d'impôt, elle a plaidé pour une participation accrue des utilisateurs des infrastructures concernées. Le Conseil fédéral a proposé de renchérir de 18 à 22 centimes par litre la surtaxe sur les carburants afin de dégager CHF 1,4 milliards pour les projets autoroutiers. Concernant le rail, tant le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, que le patron des CFF, Andreas Meyer, ont souligné que la clientèle serait inévitablement amenée à contribuer plus fortement au développement de l'infrastructure ferroviaire. Le ministre des transports s'est en outre démarqué du collège gouvernemental en critiquant les mesures d'économies concernant les infrastructures de transports adoptées par le Conseil fédéral. Enfin, il s'est montré sceptique quant à la possibilité d'un financement privé des projets d'infrastructures, estimant que seul l'Etat est à même de supporter les risques de projets de cette envergure.¹

BERICHT
DATUM: 03.11.2009
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation son **rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux** élaboré dans le cadre des mesures conjoncturelles. Celui-ci souligne que les six réseaux nationaux d'infrastructures (rail, route, aviation, électricité, gaz et télécommunications) sont fiables et desservent équitablement les diverses régions du pays, contribuant par là même à la cohésion nationale et garantissant la compétitivité de l'économie suisse. Les besoins vont fortement croître au cours des vingt prochaines années en étroite corrélation avec l'évolution démographique et le développement économique du pays. Aussi, la Confédération entend-elle se doter d'une stratégie visant à maintenir la performance des réseaux existants et la développer de sorte qu'ils assurent l'approvisionnement de toutes les régions du pays en 2030. Cette stratégie doit également limiter l'impact négatif tant des infrastructures sur la population et l'environnement que des risques naturels sur lesdites infrastructures. En matière de transports, plus particulièrement, le trafic voyageurs est appelé à augmenter de 20% sur la route et de 45% sur le rail d'ici 2030. Les projets ferroviaires adoptés ne suffiront pas à absorber la croissance de la demande. D'autres mesures d'extension du réseau sont donc à l'étude (Rail 2030), ainsi qu'un système de régulation de la demande à travers le prix (majoration des tarifs pour les pendulaires). Concernant le réseau routier, la priorité va à l'élimination des goulets d'étranglement. Pour pallier le manque de financement qui s'annonce à moyen terme dans le domaine routier, en raison de la baisse des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, le DETEC propose un changement complet et, selon lui, inévitable du système de financement du trafic avec l'introduction d'une taxe sur la mobilité (« Mobility pricing ») perçue sur tous les modes de transports.²

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Renforçant encore cette tendance, les Chambres, lors des discussions sur le budget 1993, ont **renoncé à toute économie en matière de construction de routes**. C'est ainsi qu'elles ont voté un montant total de CHF 1.481 milliards. En outre, elles ont même accepté une proposition de C. Frey (prd, NE) proposant d'y affecter CHF 100 millions de plus en cas d'acceptation en référendum de la hausse du prix de l'essence. La grande majorité de ces sommes seront là-aussi affectées à la construction des autoroutes en Suisse romande; le débat sur le budget étant intervenu en fin d'année après le refus en votation de l'EEE, la majorité alémanique a été conduite à faire un geste à l'endroit des Romands qui avaient massivement accepté le traité.³

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 15.05.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a rendu la version définitive de son **contre-projet à l'initiative Avanti**. Les éléments de l'ébauche esquissée en 2001 ont été repris intégralement. L'accent a été mis sur les problèmes posés par les trafics privé et public aux abords des grandes villes, ainsi que sur des dispositions permettant d'augmenter la capacité autoroutière sur les tronçons les plus encombrés de l'A1 entre Genève et Lausanne d'un côté, et entre Berne et Zurich de l'autre. Sur ce dernier point, le Conseil fédéral donnait raison aux initiants. Le contre-projet **rejetait la construction d'une nouvelle galerie routière au Gothard**. Elle contrevenait à l'article constitutionnel sur la protection des Alpes, adopté en votation populaire en 1994. De plus, aux yeux du Conseil fédéral, celle-ci mettait en péril la rentabilité des NLFA et affaiblissait le transfert du transit alpin sur le rail. Les dispositions transitoires du contre-projet précisaient en outre que le Conseil fédéral présentera un an après l'acceptation de ce nouvel article constitutionnel, un programme destiné à accroître la capacité du réseau des routes nationales et à améliorer la fluidité du trafic dans les zones urbaines. Le programme sera conçu de manière à ce que les projets urgents puissent être mis à l'enquête publique au plus tard huit ans après l'acceptation dudit article. Les principaux problèmes de circulation se posaient dans les agglomérations de Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Lucerne, Lugano, Saint-Gall, Winterthour et Zurich, ainsi que sur certains tronçons de l'axe est-ouest du réseau des routes nationales. Les tronçons critiques seront examinés de concert avec les cantons. Ensuite, il s'agira de décider dans quelle mesure les problèmes seront résolus par des investissements en faveur du rail ou de la route. Le financement de ces mesures dépendra du sort réservé à la modification constitutionnelle présentée dans le cadre de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons. Elle permettrait d'investir les recettes du produit de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière dans les projets ferroviaires et routiers dans les agglomérations. ⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 05.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a présenté les grandes lignes du programme qui serait soumis au parlement **si le contre-projet à l'initiative Avanti est accepté**. Il comprend trois volets. Le premier a trait à **l'achèvement du réseau des routes nationales** tel qu'il avait été décidé en 1960 par le parlement et complété ultérieurement. Il s'agit des tronçons de l'A16 Transjurane, A9 Haut-Valais, A8 Brünig, A5 Neuchâtel, A5 contournement de Bienne, A4 contournement Ouest de Zurich. Le deuxième volet concerne **les aménagements du réseau des routes nationales**. Le DETEC a établi un ordre des priorités provisoire. Il convient d'aménager en priorité trois tronçons de routes nationales situés en dehors des agglomérations, afin d'éliminer les goulets d'étranglement: A1/A2 Härkingen-Wiggertal, A1 Luterbach-Oesingen et A4 Andelfingen-Schaffhouse nord. Tous les autres tronçons situés en dehors des agglomérations, y compris le deuxième tube au Gothard, arrivent en 2ème et 3ème position. **Les projets dans les agglomérations** constituent le troisième volet. La situation dans les agglomérations n'est toutefois pas encore définie, tout particulièrement dans les grandes agglomérations caractérisées par les plus graves problèmes de trafic. La Confédération et les cantons élaboreront ensemble les projets d'agglomération réunissant le rail et la route, y compris le RER. Le programme du contre-projet serait **financé par le biais d'un fonds d'infrastructure**. Celui-ci serait alimenté par une partie du produit de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière. Comme premier apport, il bénéficierait de la moitié des réserves du financement spécial pour la circulation routière (CHF 1,6 milliard). ⁵

