

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Mineralölsteuer
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bernhard, Laurent
Bieri, Niklaus
Caretto, Brigitte
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Hirter, Hans
Hohl, Sabine
Mach, André
Müller, Eva
Rinderknecht, Matthias
Rohrer, Linda
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge
Zumbach, David

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bernhard, Laurent; Bieri, Niklaus; Caretti, Brigitte; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Hirter, Hans; Hohl, Sabine; Mach, André; Müller, Eva; Rinderknecht, Matthias; Rohrer, Linda; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Zumbach, David 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Mineralölsteuer, 1990 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Öffentliche Finanzen	1
Indirekte Steuern	1
Finanzplan und Sanierungsmassnahmen	7
Infrastruktur und Lebensraum	7
Energie	7
Erdöl und Erdgas	7
Verkehr und Kommunikation	9
Verkehrspolitik	9
Strassenverkehr	10
Eisenbahn	13
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	14
Schifffahrt	14
Luftfahrt	15
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	18
Parteien	18
Grosse Parteien	18
Konservative und Rechte Parteien	18
Verbände	18
Verkehr	18

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
WTO	Welthandelsorganisation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie 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
KTU	Konzessionierte Transportunternehmen
WAK-NR	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
WUST	Warenumsatzsteuer
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
WWF	World Wide Fund for Nature
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
AELE	Association européenne de libre-échange
OMC	Organisation mondiale du commerce
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie 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
CFE	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
ETC	Entreprises de transport concessionnaires
CER-CN	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
USAM	Union suisse des arts et métiers
FTP	Fonds de financement des transports publics
ICHA	Impôt sur le chiffre d'affaires
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
CEE	Communauté économique européenne
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
WWF	World Wide Fund for Nature
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Öffentliche Finanzen

Indirekte Steuern

ANDERES
DATUM: 17.08.1991
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die **Konferenz der kantonalen Polizeidirektoren** beauftragte eine Kommission mit der Ausarbeitung eines Vorschlags für harmonisierte und nach ökologischen Gesichtspunkten wie Schadstoffausstoss und Benzinverbrauch bemessene **Motorfahrzeugsteuern**.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.10.1991
MATTHIAS RINDERKNECHT

Unter dem Druck von Kantonen und Parlament entschied sich der Bundesrat, das Netz der Hauptstrassen um über 700 Kilometer zu verlängern und den Nationalstrassenbau schneller voranzutreiben. Nach Berechnungen des Finanzdepartementes werden diese zusätzlichen finanziellen Belastungen die Reserven aus der Treibstoffzollkasse innert drei bis vier Jahren aufbrauchen. **Der Bundesrat prüfte** unter anderem auch aus diesem Grund die Möglichkeit einer **Erhöhung der Treibstoffzölle um 30 bis 35 Rappen pro Liter Benzin**, um einerseits den Bedürfnissen des Strassenbaus der nächsten Zukunft zu entsprechen, andererseits aber auch um das Defizit der Bundeskasse zu lindern, weil diese Zölle im Gegensatz zu den Treibstoffzoll-Zuschlägen nur zur Hälfte zweckgebunden verwendet werden müssen. Im übrigen würde die Anhebung des Benzinpreises auf ein europäisches Durchschnittsniveau zu weniger Benzintourismus führen und somit einen umweltschützerischen Effekt haben. Entscheidungen bezüglich der Einführung einer CO₂-Abgabe, die zu einer Reduktion des Verbrauchs von fossilen Treib- und Brennstoffen und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität beitragen sollte, fällt der Bundesrat im Berichtsjahr keine. Dagegen entschied er sich, auf die **Einführung eines Ökobonus vorläufig zu verzichten**, nachdem das BUWAL den Expertenbericht des Umweltberatungsbüros Infrac veröffentlicht hatte; darin hatten die Experten Vor- und Nachteile der verschiedenen Modelle vom Radumdrehungszähler bis zu einem Zuschlag auf den Treibstoffpreis erläutert.²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 12.12.1991
MATTHIAS RINDERKNECHT

Auf internationaler Ebene plante die EFTA, eine **Harmonisierung und Erhöhung der Energiesteuern in den Mitgliedstaaten** einzuführen, nachdem in einem Bericht zu Energiesteuern und Umweltpolitik in den EFTA-Staaten die krassen Unterschiede in den einzelnen Ländern aufgezeigt worden waren. Die Steuerstrukturen sollten demnach in Zukunft vermehrt eine fortschrittliche Umweltpolitik und entsprechend konkurrenzfähige Umwelttechnologie fördern. Ein derartiges globales Energiebesteuerungssystem würde den Modellen der Grünen Partei und der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz (SGU) entsprechen, welche eine sukzessive Senkung der bestehenden Warenumsatzsteuer (WUSt) und eine gleichzeitige Erhöhung der Energie- oder Ökosteuern vorsehen.³

STANDESINITIATIVE
DATUM: 31.01.1992
MATTHIAS RINDERKNECHT

Nachdem der Bundesrat und der Ständerat schon im Herbst 1991 die Einführung eines **Ökobonus**, welche in einer Standesinitiative des Kantons Zürich gefordert worden war, abgelehnt hatten, **verwarf auch der Nationalrat das Vorhaben** mit 76 zu 31 Stimmen. Ebenfalls abgelehnt hat die grosse Kammer die parlamentarische Initiative (Pa. Iv. 90.248) Schmidhalter (cvp, VS), welche die Einführung einer zweckgebundenen Umweltsteuer auf elektrischer Energie zum Ziel hatte.⁴

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 22.04.1992
MATTHIAS RINDERKNECHT