ANDERES
DATUM: 01.04.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Après le rejet du contre-projet relatif à l'initiative populaire "Avanti", tant les partisans que les opposants à Avanti ont concédé que des mesures s'imposaient dans le domaine des transports. Moritz Leuenberger a donc **convié les milieux intéressés à discuter** de ce point ainsi que des autres problèmes liés aux transports. L'UDC a décliné l'invitation, préférant réclamer une réduction des taxes routières. Les divers intervenants ont été d'accord pour dire que les problèmes du trafic d'agglomération devaient être résolus de toute urgence. L'achèvement du réseau des routes nationales, la prise en compte des régions périphériques et l'utilisation adéquate de l'impôt sur les huiles minérales n'ont pas été contestés. Des divergences sont par contre apparues sur d'autres thèmes, tels que le fonds d'infrastructure, le road pricing et l'extension des routes nationales. ⁶

Chargé par les commissions des transports et des télécommunications du Conseil des Etats et du Conseil national, le DETEC a élaboré trois variantes pour apporter des solutions au trafic dans les agglomérations, aux problèmes liés aux routes nationales et aux régions périphériques et de montagne. La première variante prévoit un **fonds d'infrastructure** permettant de financer les contributions en faveur du trafic d'agglomération (route et rail). Il doit aussi assurer l'achèvement du réseau des routes nationales et supprimer les goulets d'étranglement. Ce fonds serait alimenté par les réserves du financement spécial pour la circulation routière (l'état du fonds en 2004 était de CHF 3,6 milliards) et par une partie des recettes affectées obligatoirement au domaine routier (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière). Il bénéficierait de CHF 20 milliards sur une période de 15 à 20 ans. Hormis la création de ce fonds, cette variante propose une aide fédérale accrue en faveur des routes principales dans les régions périphériques et de montagne. La deuxième variante prévoit la création d'un **fonds pour le trafic d'agglomération**. Il serait alimenté par les réserves du financement spécial, et, le cas échéant, par une partie des recettes routières à affectation obligatoire. Ce fonds serait doté de CHF 3 à 5 milliards sur 15 à 20 ans. Les routes nationales continueront de bénéficier des mécanismes existants. A l'instar de la première variante, celle-ci prévoit une augmentation des contributions en faveur des routes principales des régions périphériques et de montagne. La troisième variante envisage la création d'un **fonds d'urgence provisoire**, aux moyens limités et destiné à financer les projets de transport les plus urgents. Il se concentra sur le trafic d'agglomération et les routes principales les plus difficiles à financer. Ce fonds serait alimenté par une partie des réserves provenant du financement spécial affecté à la circulation routière et ne concurrencera pas d'autres projets de transport. Il s'élèverait à CHF 2 milliards.⁷