Eine vom WWF und dem Unternehmer Stephan Schmidheiny in Auftrag gegebene **Studie**, welche die **Zusammenhänge zwischen Umweltverschmutzung, Ressourcenverbrauch, Wirtschaftswachstum und Energiebesteuerung** analysierte, zeigte Möglichkeiten auf, wie durch eine sukzessive Verteuerung der Energiepreise effizienter und umweltschonender produziert werden könnte. Durch eine Rückverteilung der Zusatzeinnahmen an die Bevölkerung und an die Industrie würde die Staatsquote nicht erhöht. Hierzu wird an anderer Stelle ausführlicher berichtet.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.06.1992
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die als **Teil D** der Sanierungsmassnahmen 1992 (92.038) zur Entlastung des Bundeshaushaltes vorgeschlagene **Erhöhung des Treibstoffzolls um 25 Rappen pro Liter** war in den beiden Räten an und für sich nicht umstritten, nur die Höhe der zusätzlichen Abgabe bildete während längerer Zeit den Zankapfel zwischen National- und Ständerat. Der Bundesrat begründete die Erhöhung mit der seit der Einführung des Grundzolls im Jahre 1936 aufgelaufenen Teuerung von rund 600%, welche nie ausgeglichen worden war. Die zusätzlichen Einnahmen in der Höhe von rund CHF 1.6 Mrd. sollten je zur Hälfte für die allgemeine Bundeskasse und den Strassenbau verwendet werden. In der ständerätlichen Erstlesung blieben zwei Varianten in der Minderheit, welche die Strassenrechnung stärker begünstigen wollten, worauf die Vorlage mit der vorgeschlagenen Erhöhung von 25 Rappen pro Liter mit 30 zu 4 Stimmen angenommen wurde.⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 19.06.1992
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die von Bundesrat Cotti geforderte Einführung einer **CO₂-Abgabe zur Verminderung des Ausstosses von Kohlendioxid**, welches unter anderem für die globale Erderwärmung mitverantwortlich ist, fand zwar im Rahmen der sogenannten Klimakonvention am Erdgipfel der Konferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro (Brasilien) Beachtung, konnte allerdings nur in unverbindlicher Form verabschiedet werden.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.10.1992
MATTHIAS RINDERKNECHT

Im Nationalrat setzte sich jedoch eine Mehrheit, zusammengesetzt aus der FDP, der LP und Teilen der CVP, mit dem Antrag auf eine **Reduktion der Erhöhung von 25 auf 20 Rappen pro Liter** knapp gegen die SP, die Grünen und eine Mehrheit der CVP durch. Sowohl der Antrag Zwygart (evp, BE), einen Aufschlag von 30 Rappen vorzunehmen, als auch jener von Friderici (lp, VD) auf Zollermässigung für Dieseltreibstoff wurden verworfen. Im Differenzbereinungsverfahren beharrte der Ständerat daraufhin zuerst auf seiner ursprünglichen Entscheidung, eine Benzinzollerhöhung von 25 Rappen pro Liter vorzunehmen, schwenkte dann aber nach hartnäckigem Beharren des Nationalrats mit 21 zu 18 Stimmen auf dessen Vorschlag einer Erhöhung um 20 Rappen pro Liter ein. Die vom Bundesrat beantragte Dringlichkeitsklausel wurde von beiden Räten abgelehnt.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 26.10.1992
MATTHIAS RINDERKNECHT

Wie schon vor den Verhandlungen in den beiden Räten angekündigt, **ergriff ein überparteiliches Komitee** bestehend aus Vertretern der Auto-Partei, bürgerlichen Parlamentariern sowie dem Westschweizer Centre patronal **das Referendum gegen die Treibstoffzollerhöhung**. Unterstützt wurde das Komitee vom Schweizerischen Nutzfahrzeugverband Astag und dem ACS, nicht aber vom grössten Verband der Automobilisten, dem TCS.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.01.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Der Bundesrat hatte bereits im Vorjahr den Abstimmungstermin zur Vorlage über die Treibstoffzollerhöhung festgelegt, bevor das Referendum überhaupt definitiv zustande gekommen war. Im Hinblick auf eine frühzeitige Abstimmung mit positivem Ausgang erhoffte sich der Bundesrat trotz der Verzögerung durch das Referendum Einnahmen aus der Treibstoffzollkasse in der Höhe von ca. einer Mrd. für das Rechnungsjahr 1993.¹⁰

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 27.02.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Ausser der Auto-Partei, der SD/Lega-Fraktion sowie der PdA unterstützten alle Parteien die Treibstoffzollerhöhung. Bei der FDP scherten allerdings mehrere Kantonalsektionen aus. Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) beschloss, seinen Mitgliedern Simmfreigabe zu empfehlen. Der links-grüne Verband forderte einerseits, der Strassenverkehr müsse seine internen und externen Kosten selbst tragen; somit wäre eine Verteuerung des Benzins in seinem Sinne gewesen. Andererseits lehnte er es ab, der Bundeskasse zu noch mehr zweckgebundenen Mitteln für den Strassenbau zu verhelfen. Der Touring-Club-Schweiz (TCS) als grösste Interessenorganisation im Automobilverbandswesen unterstützte die Zollerhöhung, vor allem aus Sorge um die baldige Fertigstellung des Nationalstrassennetzes. Der ACS und der Nutzfahrzeugverband Astag bildeten jedoch zusammen mit der AP die Hauptgegner der Vorlage.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.03.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Das **Referendum gegen die Treibstoffzollerhöhung**, welches von einem überparteilichen Komitee bestehend aus Vertretern des Transportgewerbes, der Auto-Partei und des Centre patronal ergriffen worden war, **kam zu Beginn des Berichtsjahres zustande**. Dieses Komitee "gegen eine parasitäre Besteuerung des Privatverkehrs" wehrte sich dagegen, dass die Staatsfinanzen seines Erachtens auf Kosten des privaten Strassenverkehrs saniert werden sollten. Im übrigen befand es die Erhöhung der Steuerbelastung in Zeiten der Rezession und des damit verbundenen Anstiegs der Staatsquote unverantwortlich. Der Kanton Waadt steuerte mit über 17'000 Unterschriften am meisten von allen Kantonen bei, gefolgt vom Kanton Zürich mit ca. 13'000. In der Abstimmungskampagne war es denn auch der Kanton Waadt, in welchem die Gegner am aktivsten waren. Kurz darauf gründeten über 120 Mitglieder der eidgenössischen Räte ein Gegenkomitee mit dem Namen "Ja zu einem angemessenen Benzinpreis", welches vom Neuenburger Nationalrat Frey (fdp) präsidiert wurde. Im Interesse der Bundeskasse sowie der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes plädierte das Komitee für eine massvolle Erhöhung der hälftig zweckgebunden zu verwendenden Treibstoffzölle. Nach Ansicht des Gegenkomitees hätte ein Nein zur Vorlage eine namhafte Verzögerung der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, insbesondere in den Randregionen, zur Folge.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.05.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Erhöhung des Treibstoffzolls. Abstimmung vom 7. März 1993

Beteiligung: 51,3%
Ja: 1 259 373 (54,5%)
Nein: 1 051 067 (45,5%)

Parolen :

– Ja: FDP (6*), CVP, SP, SVP (1*), GP (1*), LP (1*), LdU (2*), EVP, EDU (1*); Vorort, SBV, SGB, TCS.

– Nein: AP, SD (1*), PdA, Lega; ACS, Astag, Centre patronal.

– Stimmfreigabe: SGV, VCS.

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen

Mit **einem Mehr von 54,5% wurde die Vorlage** bei einer relativ hohen Stimmbeteiligung von 51,3% **angenommen**. Die Abstimmung zeigte erneut den verkehrspolitischen Graben zwischen der deutschen und der romanischen Schweiz. Alle Kantone der Romandie und das Tessin lehnten die Vorlage ab, während alle Stände der deutschen Schweiz ausser Schwyz zustimmten. Am höchsten fiel die Zustimmung in den Kantonen Basel-Stadt (69,1%) und Uri (68,5%) aus, während die Ablehnung in den Kantonen Jura (63,2%) und Wallis (60,4%) am stärksten war.¹³

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 31.12.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Gemäss der **Vox-Analyse** zeigte unter den sozioökonomischen Merkmalen die **Zugehörigkeit zu einer bestimmten Sprachregion den signifikantesten Zusammenhang mit dem Stimmverhalten**. Die politische Merkmalsgruppe mit der deutlichsten Zustimmung waren die Anhänger der GP, während Mitglieder und Sympathisanten der Auto-Partei und politisch wenig Interessierte die deutlichste Ablehnung äusserten. Bei den Entscheidungsmotiven zeigte sich, dass bei den Ja-Stimmenden in der Deutschschweiz die Mittelbeschaffung für die Bundeskasse, Umweltschutzargumente und das Verursacherprinzip im Vordergrund standen. In der Romandie hingegen war für die Befürworter das entscheidende Motiv die zu 50% zweckgebundene Verwendung für den Strassenbau, insbesondere die Nationalstrassen, während ökologische Beweggründe bedeutungslos blieben. Insgesamt erzielten die Treibstoffzolleinnahmen, wie nach Annahme der Referendumsabstimmung erwartet, im Rechnungsjahr ein gutes Ergebnis, blieben aber trotzdem CHF 400 Mio. unter dem budgetierten Betrag, nicht zuletzt auch weil der Benzintourismus im Südtessin und in der Region Basel stark zurückging.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.10.1994
EVA MÜLLER

Ein **Entwurf des Bundesrates zur Revision des Mineralölsteuergesetzes** stiess in der Vernehmlassung grundsätzlich auf Zustimmung. Ab 1. Januar 1997 sollen die Fiskalzölle auf Mineralölen und Treibstoffen durch eine Verbrauchssteuer ersetzt werden, wobei die Umwandlung haushaltsneutral erfolgen soll. Eingeführte und inländische Waren werden künftig gleich behandelt werden. Kritik wurde von bürgerlicher Seite und von verschiedenen Kantonen gegen eine Indexierung der Steuersätze und die damit verbundene automatische Anpassung an die Teuerung laut; diese sei im Steuerrecht

nicht gebräuchlich. Graubünden wehrte sich vehement dagegen, dass die neue Steuer auch im Zollfreigebiet Samnaun gelten soll. Ohne die Zollfreiheit werde dem abgelegenen Seitental des Engadins eine wichtige Grundlage der wirtschaftlichen Existenz entzogen. Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer sprach sich jedoch für eine **Abschaffung des Zollprivileges** von Samnaun aus.¹⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 24.03.1995

EVA MÜLLER

Einer parlamentarischen Initiative Meier (gp, ZH), die eine vollständige **Abschaffung der Zweckbindung für die Mineralölsteuer** zum Ziel hatte, wurde vom Nationalrat mit 82 zu 44 Stimmen keine Folge gegeben. Die Kommissionmehrheit machte geltend, dass 1983 die Zweckbindung des Treibstoffgrundzolles von 60% auf 50% gesenkt worden sei; eine weitere Senkung oder gar die Aufhebung der Zweckbindung sei angesichts der Strassenausgaben des Bundes nicht angebracht.¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 21.12.1995

EVA MÜLLER

Im April verabschiedete der Bundesrat seine **Botschaft zu einer Revision des Mineralölsteuergesetzes**, das die Umwandlung der bisher auf Mineralölen und Treibstoffen erhobenen Fiskalzölle in eine Verbrauchssteuer bezweckt und damit jene Verfassungsnorm vollziehen will, die Volk und Stände im November 1993 zusammen mit der Einführung der Mehrwertsteuer gutgeheissen haben. Die Schweiz hatte sich bereits 1972 im mit der EWG abgeschlossenen Freihandelsabkommen verpflichtet, Fiskalzölle zu beseitigen oder in interne Abgaben umzuwandeln. Mit der neuen Mineralölsteuer sollen Treib- und Brennstoffe belastet, gleichzeitig aber die Zölle auf diesen Produkten, einschliesslich des Zollzuschlages auf Treibstoffen, aufgehoben werden. Steuerpflichtig werden im wesentlichen Importeure, Lagerinhaber und Personen, die unversteuerte Waren abgeben oder verwenden. Die aus der Mineralölsteuer erwarteten jährlichen Einnahmen in der Grössenordnung von CHF 4.5 Mrd. sollen den Ausfall der heutigen Fiskalzölle haushaltsneutral kompensieren. Neu soll der Bundesrat die Steuern periodisch der Teuerung anpassen können. Die Indexierung des Steuertarifs wurde im Vernehmlassungsverfahren von bürgerlichen Parteien, der Mineralölbranche und den Strassenverbänden (ohne VCS) allerdings heftig kritisiert. In seiner Botschaft sprach sich der Bundesrat auch gegen eine weitere Privilegierung der Zollausschlussgebiete und damit gegen Samnaun (GR) aus, da diese mit dem Grundsatz der Rechtsgleichheit nicht in Einklang zu bringen sei. Die ständerätliche Kommission für Wirtschaft und Abgaben schlug für das Zollfreigebiet Samnaun eine Übergangszeit von zehn Jahren vor. Der Ständerat entschied in der Wintersession auf Antrag der beiden Bündner Ständevertreter aber mit 20 zu 14 Stimmen, gänzlich am Zollprivileg Samnauns festzuhalten. Ausserdem entschied der Ständerat mit Stichentscheid des Präsidenten, die neue Mineralölsteuer nicht zu indexieren. Eine Ratsmehrheit machte geltend, dass die Indexierung im Widerspruch zum Grundsatz stehe, nach dem die Steuersätze vom Gesetzgeber festzulegen seien. Weiter sprach sich der Ständerat gegen den Willen des Bundesrates auch dafür aus, dass Treibstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen und Biomasse steuerfrei bleiben sollen. (Mo. 95.3349)¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 02.07.1996