La majorité des organismes consultés a **salué la création d'un fonds d'infrastructure** pour financer les mesures de désengorgement du trafic public et privé. La réalisation d'un **fonds d'urgence** a, par contre, été **contestée**. Les partis de droite, l'Alliance des transporteurs, economiesuisse, l'USAM et la branche de la construction l'ont jugée inutile et anticonstitutionnelle. Ils ont estimé qu'un seul fonds, complété par une disposition pour les réalisations prioritaires, était suffisant. L'UDC, le TCS, la Fédération routière suisse, l'USAM et Construction-Suisse ont critiqué la liste des projets urgents du Conseil fédéral dans laquelle figure notamment le CEVA genevois, la gare souterraine de Zurich ou la ligne Mendrisio-Varese. Se basant sur une expertise commandée par le TCS, cette répartition est à leurs yeux une entorse à la Constitution, car les recettes des impôts routiers doivent être destinées au réseau routier. L'avis de droit sur la question de l'utilisation des recettes routières à affectation obligatoire (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière) a été demandé au professeur Grisel. Selon, M. Grisel, le cofinancement des infrastructures ferroviaires (RER) dans le trafic d'agglomération par le biais des recettes routières à affectation obligatoire n'est pas conforme à la Constitution. Les organisations environnementales, le PS et les Verts se sont positionnés, à l'inverse, en faveur d'un fonds d'urgence pour les projets d'agglomérations non contestés. Ils craignent qu'un fonds unique, centré sur la construction routière n'engloutisse tous les moyens mis à disposition. Les Verts, l'ATE, Greenpeace, le WWF, Pro Natura et l'Initiative des Alpes ont exigé qu'au moins un tiers du fonds soit réservé au trafic d'agglomération, les autres projets devant être liés aux transports publics routiers et ferroviaires. Une autre requête demande que la mobilité douce soit davantage prise en compte dans le projet du Conseil fédéral. Afin de répondre à l'expertise du TCS, l'Office fédéral de la justice (OFJ), sur demande du DETEC, a effectué une contre-expertise. Il est arrivé à la conclusion que le nouvel article, tel qu'il a été adapté après l'approbation de la nouvelle péréquation financière, permet d'utiliser le fonds routier pour financer la construction d'infrastructures ferroviaires (RER). Le libellé autorise l'utilisation du fonds routier pour financer des travaux ferroviaires s'ils contribuent à désengorger les routes dans les agglomérations. Dans le cadre de la nouvelle péréquation, le législateur a précisé que le produit des impôts routiers est affecté « au financement des tâches et dépenses, liées à la circulation routière: (...) mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (...) ».⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Face aux critiques émises, le Conseil fédéral a revu son concept de financement des mesures visant à désengorger le trafic et a **renoncé au fonds d'urgence**. Dans son message au parlement, il propose de **ne créer qu'un seul fonds d'infrastructure** aussi bien pour les projets urgents que pour ceux à plus ou moins long terme. Le fonds sera opérationnel en 2008 et doté de CHF 20 milliards pour une période de 20 ans prolongeable de cinq ans maximum. Il sera alimenté par les recettes à affectation obligatoire provenant de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière. Le premier apport de CHF 2,2 milliards sera prélevé sur les réserves et sur une part du produit de l'impôt sur les huiles minérales. Conformément au frein à l'endettement de la Confédération, le fonds ne devra pas s'endetter. Les CHF 20 milliards seront répartis en trois domaines: CHF 8,5 milliards serviront à achever le réseau des routes nationales d'ici à 2015; CHF 5,5 milliards seront destinés à en garantir le fonctionnement; les six autres milliards seront utilisés pour moderniser les infrastructures de transport public et privé dans les agglomérations. Comme la moitié de ces derniers coûts sera prise en charge par les cantons, les investissements effectifs se monteront à CHF 12 milliards. Le parlement sera appelé à libérer une partie des fonds lors de l'instauration du fonds. De ce montant, CHF 2,3 milliards serviront à réaliser des projets de trafic d'agglomération urgents et prêts à être réalisés d'ici 2008. Se fondant sur les avis des cantons, le DETEC a élaboré une liste de ces projets. Au plus tard deux ans après l'instauration du fonds d'infrastructure, le Conseil fédéral soumettra au parlement deux programmes, afin de pouvoir garantir le fonctionnement du réseau des routes nationales et contribuer au financement des projets d'agglomération. Le reste des ressources disponibles sera utilisé à cette fin. D'autres tranches de crédit seront libérées tous les quatre ans. Le gouvernement a par ailleurs tenu davantage compte des régions périphériques et de montagne en accroissant l'aide fédérale allouée à celles-ci. Au lieu de CHF 12 millions supplémentaires, elles recevront CHF 45 millions de plus par année pour financer le maintien de la valeur de leurs infrastructures. Les CHF 33 millions de différence proviendront des contributions fédérales aux routes principales et des nouvelles recettes issues de la prochaine hausse de la redevance poids lourds.⁹

MOTION
DATUM: 06.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Ständerat lehnte eine im Vorjahr vom Nationalrat gebilligte Motion Kohler (cvp, JU) ab, welche die **Fertigstellung des Nationalstrassennetzes bis 2012** verlangt hatte. Der Nationalrat schrieb eine in die gleiche Richtung zielende Motion Schmied (svp, BE) (04.3476) ab. Gutgeheissen wurde eine von der grossen Kammer im Vorjahr gebilligte Motion der nationalrätlichen Spezialkommission (05.3224), welche die Einnahmen aus der zweckgebundenen Mineralölsteuer ausschliesslich für den Bau und den Unterhalt des Strassennetzes verwenden will. (siehe dazu auch hier.)¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.10.2008
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a mis en consultation une révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales visant à l'adapter aux besoins actuels et futurs. Concrètement, le Conseil fédéral propose de **transférer des cantons à la Confédération près de 400 km de routes cantonales pour les intégrer au réseau des routes nationales**. Dès lors que l'Etat fédéral sera propriétaire et responsable de l'entretien et de l'exploitation de ces routes, le transfert engendrera des dépenses supplémentaires à hauteur de CHF 150 millions par an pour l'entretien et de CHF 200 millions par an pour l'aménagement. Le Conseil fédéral propose de compenser ce surcroît de charges par une réduction de la part des cantons aux recettes de l'impôt sur les huiles minérales. Favorable au transfert, la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement a cependant catégoriquement rejeté le mode de financement proposé. Elle a appelé le Conseil fédéral à respecter la nouvelle péréquation financière et répartition des tâches (RPT), selon laquelle les routes nationales sont de la compétence exclusive de la Confédération et dépendent donc des finances fédérales.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.01.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à la fronde des cantons contre le projet de **révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales** mis en consultation par le DETEC l'année précédente, les conseillers fédéraux Merz et Leuenberger ont rencontré les représentants des cantons pour trouver une solution au financement de l'achèvement du réseau. Ces derniers ont répété leur refus catégorique de toute réduction de la part cantonale aux recettes de l'impôt sur les huiles minérales, estimant que, selon la nouvelle péréquation financière, la Confédération doit pourvoir elle-même au financement des investissements et coûts liés au réseau des routes nationales. À défaut d'accord, la rencontre a débouché sur la constitution d'un groupe de travail mixte censé présenter une proposition de