EVA MÜLLER

Als Zweitrat hatte der Nationalrat über die **Revision des Mineralölsteuergesetzes** (MinöStG) zu entscheiden, mit welcher die bisherigen Fiskalzölle auf Mineralölen und Treibstoffen im Ausmass von rund CHF 4.5 Mrd. ertragsneutral in interne Verbrauchssteuern umgewandelt werden. Die neue Steuer wird die bisherigen Einfuhrzölle ablösen, die die Schweiz gemäss den Bestimmungen des Gatt/WTO-Abkommens ab Januar 1997 nicht mehr erheben darf. Umstritten war in der Beratung insbesondere das Privileg des einzigen Zollfreigebietes der Schweiz, Samnaun (GR), das der Bundesrat nach einer Übergangsfrist abschaffen wollte. Der Nationalrat folgte aber, entgegen dem Antrag seiner WAK, mit 85:81 Stimmen knapp dem Ständerat und verschont Samnaun damit definitiv vor der Mineralölsteuer. Dem Bund entgehen so Zolleinnahmen von jährlich zwischen sechs und CHF 20 Mio. Auf verlorenem Posten kämpfte Bundesrat Villiger auch in der Frage der Indexierung der Mineralölsteuer. Der Nationalrat folgte ebenfalls dem Ständerat und verweigerte dem Bundesrat die Kompetenz, die Mineralölsteuer nach einer Teuerung von 7% anzupassen. Zusätzlich nahm der Nationalrat eine Steuerbefreiung von Treibstoffen für vom Bund konzessionierte Transportunternehmungen (KTU) auf. Eine weitere Differenz schuf der Nationalrat, indem er die vom Ständerat beschlossene generelle Steuerbefreiung für Treibstoffe aus erneuerbaren pflanzlichen Energieträgern und Biomasse, die Einnahmehausfälle von über CHF 100 Mio. zur Folge hätte, strich. Der Ständerat schränkte in zweiter Lesung auf einen Antrag Seiler (svp, SH) hin ein, dass Bio-Treibstoffe nur steuerfrei sein sollen, wenn sie für Dieselmotoren der Land- oder

Forstwirtschaft oder der Fischerei bestimmt sind. Der Nationalrat lehnte aber auch diese Bestimmung ab und blieb dabei, die Befreiung auf Pilot- und Versuchsanlagen zu beschränken. Der Ständerat gab schliesslich nach. Bei der Frage der Privilegierung der KTU fügte der Ständerat die Bestimmung ein, dass die Steuerbefreiung «ganz oder teilweise» erfolgen kann. Der Nationalrat war mit dieser Abschwächung einverstanden.¹⁸

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 20.06.2003

MAGDALENA BERNATH

Der Nationalrat gab einer parlamentarischen Initiative Robbiani (cvp, TI) Folge, welche die Rückerstattung des Steuerzuschlags für Treibstoff verlangt, der zum **Abbau von Naturstein** verwendet wird. Damit wird der Natursteinabbau im Mineralölsteuergesetz der Land- und der Forstwirtschaft sowie der Berufsfischerei gleichgestellt.¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 02.11.2004

MAGDALENA BERNATH

Ende Oktober gab der Bundesrat eine Änderung des Mineralölsteuer-Gesetzes in die Vernehmlassung. Ab 2007 sollen umweltschonende Treibstoffe mittels **steuerlicher Anreize** gefördert und damit der CO₂-Ausstoss im Strassenverkehr gesenkt werden. Vorgesehen ist, die Mindereinnahmen durch eine höhere Besteuerung des Benzins vollständig zu kompensieren. (Siehe dazu auch hier)²⁰

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 20.06.2005

MAGDALENA BERNATH

Mit 18:3 Stimmen bei einer Enthaltung billigte die WAK-NR, basierend auf einer parlamentarischen Initiative Robbiani (cvp, TI), einen Entwurf zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes. Dieser sieht vor, dem schweizerischen **Natursteinabbau** den Mineralölsteuerzuschlag zurückzuerstatten und die Branche damit der Land- und Forstwirtschaft sowie der Berufsfischerei gleichzustellen. Der Bundesrat beantragte, auf die Rückerstattung des Mineralölsteuerzuschlags zu verzichten, um kein Präjudiz für andere Bereiche zu schaffen.²¹

INTERPELLATION / ANFRAGE

DATUM: 03.10.2005

MAGDALENA BERNATH

In seiner Antwort auf die Fragen Keller (svp, ZH) und Wyss (sp, BE) (Frage 05.5185) erklärte der Bundesrat, die **Ergebnisse der Vernehmlassung** zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes lägen vor. Der Bundesrat wolle sie noch im Herbst veröffentlichen. Die Pläne zur Förderung von umweltschonenden Treibstoffen waren mehrheitlich auf ein positives Echo gestossen.²²

STANDESINITIATIVE

DATUM: 15.12.2005

MAGDALENA BERNATH

In der Wintersession lehnte der Ständerat diskussionslos eine Standesinitiative des Kantons Waadt ab. Diese hatte verlangt, **umweltfreundliche Treibstoffe** und Additive für Kleinmotoren, insbesondere Zweitaktmotoren, von der Mineralölsteuer zu befreien.²³

MOTION

DATUM: 08.03.2006

MAGDALENA BERNATH

Der Nationalrat verwarf eine Motion der SVP-Fraktion, welche den zweckgebundenen Zuschlag zur **Verbrauchssteuer auf Mineralöle** während fünf aufeinander folgenden Jahren um 10,9 Rappen pro Liter **reduzieren** wollte, um die aufgelaufenen Überschüsse abzubauen. Die Ratsmehrheit war der Meinung, der Vorstoss widerspreche der schweizerischen Umweltpolitik.²⁴

STANDESINITIATIVE

DATUM: 21.06.2006

MAGDALENA BERNATH

Ebenfalls abgelehnt wurde eine bereits im Vorjahr vom Ständerat verworfene Standesinitiative des Kantons Waadt, welche **umweltfreundliche Treibstoffe** und Additive für Kleinmotoren, insbesondere Zweitaktmotoren, von der Mineralölsteuer befreien wollte.²⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 20.12.2006

MAGDALENA BERNATH

Basierend auf einer parlamentarischen Initiative Robbiani (cvp, TI) billigte das Parlament eine Änderung des Mineralölsteuergesetzes. Diese sieht vor, dem schweizerischen **Natursteinabbau** den Mineralölsteuerzuschlag zurückzuerstatten und die Branche damit der Land- und Forstwirtschaft sowie der Berufsfischerei gleichzustellen. Der Bundesrat hatte sich mit dem Hinweis auf das Investitionshilfegesetz gegen die Revision ausgesprochen; das Calanca- und das Maggiatal seien auf der Grundlage dieses Gesetzes zu unterstützen und nicht über Steuerermässigungen.²⁶

MOTION
DATUM: 12.03.2007
LINDA ROHRER

Eine Motion Freysinger (svp, VS) forderte den Bundesrat dazu auf, der Société internationale de sauvetage du Léman die gleiche **Ermässigung bei den Treibstoffsteuern** zu gewähren wie den Bauern. Der Bundesrat lehnte dieses Begehren ab, da das Subventionsgesetz bestimmt, dass auf Finanzhilfen in Form von steuerlichen Vergünstigungen zu verzichten ist. Die Annahme einer solchen Motion hätte zudem jede Menge Anschlussbegehren zur Folge. Der Nationalrat lehnte die Motion mit 59 zu 111 Stimmen ab.²⁷

MOTION
DATUM: 12.03.2007
LINDA ROHRER

Eine Motion Freysinger (svp, VS) wollte den Bundesrat beauftragen, eine Änderung von Artikel 86 Absatz 3 der Bundesverfassung vorzunehmen. Diese Bestimmung soll neu vorsehen, dass der gesamte **Reinertrag der Verbrauchssteuer** auf Treibstoffen für den Unterhalt, den Bau und den Betrieb der Nationalstrassen verwendet wird. Entsprechend der Meinung des Bundesrates lehnte der Nationalrat die Motion mit 75 zu 98 Stimmen ab.²⁸

MOTION
DATUM: 25.09.2013
LAURENT BERNHARD

Das Parlament überwies eine Motion Baumann (cvp, UR), die eine **teilweise Befreiung der Treibstoffe für Pistenfahrzeuge von der Mineralölsteuer** forderte. Der Motionär begründete dieses Anliegen mit dem Umstand, dass Pistenfahrzeuge nicht primär auf Strassen, sondern in Ski- und Langlaufgebieten verkehrten, womit diese nur beschränkt die Infrastruktur verwendeten, die durch einen Teil der Einnahmen aus der Mineralölsteuer finanziert wurden. Der Ständerat nahm die Motion mit 21 zu 17 Stimmen und der Nationalrat mit 110 zu 68 Stimmen an.²⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.03.2015
DAVID ZUMBACH

Pistenfahrzeuge sollen künftig teilweise von der Mineralölsteuer befreit werden. Dies sah die im März 2015 vom Bundesrat verabschiedete **Botschaft zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes** vor, die auf eine Motion Baumann (cvp, UR) aus dem Jahr 2012 zurückgeht. Der Motionär hatte sein Anliegen damals mit dem Umstand begründet, dass Pistenfahrzeuge nicht primär auf Strassen, sondern in Ski- und Langlaufgebieten verkehrten, womit diese nur beschränkt die Infrastruktur verwendeten, die durch einen Teil der Einnahmen aus der Mineralölsteuer finanziert wird. Überdies beantragte der Bundesrat, das Mineralölsteuergesetz um einen Passus zu ergänzen, der die Kompetenz, Lieferungen von Treib- und Brennstoffen im Rahmen der diplomatischen und konsularischen Beziehungen von Steuern zu befreien, an die Steuerbehörde delegiert.³⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.09.2015
DAVID ZUMBACH

Der Nationalrat befasste sich Mitte 2015 innerhalb von drei Monaten gleich zweimal mit der **Änderung des Mineralölsteuergesetzes**, die der Bundesrat den Räten im März vorgelegt hatte und durch die Pistenfahrzeuge künftig teilweise von der Mineralölsteuer befreit werden sollten. Im Juni entschied sich die grosse Kammer mit 111 zu 67 Stimmen bei 6 Enthaltungen, entgegen der vorberatenden Verkehrskommission (KVF-NR), die mit 12 zu 11 Stimmen bei 2 Enthaltungen der Auffassung gewesen war, dass keine zusätzlichen Ausnahmen von der Mineralölbesteuerung geschaffen werden sollten, auf die Vorlage einzutreten. Der Nationalrat schickte die Teilrevision damit zurück an die KVF-NR. Diese sprach sich in der Detailberatung mit 13 zu 11 Stimmen für eine Rückerstattung ohne Differenzierung nach der technischen Ausrüstung aus. Dieser Auffassung war auch die grosse Kammer, die sich mit 113 zu 59 Stimmen gegen die im Entwurf des Bundesrates vorgesehene Erfordernis eines Partikelfilters zur vollständigen Rückvergütung des Strassenanteils der Mineralölsteuer aussprach – zum Unmut von Sozialdemokraten, Grünen und Grünliberalen.³¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.03.2016
DAVID ZUMBACH

Nachdem die **Änderung des Mineralölsteuergesetzes**, die der Bundesrat dem Parlament im März 2015 vorgelegt hatte und durch die Pistenfahrzeuge künftig teilweise von der Mineralölsteuer befreit werden sollten, bereits in der grossen Kammer eine Ehrenrunde gedreht hatte, waren sich auch der Ständerat und seine Verkehrskommission (KVF-SR) zuerst nicht einig. Die Kommission beantragte mit 8 zu 4 Stimmen, nicht auf die Vorlage einzutreten und war damit wie ihre Schwesterkommission der Auffassung, dass keine zusätzlichen Ausnahmen von der Mineralölbesteuerung geschaffen werden sollten. Im Ständerat triumphierte dann aber eine Minderheit Lombardi (cvp, TI), deren Eintretensantrag mit 30 zu 13 Stimmen deutlich der Kommissionsmehrheit vorgezogen wurde. Damit schickte auch die kleine

Kammer die Vorlage zur Detailberatung zurück in die Kommission. Die KVF-SR sprach sich dabei einstimmig für die Version des Nationalrates aus, da sie es als wichtig erachtete, den Bergtourismus zu unterstützen. Diesem Antrag folgte die kleine Kammer im März 2016 oppositionslos, womit künftig alle Pistenfahrzeuge die volle Rückerstattung des Strassenanteils der Mineralölsteuer erhalten werden.³²

Finanzplan und Sanierungsmassnahmen

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.09.1997
EVA MÜLLER

Ende September **verabschiedete der Bundesrat den Finanzplan 1999-2001**, der ohne Berücksichtigung des Sparprogramms 98 (siehe unten) für 1999 noch Defizite von 6.4 Mrd. (1999), 4.7 Mrd. (2000) und 3.4 Mrd. (2001) vorsieht. Gegenüber dem letztjährigen Finanzplan 1998-2000 ergibt sich für 1999 und 2000 eine **Verschlechterung** in der Grössenordnung **von insgesamt einer Milliarde**. Die im Rahmen der Finanzplanbereinigung erzielten Einsparungen wurden durch höhere Darlehen an die Arbeitslosenversicherung von jährlich rund einer Milliarde mehr als kompensiert. Weiter mussten die Einnahmeprognosen zum Teil massiv reduziert werden, insbesondere bei der direkten Bundessteuer, der Verrechnungssteuer sowie bei der Mineralölsteuer als Folge der Beschlüsse des Parlaments im Zusammenhang mit der NEAT-Finanzierung. Gemäss Finanzplan 1999-2000 werden die Ausgaben im Durchschnitt nur noch um jährlich 1,8% ansteigen, was einem realen Nullwachstum entspricht. Die Einnahmen nehmen jährlich um geschätzte 3,5% zu. Damit zeichnet sich eine klare **Trendwende** ab: Defizite und Ausgabenwachstum sollen schrittweise zurückgehen. Dem Finanzplan liegen insgesamt aber optimistische Annahmen zugrunde.³³