compromis.¹²

MOTION

DATUM: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die FDP.Liberale-Fraktion reichte im März 2022 eine Motion ein, in welcher sie analog zu den Motionen 22.3255 und 22.3280 der SVP ein **Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft** forderte. Der Bundesrat solle aufgrund der anhaltenden Marktverwerfungen, die infolge des Ukrainekrieges eingetreten sind, einen Erlassentwurf für ein Entlastungspaket – beispielsweise über die Mineralölsteuer auf Treib- und Brennstoffen – vorlegen. Dieses Paket solle aus der allgemeinen Bundeskasse bezahlt werden.

Der Bundesrat lehnte den Vorstoss mit derselben Begründung wie bei den Motionen 22.3255 und 22.3280 ab: Die Regierung sehe derzeit keinen dringenden Handlungsbedarf. Es sei jedoch eine interdepartementale Arbeitsgruppe der betroffenen Departemente UVEK, WBF und EFD gebildet worden, welche laufend mögliche Massnahmen sowie deren Finanzierung prüfe.¹³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 28.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Sidney Kamerzin (mitte, VS) reichte im März 2022 eine parlamentarische Initiative für eine **Senkung der Mineralölsteuer** ein. Er forderte, dass das MinöStG dahingehend geändert wird, dass der Bundesrat bei aussergewöhnlichen Umständen und Ereignissen höherer Gewalt wie etwa einem Krieg temporäre Steuererleichterungen beschliessen kann. Kamerzin begründete seine Initiative mit der Erhöhung der Benzinpreise, zu denen es im Zuge des Krieges in der Ukraine gekommen war. Er warnte vor den Folgen für die Schweizer Wirtschaft und für die Privathaushalte, möglicherweise könne die Schweiz gar in eine Rezession geraten. Entsprechend würde eine Reduktion des Benzinpreises die ganze Bevölkerung entlasten.

Die KVF-NR befasste sich Ende Juni 2022 mit dem Anliegen. Angesichts der Tatsache, dass sich beide Räte in der kurz davor durchgeführten Sommersession 2022 in einer ausserordentlichen Session zu ebendiesem Thema gegen ein ähnliches Anliegen ausgesprochen hatten, gab die Mehrheit der Kommission (14 zu 10 Stimmen) der parlamentarischen Initiative keine Folge.¹⁴

MOTION

DATUM: 21.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

National- und Ständerat befassten sich in einer **ausserordentlichen Session** zum Thema **«Kaufkraft»** im Rahmen der Herbstsession 2022 unter anderem mit zwei Vorstössen aus den Reihen der SVP, die einen **Teilverzicht bei der Erhebung der Mineralölsteuer** forderten: Benjamin Giezendanners (svp, AG; Mo. 22.3202) Motion forderte die Regierung dazu auf, auf denjenigen Teil der Mineralölsteuer auf Treibstoff zu verzichten, der der allgemeinen Bundeskasse zugewiesen wird. Die gestiegenen Treibstoff-Preise belasteten insbesondere ältere Menschen und diejenigen, die auf ein Auto angewiesen seien; diesen Menschen müsse nun geholfen werden. Die Motion von Pierre-André Page (svp, FR; Mo. 22.3115) ging noch etwas weiter und verlangte, dass derjenige Anteil der Mineralölsteuer, der nicht direkt in den Strassenunterhalt fliesst, solange wie notwendig aufgehoben wird. Identische Motionen wie Benjamin Giezendanner und Pierre-André Page reichte überdies Marco Chiesa (svp, TI; Mo. 22.3634 und Mo. 22.3635) im Ständerat ein.

Alle vier Motionen glichen stark den vier Motionen der SVP, die bereits im Rahmen der ausserordentlichen Session im Sommer 2022 unter dem Titel «Entlastungsmassnahmen zugunsten der Bevölkerung und der Wirtschaft» behandelt und abgelehnt worden waren. Der Bundesrat begründete seine ablehnende Haltung zu den Motionen Giezendanner, Page und Chiesa denn auch mit denselben Argumenten wie im Sommer: Die Regierung sei sich der gestiegenen Energiepreise und der damit einhergehenden Herausforderungen bewusst, sehe aber momentan keinen unmittelbaren Handlungsbedarf. Man habe aber eine interdepartementale Arbeitsgruppe der betroffenen Departemente UVEK, WBF und EFD gebildet, welche mögliche Handlungsfelder prüfen werde.

Im **Nationalrat** führten die zwei Motionen zu teils heftigen Diskussionen darüber, ob damit einseitig Haushalte mit höheren Einkommen entlastet würden, da ärmere Haushalte proportional weniger häufig Auto fahren würden. Bundesrat Maurer lehnte alle Vorstösse, die in der ausserordentlichen Session behandelt wurden, ab und begründete dies namentlich mit der Sorge um die Bundesfinanzen. Die beiden Motionen fanden ausserhalb der SVP nur bei einzelnen Mitgliedern der Mitte-Fraktion Unterstützung; sie wurden mit 135 zu 58 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) und 138 zu 57 Stimmen deutlich abgelehnt.