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Erdöl und Erdgas

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.11.1990
BRIGITTE CARETTI

Le prix de l'essence a connu, en 1990, de nombreuses variations dues notamment aux retombées de la crise du Golfe. Les tarifs des transports sur le Rhin ont fluctué et ont particulièrement enflé à partir du mois d'août. Ils n'ont cependant pas eu une influence déterminante sur l'évolution des prix de l'essence en 1990. Dans ce contexte quelque peu tendu, **le Conseil fédéral a projeté d'instaurer de nouvelles taxes sur l'essence et le mazout** afin de tenter de réduire la consommation des agents énergétiques fossiles. Ce projet, qui doit encore être soumis à consultation, a pour but de réduire les émissions de dioxyde de carbone, principales responsables de l'effet de serre.³⁴

Votation du 7 mars 1993

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.03.1993
ANDRÉ MACH

Participation: 51.27%
Oui: 1'259'373 voix (54.5%) / 8 cantons.
Non: 1'051'067 voix (45.5%) / 12 6/2 cantons.

Mots d'ordre:

- Oui: PLR (6*), PDC, PS (1*), UDC (1*), PLS (1*), AdI (2*), PEV, PES (1*), UDF (1*), UPS, Vorort, USP, USS, CSC, FSE
- Non: PST, DS (1*), PSL, Lega
- Liberté de vote: USAM

* Recommandations différentes des partis cantonaux.

En début d'année, le référendum contre l'augmentation de 20 centimes des droits d'entrée sur les carburants a facilement abouti. Le 7 mars, **le peuple suisse a approuvé par 54,4% des voix l'arrêté fédéral** sur l'augmentation des droits d'entrée sur les carburants. Le vote a révélé un net clivage entre la Suisse latine dont les cantons ont tous largement rejeté la hausse de 20 centimes et les cantons alémaniques qui l'ont tous accepté à l'exception de Schwytz.³⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Allant dans le sens de la motion de Weigelt, le Conseil fédéral a mis en consultation jusqu'en février 2002 une la **modification de loi sur la protection de l'environnement**. Celle-ci veut créer les bases légales à l'encouragement des carburants désulfurés qui contribuent à la réduction de la pollution atmosphérique. L'essence désulfurée permet de réduire la consommation jusqu'à 15%. Elle contribue ainsi de manière significative à la réalisation de l'objectif de la loi sur le CO₂, à savoir abaisser d'ici à 2010 les émissions provenant des véhicules à moteur de 8% par rapport à leur niveau de 1990. Pour les moteurs diesel, il est nécessaire de réduire encore les émissions de particules cancérogènes. Les catalyseurs modernes et les filtres à particules permettent d'éviter jusqu'à 95% de ces émissions. Mais, ils ne fonctionnent de manière optimale qu'avec de l'huile diesel désulfurée. Les carburants sans soufre ont toutefois leur prix: la désulfuration de l'essence et de l'huile diesel provoque un surcoût de 1 à 3 centimes le litre pour l'essence et de 2 à 4 centimes pour le diesel. Afin de permettre aux produits désulfurés de s'imposer sur le marché, une taxe frappera les carburants dont la teneur en soufre dépasse 10 parties par million. Elle s'élèvera de 3 à 4 centimes par litre d'essence et de 4 à 5 centimes par litre de diesel. Les carburants désulfurés ne seront pas soumis à cette taxe. Les éventuelles recettes provenant de la taxe d'incitation seront reversées.³⁶

MOTION
DATUM: 13.09.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil des Etats a transmis par 23 voix contre 7 une motion élaborée par sa commission de l'environnement pour **une baisse des prix du diesel, du gaz naturel, du gaz liquide et du biogaz** afin de diminuer les émissions de CO₂ dans le transport routier. Le texte vise à réduire l'impôt sur les huiles minérales frappant le diesel d'au moins 25 centimes par litre et de 50 centimes pour les gaz naturel et liquide ainsi que le biogaz. Pour compenser la baisse de recettes fiscales, la taxe sur l'essence devrait être augmentée de 5 centimes par litre. Réagissant à la réduction du prix du diesel, la Commission des transports du National s'est opposée à la proposition du Conseil des Etats. Elle estimait que la diminution ne se justifiait pas pour le diesel vu les effets nocifs produits sur les voies respiratoires. En revanche, elle est prête à diminuer les taxes de 40 centimes sur le gaz naturel, liquide ou le biogaz. Rejoignant les Etats, elle considérait que la réduction devait être compensée par une hausse de l'imposition de l'essence; le produit global de l'impôt devait rester le même. L'Organe consultatif sur les changements climatiques (OcCC) a également appelé le Conseil national à rejeter la motion relative à la diminution de l'impôt sur les huiles minérales pour le diesel, mais à encourager le gaz naturel et le biogaz comme carburants.³⁷

MOTION
DATUM: 15.09.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Adoptant tacitement une motion de sa Commission des transports, le Conseil national a rejoint le Conseil des Etats en acceptant une **réduction de la taxe sur les carburants à gaz, gaz liquide et biogaz** d'au moins 40 centimes par litre. Le National a en revanche rejeté, par 96 voix contre 59, une motion des Etats qui demandait une réduction d'au moins 20 centimes par litre de la taxe sur le diesel. Cette baisse a suscité un vif débat entre ses partisans (PRD, PLS et UDC) et ses opposants (PDC, PS et Verts). Ces derniers ont admis que les moteurs diesel permettaient de réduire les émissions de CO₂ d'environ 15% et consommaient moins que les véhicules à essence. Mais ces avantages ne compensaient pas les conséquences nocives du diesel: les poussières fines émises par les moteurs diesel ont des effets cancérogènes et sont très nocives pour les voies respiratoires et le système cardiaque de l'être humain. Les opposants ont aussi estimé que ce serait surtout les camions, dont 80% roulent au diesel, qui profiteraient le plus d'une baisse du prix. Cela risquait de remettre en cause la politique poursuivie par la Suisse de transférer les transports de la route au rail. Le dernier grief portait sur le danger d'un tourisme du diesel, induit par les automobilistes des pays voisins qui viendraient se fournir en Suisse à cause du prix moindre. Outre les avantages en consommation et en rejet CO₂, les partisans du diesel ont avancé que des technologies étaient en train d'être développées pour combattre les nuisances. A ce propos, la Commission de l'environnement du Conseil national a milité en faveur de l'introduction obligatoire des nouveaux filtres pour véhicules diesel. Ils constituaient la deuxième génération de filtres à particules. Face à une augmentation des émissions nocives, les partisans du diesel citaient l'exemple de l'Allemagne et de l'Autriche, qui avec des parts de respectivement 40% et 16%, n'avaient pas constaté de poussée. Enfin, d'après eux, la baisse du prix du diesel était trop modérée pour remettre en cause le transfert de la route au rail et pour provoquer un effet de tourisme à la colonne.³⁸

MOTION
DATUM: 17.03.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Déposé suite à l'échec du contre-projet Avanti, une motion de l'UDC souhaitant liquider les 3,6 milliards de francs de réserves du financement spécial pour la circulation routière n'a pas trouvé grâce aux yeux du Conseil fédéral. Ce dernier a évincé l'idée d'une liquidation de ces réserves par une **baisse d'impôt sur l'essence** de 10,9 centimes pendant cinq ans consécutifs.³⁹

MOTION
DATUM: 16.09.2019
MARCO ACKERMANN

Mittels einer Motion forderte der Luzerner Ständerat Damian Müller (fdp, LU), dass die **Mineralöl-Besteuerungsgrundlage von Liquefield Natural Gas (LNG)** – einem Treibstoff für LKWs, der im Vergleich zum Diesel rund 15 Prozent weniger CO₂-, 35 Prozent weniger Stickoxid- und 90 Prozent weniger Feinstaubemissionen verursacht – nicht mehr in Litern, sondern wie international üblich in Kilogramm definiert werden soll. Mit der Anpassung dieser Rahmenbedingung soll die Steuer-Ungleichheit – verflüssigte (Bsp. LNG) und gasförmige Gase (Bsp. Erdgas) werden nicht gleich besteuert – beseitigt und eine wirkungsvolle und günstige Möglichkeit geschaffen werden, um den ökologischen Fussabdruck der Logistikbranche zu verbessern. Der Bundesrat anerkannte in seiner Stellungnahme vom August 2019 den Handlungsbedarf und beantragte, das Begehren im Rahmen der Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (BRG 17.071) aufzunehmen. Zudem habe die UREK-NR dieses Problem ebenfalls erkannt und in den Beratungen zur Pa.lv. 17.405 vorgeschlagen, diese steuerliche Ungleichbehandlung so rasch wie möglich zu korrigieren und noch vor Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes in jener parlamentarischen Initiative zur Änderung des Mineralsteuer-, Umweltschutz- und CO₂-Gesetzes einzubauen. Auch Ständerat Müller wollte nicht mehr abwarten und bat Finanzminister Ueli Maurer in der Herbstsession 2019, das Thema schon jetzt anzupacken und nicht bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes zu warten. Der Bundespräsident räumte daraufhin ein, dass in der Gesetzgebung tatsächlich ein Fehler gemacht worden sei, und erklärte sich bereit, die Motion entgegenzunehmen und umzusetzen. Das Stöckli folgte diesem Votum und nahm die Motion stillschweigend an.⁴⁰

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 collègue 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.⁴¹

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.⁴²

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.⁴³

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.⁴⁴

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).⁴⁵

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.⁴⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 26.08.2004
PHILIPPE BERCLAZ

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.⁴⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

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 Mendrision-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 (...) ». ⁴⁸

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. ⁴⁹

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 Schried (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.) ⁵⁰

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.⁵¹

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.⁵²

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%) / 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. ⁵³

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. ⁵⁴

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. ⁵⁵

Schifffahrt

MOTION

DATUM: 28.02.2018

NIKLAUS BIERI

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. ⁵⁶

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.)⁵⁷

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.⁵⁸

POSTULAT
DATUM: 21.03.2007
NICOLAS FREYMOND

La Chambre basse a en outre transmis au Conseil fédéral un postulat Ménétreay-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.⁵⁹

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.⁶⁰

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.⁶¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.2009
NICOLAS FREYMOND

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 a 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%).⁶²

STUDIEN / STATISTIKEN

DATUM: 31.12.2009

NICOLAS FREYMOND

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.⁶³

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 17.09.2010

NICOLAS FREYMOND

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.⁶⁴

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 aérodromes 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.⁶⁵

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.⁶⁶

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Grosse Parteien

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 03.07.2007
SABINE HOHL

An ihrer Delegiertenversammlung in Zug Ende Juni befassten sich die Freisinnigen mit einem Positionspapier zur Klimapolitik. Kontrovers wurde die Diskussion darüber geführt, ob die Automobilsteuer (erhoben vom Bund) und die Motorfahrzeugsteuer (erhoben von den Kantonen) durch eine **höhere Mineralölsteuer** zu ersetzen seien. Dadurch würden die Benzinpreise deutlich steigen. Die zusätzlichen Einnahmen aus der Mineralölsteuer könnten den Kantonen überwiesen werden. Eine Benzinpreiserhöhung erschien vielen Delegierten angesichts der bevorstehenden Wahlen aber ein zu heikles Thema zu sein. Die Erarbeitung eines Konzeptes für den Wechsel von der Fahrzeug- zur Treibstoffbesteuerung wurde auf die Zeit nach den Wahlen verschoben. Weiter wurden im Positionspapier die **rasche Planung eines neuen Atomkraftwerks** und die Förderung der Wasserkraft verlangt. Ein Antrag der Delegierten aus Basel-Stadt, auf neue Atomkraftwerke zu verzichten, wurde abgelehnt. Die FDP beschloss zudem einstimmig die Ja-Parole zur Unternehmenssteuerreform II.⁶⁷

Konservative und Rechte Parteien

PARTEICHRONIK
DATUM: 17.12.1992
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die geplante Durchführung einer Verkehrsblockade auf dem Damm in Melide – über diesen führen die Haupt- und Nationalstrasse sowie die Eisenbahnlinie als einzige Verkehrsverbindungen zwischen dem Luganese und dem Mendrisiotto –, an welcher neben der Absetzung von hohen Verantwortlichen des Tessiner Fernsehens auch der **Rücktritt der Kantonsregierung**, der Verzicht auf die **Erhöhung des Treibstoffzolls**, eine strikte Handhabung des **Bankgeheimnisses** sowie der **Verzicht auf den EWR-Beitritt** gefordert werden sollte, schlug fehl. Unter anderem trugen auch die Unstimmigkeiten zwischen den beiden Führerfiguren Bignasca und Maspoli zum Misserfolg bei. Auch dem Versuch der **Gründung einer Deutschschweizer Lega**, welche gemäss dem Zürcher Initiator Weidmann «Demokratische Liga» heissen sollte, war **kein Erfolg** beschieden.⁶⁸

Verbände

Verkehr

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 23.07.1993
HANS HIRTER

Der politische Kurs des auf rund 125'000 Mitglieder angewachsenen Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) blieb in eher unruhigen Gewässern. Bei der Volksabstimmung über die Treibstoffzollerhöhung musste er sich für eine Stimmfreigabe entscheiden, da er zwar die **zusätzlichen Einnahmen für die Strassenbaukasse nicht gutheissen** konnte, andererseits aber auch **nicht zusammen mit dem ACS und der Auto-Partei für eine Ablehnung kämpfen wollte**.