Im **Ständerat** argumentierte Motionär Chiesa, dass seine Motionen den Menschen zu gute kämen, die unbedingt auf ein Auto angewiesen seien, beispielsweise weil sie in abgelegenen Gebieten lebten. Auch in der kleinen Kammer verwies Finanzminister Maurer generell auf die finanzielle Lage, die es derzeit nicht erlaube, «überall einzugreifen, zumal die Situation nicht überall gravierend ist». Die Motionen von Marco Chiesa würden zu starken Mindereinnahmen für den Bund führen, wodurch im Gegenzug grosse Sparmassnahmen nötig wären, welche sicher zu einem Aufschrei führen würden.

Im Anschluss lehnte auch die kleine Kammer die beiden Motionen zur Mineralölsteuer mit 34 zu 4 Stimmen bei 5 Enthaltungen (Mo. 22.3634) und mit 32 zu 7 Stimmen bei 4 Enthaltungen (Mo. 22.3635) klar ab. Während die Motion 22.3634 nur Unterstützung in den eigenen Reihen fand, wurde die Motion 22.3635 auch von wenigen Mitgliedern der Mitte-Fraktion angenommen.¹⁵

Eisenbahn

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 percevant 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%) / 13/2 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.¹⁶

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.¹⁷

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.2007
NICOLAS FREYMOND

Suite à l'approbation par les Chambres, en 2006, de la création du **fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales**, le Conseil des Etats a estimé que les objectifs visés par les initiatives Hofmann (udc, ZH) (01.464) et Bieri (pdc, ZG) (04.403) étaient remplis et donc décidé de classer la première et de ne pas donner suite à la seconde. Pour les mêmes motifs, le Conseil national a pour sa part décidé de ne pas donner suite aux motions Pfisterer (prd, AG) (04.3062) et Fluri (prd, SO) (04.3168), déposées suite à l'échec du contre-projet à l'initiative populaire Avanti, en 2004. Le Conseil national a en outre rejeté une motion Freysinger (udc, VS) (05.3632) exigeant une révision de l'article 86 alinéa 3 de la Constitution afin d'affecter l'intégralité du produit de l'impôt sur les huiles minérales à l'entretien, la construction et l'exploitation des routes nationales. L'achèvement des routes nationales étant un objectif prioritaire du fonds d'infrastructure, la majorité a estimé que la demande du motionnaire était satisfaite et la mesure proposée superflue.¹⁸

MOTION
DATUM: 31.05.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** befasste sich in der Sommersession 2022 mit einer **Motion der KVF-NR zur finanziellen Förderung von nichtfossilen Fahrzeugen im öffentlichen Busverkehr**.

Mathias Zopfi (gp, GL) erinnerte namens der KVF-SR daran, dass im abgelehnten CO₂-Gesetz vorgesehen war, die Mineralölsteuerbefreiung für den öffentlichen Verkehr aufzuheben und die entsprechenden Einnahmen in die Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern zu stecken. Diesem Anliegen wolle die vorliegende Motion doch noch zum Durchbruch verhelfen. Die Motion sei aber nicht nur für die Klimapolitik wichtig, sondern auch für die entsprechende Branche, welche Planungssicherheit beim Erwerb von neuen Fahrzeugen brauche.

Thierry Burkart (fdp, AG) äusserte sich kritisch zur Motion, hatte in der Kommission aber keinen Antrag auf Ablehnung eingereicht. Burkart bemängelte, dass diese Motion eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs mit sich bringe. Der Privatverkehr im Bereich des Personen- und Gütertransports brauche aber auch Anschubfinanzierungen; dort stellten sich die selben Herausforderungen beim Übergang ins nicht-fossile Zeitalter. Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga setzte sich für die Annahme der Motion ein und erläuterte, dass der Bundesrat dahingehende Bestimmungen bereits in der Vernehmlassungsvorlage zum CO₂-Gesetz post 2024 vorgesehen habe. Da kein Gegenantrag vorlag, wurde die Motion schliesslich stillschweigend angenommen.¹⁹

MOTION
DATUM: 28.02.2018
NIKLAUS BIERI

Schifffahrt

In Anlehnung an die Befreiung der Pistenfahrzeuge von der Mineralölsteuer reichte Nationalrat Giezendanner (svp, AG) eine Motion ein, mit der er **Schweizer Lastschiffe von der Mineralölsteuer befreien** wollte. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion, da die Steuerbefreiung einer unnötigen Subventionierung gleichkäme. Zudem sei der administrative Aufwand, den diese Ausnahmeregelung mit sich bringen würde, in Anbetracht des geringen Steuerbetrags nicht gerechtfertigt. Bundesrat Maurer befürchtete Ende Februar 2018 im Nationalrat, eine solche Ausnahme könnte weitere Forderungen nach sich ziehen. Der Nationalrat lehnte die Motion mit 108 zu 85 Stimmen (3 Enthaltungen) ab.²⁰

Luftfahrt

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 31.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Analysant la situation, le comité gouvernemental "Conditions cadres Swiss" a considéré les mesures prises comme nécessaires à la survie de l'entreprise. Le Conseil fédéral, partageant cet avis, a estimé que, malgré la cure d'amaigrissement, il avait été juste de s'engager pour Swiss et le secteur aérien suisse un an et demi auparavant. **Le Conseil fédéral a pris deux mesures d'accompagnement destinées à améliorer les conditions cadres de Swiss.** La première exonérait la compagnie de l'impôt sur les huiles minérales sur certains vols intérieurs: CHF 6 millions d'économies. La seconde prenait en charge le coût des vols spéciaux (rapatriement des personnes non autorisées à entrer sur le territoire suisse) lorsque le rapatriement a lieu pour des raisons non imputables à Swiss. Les coûts tournent autour de CHF 900'000. Le Conseil fédéral n'a par contre pas pris de décision sur la demande de Swiss de lui pourvoir une déclaration sans engagement ("Letter of Comfort"), ni sur celle de savoir si les crédits d'exploitation à long terme accordés par des investisseurs étrangers pouvaient être assurés entre autres par une garantie contre les risques à l'exportation. **L'année 2003 s'est soldée par des chiffres défavorables** pour la compagnie aérienne suisse. La perte nette avoisinait les CHF 650 millions, charges de restructuration incluses. De plus, Swiss n'a, hormis une garantie bancaire de CHF 50 millions de British Airways, pas obtenu de ligne de crédit auprès des banques. Quant à la Confédération, elle n'a toujours pas donné suite à la demande de « Letter of Comfort ». (Pour l'exercice 2004, voir ici.)²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat schickte einen Entwurf für einen Verfassungsartikel zur **Spezialfinanzierung des Luftverkehrs** in die Vernehmlassung. Heute kommen die Erträge aus der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen zu 50% der allgemeinen Bundeskasse und zu 50% dem Strassenverkehr zugute. Neu sollen die für den Strassenverkehr bestimmten Steuererträge zweckgebunden für den Luftverkehr in den Bereichen Umweltschutz, technische Sicherheit und Schutzmassnahmen verwendet werden.²²

POSTULAT
DATUM: 21.03.2007
NICOLAS FREYMOND

La Chambre basse a en outre transmis au Conseil fédéral un postulat Ménétrety-Savary (pe, VD) le chargeant de présenter un **rapport concernant les mesures susceptibles de réduire les effets nuisibles des transports aériens sur le climat**. Le gouvernement doit notamment étudier les possibilités de transfert modal, d'introduction de taxes sur le kérosène et les émissions de CO₂, ainsi que d'amélioration de l'efficacité énergétique des transports aériens.²³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.12.2007
NICOLAS FREYMOND

A la fin de l'été, le Conseil fédéral a présenté son message concernant la **modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale et la création d'un financement spécial en faveur du trafic aérien**. Ce projet vise à créer la base juridique pour un fonds spécial doté de CHF 44 millions en faveur de mesures environnementales, de contrôle et de sécurité dans le domaine aéronautique. La moitié du produit de l'impôt sur le kérosène et la totalité de la surtaxe seront affectées à ce fonds, auquel la Confédération contribuera à hauteur de CHF 18 millions par an. Le projet gouvernemental a divisé la CTT-CN qui a décidé par 10 voix contre 9 de recommander au plénum de ne pas entrer en matière. La majorité issue des rangs socialistes, écologistes et, dans une moindre mesure, radicaux a critiqué le manque de clarté des objectifs du fonds spécial et des mesures censées en permettre la réalisation. En plénum, les conseillers Theiler (prd, LU) et Levrat (ps, FR), s'exprimant au nom de la commission, ont notamment mentionné l'exemple des mesures de lutte contre le bruit, soulignant que les mesures actuelles

mises en œuvre pour le seul aéroport de Zurich-Kloten coûtent CHF 1 milliard alors que le fonds projeté ne permettrait d'investir que CHF 7 à 8 millions pour des mesures supplémentaires. Estimant que les mesures de contrôle et de sécurité relèvent de la souveraineté de l'Etat, la majorité de la commission a en outre considéré que leur financement devait être assuré par le budget de la Confédération, et non par un fonds spécial. Enfin, les profondes divergences des intérêts régionaux et politiques, exprimés tant lors de la consultation qu'en commission, ont convaincu la majorité des commissaires des très faibles chances que cette modification de la Constitution obtienne l'aval du peuple et des cantons en votation populaire. Aussi, afin de restaurer une certaine proportionnalité entre les moyens (révision constitutionnelle) et les fins (fonds spécial de CHF 44 millions), elle a préconisé d'introduire les mesures en faveur du trafic aérien par des modifications législatives et par la voie budgétaire. À l'inverse, les partis bourgeois ont plaidé pour l'entrée en matière. Favorables à l'affectation du produit de l'impôt sur les carburants d'aviation au trafic aérien, les groupes PDC, PRD et UDC ont estimé que le parlement devait s'en tenir à une décision de principe et ne pas débattre des mesures concrètes auxquelles le fonds est destiné. Contre la majorité de la CTT-CN et les groupes socialiste et écologiste unanimes, le Conseil national a décidé par 106 voix contre 76 d'entrer en matière et de renvoyer le projet à sa commission pour la discussion de détail. Un tiers du groupe PRD et un élu PDC ont également soutenu la proposition de la majorité de la CTT-CN.²⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Les chambres se sont saisies du projet gouvernemental de modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale et de **création d'un financement spécial en faveur du trafic aérien**. Cette révision constitutionnelle établit la base juridique nécessaire à la création d'un fonds spécial en faveur de mesures environnementales, de contrôle et de sécurité dans le domaine aéronautique et alimenté par la moitié du produit de l'impôt sur le kérosène et la totalité de la surtaxe. Fin 2007, le Conseil national avait décidé, par 106 voix contre 76, d'entrer en matière malgré la vive opposition des groupes socialiste et écologiste, ainsi que de députés radicaux et PDC qui critiquaient le manque de clarté des objectifs du fonds et la disproportion des moyens (révision constitutionnelle) et des fins (financement de CHF 44 millions par an, selon les chiffres 2006). Au cours de l'année sous revue, lors de la discussion par article, plusieurs amendements ont été proposés afin de préciser la notion de « mesures de protection de l'environnement ». Tous ont été rejetés, le plénum se ralliant à l'opinion de la majorité de la CTT-CN, laquelle a jugé que les précisions utiles à la mise en œuvre du fonds trouveraient leur place au niveau législatif et non constitutionnel. Sur proposition de sa commission, le plénum a modifié le projet afin d'intégrer des mesures de sécurité ne relevant pas de l'Etat (contrôle des bagages, surveillance des avions, etc.) dans le catalogue des mesures bénéficiant du soutien du fonds. Au vote sur l'ensemble, le projet ainsi modifié a été approuvé par 110 voix contre 61 et 1 abstention, la majorité bourgeoise le soutenant et les groupes socialiste et écologiste le rejetant unanimement.

Le Conseil des Etats s'est quant à lui rallié au Conseil fédéral, estimant que les mesures de sécurité se limitent à la lutte contre les actes de malveillance contre le trafic aérien. De la responsabilité de l'Etat, ces tâches sont actuellement financées par le budget de la Confédération et le seront désormais par le fonds spécial. Les sénateurs ont ainsi exclu que le fonds prenne en charge des tâches incombant aux entreprises exploitant les aéroports et aux compagnies aériennes. Le Conseil national a réitéré sa prise de position, faisant valoir que les attentats et les détournements visent l'Etat et non les entreprises du transport aérien. La chambre haute a, pour sa part, cédé en suivant, par 25 voix contre 17, l'avis d'une minorité Rolf Büttiker (prd, SO). Elle a ainsi adopté une formulation de l'art. 86, al. 3bis let. b équivalente sur le fond à celle du Conseil national, mais qui, du point de vue formel, supprime l'expression – constitutionnellement absurde – « ne relevant pas de l'Etat » (« nichthoheitlichen ») de la version initialement adoptée par la chambre basse. Il en résulte que les tâches de sécurité dont la responsabilité incombe aux autorités publiques seront financées par le budget ordinaire de l'Etat, tandis que celles incombant aux entreprises du secteur aérien bénéficieront du soutien du fonds spécial. La chambre basse s'est ralliée à cette formulation sans discussion et, en votation finale, le projet a été adopté par 124 voix contre 63 au Conseil national et par 33 voix contre 7 au Conseil des Etats. Au vu du résultat des délibérations, le Conseil national a estimé que les objectifs visés par l'initiative Hegetschweiler (prd, ZH) (00.414) étaient atteints et décidé de la classer.²⁵

Suite à son approbation par les chambres l'année précédente, l'arrêté portant modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale afin de **créer un financement spécial en faveur du trafic aérien** a été soumis au **vote du peuple et des cantons** à l'automne de l'année sous revue. La création de ce fonds spécial doté d'environ CHF 40 millions en faveur de mesures environnementales, de contrôle et de sécurité dans le domaine aéronautique n'a pas suscité les passions dans une campagne de votation nettement dominée par les initiatives populaires « pour l'interdiction d'exporter du matériel de guerre » et surtout « contre la construction de minarets ». Les partis gouvernementaux ont soutenu le projet, à l'exception du parti socialiste qui a laissé la liberté de vote, alors que son groupe parlementaire avait unanimement rejeté le projet l'année précédente. Les partisans ont souligné que la création de ce fonds est censée garantir que les taxes sur les carburants ne profitent plus exclusivement au trafic routier mais aussi au trafic aérien. À l'inverse, le camp des opposants, réunissant les Verts, le PEV, le PCS et le PdT, a critiqué les nuisances environnementales dues à l'aviation et jugées autrement plus graves que celles du trafic routier. Si les organisations patronales ont appelé à approuver le projet, les syndicats n'ont pas émis de mots d'ordre. Parmi les organisations de protection de l'environnement, seule l'ATE pris position, laissant la liberté de vote.

Votation du 29 novembre 2009

Participation : 52,6%

Oui : 1 609 682 (65,0%) / cantons : 20 6/2

Non : 867 113 (35,0%) / cantons : 0

Mots d'ordre :

- Oui : PLR, PDC, UDC, UDF, PBD, Lega, Verts libéraux ; USAM, Economiesuisse, USP.
- Non : Verts, PCS, PEV, PdT.
- Liberté de vote : PS, DS ; ATE

Au terme de cette terne campagne, l'arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien a été approuvé par 65% des citoyens et citoyennes et par tous les cantons. Grâce à la mobilisation suscitée par les autres objets, le taux de participation s'est élevé à 52,6%. Sans surprise, l'approbation a été la plus forte dans les cantons aéroportuaires de Genève (72,5%) et Zurich (69,2%).²⁶

Selon l'**analyse Vox**, ce vote n'a pas révélé de différenciation claire entre partisans et opposants du point de vue de la position politique comme des propriétés socioculturelles. Les tenants du refus n'ont été majoritaires que parmi les membres déclarés de l'extrême gauche. L'étude a en outre souligné le faible intérêt des répondants et, parmi ceux-ci, des votants pour cet objet peu controversé, respectivement 57% et 38% d'entre eux ne sachant plus de quoi il s'agissait quelques jours à peine après le scrutin. En dépit de cette mauvaise connaissance de l'objet, une bonne moitié des tenants du oui et deux tiers des adversaires ont motivé leur décision par des arguments concrets et objectifs. Parmi les partisans, l'argument le plus mobilisé a été le principe de justice, selon lequel il est juste que le trafic aérien bénéficie du produit des taxes sur les carburants auxquelles il est soumis. Quant aux tenants du non, ils ont principalement fondé leur choix sur le rejet du trafic aérien et de ses nuisances.²⁷

Le Conseil fédéral a adopté un message relatif à la loi d'application du financement spécial en faveur du trafic aérien, dont le principe fut approuvé par le peuple et les cantons l'année précédente. Le gouvernement a proposé une **modification de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire**, de sorte à inscrire dans la loi l'affectation du produit de l'impôt à la consommation sur les carburants d'aviation au seul trafic aérien. Le produit de cet impôt sera réparti à parts égales entre les tâches relevant de la sécurité aérienne et les mesures environnementales, d'une part, et les aéroports civils régionaux, d'autre part.²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'hiver, le **Conseil national** a approuvé l'entrée en matière, sans opposition. Lors de la **discussion par article**, les députés ont accepté à l'unanimité et sans discussion un amendement proposé par la CTT-CN afin de préciser que seuls les aéroports dotés d'un service de navigation peuvent bénéficier d'une contribution financière au titre de la sécurité aérienne. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a adopté le projet ainsi amendé sans la moindre opposition.²⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.03.2011
SUZANNE SCHÄR

Diskussionslos und einstimmig nahm der Ständerat das teilrevidierte **Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer** an, wie es der Nationalrat im Vorjahr verabschiedet hatte. In der Schlussabstimmung verabschiedeten beide Räte die Vorlage einstimmig, nach der die Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen nicht mehr in die Finanzierung des Strassenverkehrs fliesst, sondern zweckgebunden für den Flugverkehr eingesetzt werden soll. Die jährlich CHF 40 bis 50 Mio. werden hälftig für die technische Sicherheit und zu je einem Viertel in die Sicherheit vor Anschlägen sowie in Umweltmassnahmen investiert.³⁰

-
- 1) LT et NZZ, 15.1.09; NZZ, 5 et 23.10.09.
 - 2) Presse du 4.11.09; DETEC, communiqué de presse, 3.11.09.
 - 3) BO CE, 1992, p. 1256 ss.; BO CN, 1992, p. 2547 ss.; Presse du 10.12 et 16.12.92.
 - 4) FF, 2002, p. 4187 ss.; presse du 15.5 et 16.5.02.
 - 5) Presse du 7.11 et 26.11.03; DETEC, communiqué de presse, 6.11 et 5.12.03.
 - 6) LT, 30.3.04; presse du 2.4.04; DETEC, communiqué de presse, 4.3 et 1.4.04.
 - 7) Presse du 27.8.04; DETEC, communiqué de presse, 26.8.04.
 - 8) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
 - 9) FF, 2006, p. 811 ss.; DETEC, communiqué de presse, 2.12.05; presse du 3.12.05.
 - 10) AB NR, 2005, S. 602 ff.; AB SR, 2006, S. 532 und Beilagen III, S. 64.; AB SR, 2006, S. 237 f.; AB NR, 2006, S. 1598 und Beilagen IV, S. 141 f.
 - 11) Presse du 3.7.08; LT, 9.10.08 (cantons).
 - 12) Presse du 14 au 17.1.09.
 - 13) Mo. 22 3249
 - 14) Medienmitteilung KVF-NR vom 28.6.22
 - 15) AB NR, 2022, S. 1575 ff. (22.9013); AB NR, 2022, S. 1586 (22.3202); AB NR, 2022, S. 1587 (22.3115); AB SR, 2022, S. 903 ff. (22.9013); AB SR, 2022, S. 914 (22.3634); AB SR, 2022, S. 915 (22.3635)
 - 16) 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.
 - 17) Presse du 20.12.08; DETEC, communiqué de presse, 19.12.08.
 - 18) BO CN, 2007, p. 196.; Initiatives: BO CE, 2003, p. 128 ss. et 2007, p. 260. Motions : BO CN, 2007, p. 1553.
 - 19) AB SR, 2022, S. 304 ff.
 - 20) AB NR, 2018, S. 77
 - 21) Presse du 20.8 (perte premier semestre), 24.9 (garantie bancaire) et 18.11.03 (perte troisième trimestre); Exp., 31.12.03.; Presse du 26.6.03 (geste du CF); DETEC, communiqué de presse, 25.6.03.
 - 22) BBI, 2006, S. 8761; Presse vom 19.10.06.
 - 23) BO CN, 2007, p. 502.
 - 24) FF, 2007, p. 6023 ss.; BO CN, 2007, p. 1831 ss.
 - 25) BO CN, 2008, p. 434 ss., 673 ss., 1379 s. et 1574; BO CE, 2008, p. 275 ss., 665 ss. et 828; FF, 2008, 7471 s.; BO CN, 2008, p. 1950.
 - 26) FF, 2010, p. 3117 ss.; presse du 30.11.09.; Presse du 26.9.09 (CF); Lib. et NZZ, 13.10.09; SN, 22.10.09; BaZ, LT et NZZ, 27.10.09; BaZ, NZZ et SGT, 30.10.09; BaZ et NZZ, 6.11.09; SZ, 9.11.09; SGT, 11.11.09; SN, 14.11.09; NLZ, 17.11.09.
 - 27) Hirter, Hans / Vatter, Adrian, Analyse des votations fédérales du 29 novembre 2009, Berne 2010.
 - 28) FF, 2010, p. 5937 ss.
 - 29) BO CN, 2010, p. 2052 ss.
 - 30) AB SR, 2011, S. 156 f., 340; AB NR, 2011; S. 559; BBI, 2011; S. 2755; NZZ, 30.6.11.