Die seit längerer Zeit ausgetragene **Auseinandersetzung zwischen einer eher pragmatischen und einer mehr fundamentalistischen Linie** konnte noch nicht beigelegt werden. Zusätzlich war man sich auch uneinig über das Ausmass der kommerziellen Dienstleistungen, welche der VCS seinen Mitgliedern anbieten soll. Ein Zeichen setzte der bisherige Zentralsekretär Markus Loosli, der wegen der seiner Ansicht nach mangelnden Diskussions- und Konfliktkultur in den Leitungsgremien im Mai von seinem Amt zurücktrat. Im Juni kam es bei den Wahlen für den Zentralvorstand – die nicht zuletzt wegen Rücktritten infolge der erwähnten Konflikte erforderlich geworden waren – zu einem Eklat: Der Kandidat der mitgliederstärksten Sektion Zürich, Beat Schweingruber, der als Gründungsmitglied seit langer Zeit auf verschiedenen Stufen im Verband aktiv war, wurde von der Delegiertenversammlung nicht gewählt.⁶⁹

1) BZ, 17.8.91

2) NZZ, 24.8.91; TA, 19.10.91; BZ, 24.4.91; Blick, 8.7.91

3) BZ, 22.11.91; TA, 23.11.91; NZZ, 29.11.91; DP, 10.64, 12.12.91

4) AB NR, 1992, S. 177 ff.; AB NR, 1992, S. 184 ff.; Presse vom 31.1.92

5) LNN, 22.4.92

6) AB SR, 1992, S. 579 ff.; BBI, 1992, III, S. 349 ff.; NZZ, 18.6.92

7) BZ, 9.6 und 15.6.92; NZZ, 19.6.92

8) AB NR, 1992, S. 1882 ff.; AB NR, 1992, S. 1977 ff.; AB NR, 1992, S. 2070 f.; AB NR, 1992, S. 2217 f.; BBI, 1992, VI, S. 107 ff.; Presse vom 1.10. und 2.10.92

- 9) NZZ, 22.10 und 26.10.92; TA, 26.10.92
- 10) NZZ, 22.1.93
- 11) SGT, 27.2.93; NZZ, 22.1. und 9.2.93
- 12) BBI, 1993, I, S. 641 f.; NZZ, 16.1.93; 24 Heures, 10.2.93; wf, Dok., 25.1. und 15.2.93
- 13) BBI, 1993, I, S. 1587 ff.; Presse vom 8.3.93
- 14) BBI, 1993, I, S. 1587 ff.; Vox, Analyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 7. März 1993, Bern 1993
- 15) NZZ, 29.7.94; BzZ, 27.10.94
- 16) AB NR, 1995, S. 921 ff.
- 17) AB SR, 1995, S. 1260 ff.; AB SR, 1995, S. 1269 ff.; BBI, 1995, III, S. 137 ff.; Presse vom 6.4. und 20.12.95; BzZ, 17.10.95; NZZ, 18.12.95; SGT, 21.12.95
- 18) AB NR, 1996, S. 1279; AB NR, 1996, S. 423 ff.; AB NR, 1996, S. 879 ff.; AB SR, 1996, S. 311 ff.; AB SR, 1996, S. 321 f.; AB SR, 1996, S. 479 f.; AB SR, 1996, S. 588; BBI, 1996, III, S. 53 ff.; Presse vom 20.3.96; SGT, 5.6.96
- 19) AB NR, 2003, S. 1210 ff.
- 20) BBI, 2004, S. 5863; BaZ, 7.6.04.
- 21) AB NR, 2005, S. 1503; BBI, 2006, S. 2427 ff. und 2449 ff.
- 22) AB NR, 2005, S. 1319; SN, 19.1.05; BzZ, 21.1.05; SZ, 22.1.05; BZ, 19.2.05
- 23) AB SR, 2005, S. 1189 und Beilagen IV, S. 36.
- 24) AB NR, 2006, S. 107 ff.
- 25) AB NR, 2006, S. 1070 f.
- 26) BBI, 2006, S. 2449 ff. (BR); AB NR, 2006, S. 92 ff., 1399 und 2043; AB SR, 2006, S. 530 ff., 1105 ff., 1161 und 1263; BBI, 2007, S. 1; WoZ, 9.3.06
- 27) AB NR, 2007, S. 195.
- 28) AB NR, 2007, S. 196.
- 29) AB SR, 2013, S. 97ff.; AB NR, 2013, S. 169ff.; TA, 11.3.13.
- 30) BBI, 2015, S. 2363 ff.; Medienmitteilung Bundesrat vom 6.3.15
- 31) AB NR, 2015, S. 1091 ff.; AB NR, 2015, S. 1830 ff.; Medienmitteilung KVF-NR vom 1.9.15; Medienmitteilung KVF-NR vom 24.3.15
- 32) AB SR, 2015, S. 1316 ff.; AB SR, 2016, S. 19; Medienmitteilung KVF-SR vom 13.10.15; Medienmitteilung KVF-SR vom 19.11.16
- 33) Botschaft zum Voranschlag 98 und Bericht zum Finanzplan 1999-2001, S. 157 ff.
- 34) Suisse, 15.8. et 24.8.90; L'Hebdo, 23.8.90.; Suisse, 7.10. et 1.11.90
- 35) FF, 1993, I, p. 1482 ss.
- 36) LT, 23.11.01; DETEC, communiqué de presse, 22.11.01.
- 37) BO CE, 2002, p. 59 ss.; QJ, 7.3.02 (CE); LT, 22.8 (Commission CN) et 23.8.02 (OcCC); presse du 13.9.02 (Commission CN); L'OcCC est l'organe consultatif du DFI et du DETEC.
- 38) BO CN, 2003, p. 135 ss. (CEATE-CN, Mo. 02.3382); presse du 7.3.03 (CN); LT, 15.9.03 (Commission de l'environnement).
- 39) LT, 29.12.04.
- 40) AB SR, 2019, S.713
- 41) LT et NZZ, 15.1.09; NZZ, 5 et 23.10.09.
- 42) Presse du 4.11.09; DETEC, communiqué de presse, 3.11.09.
- 43) BO CE, 1992, p. 1256 ss.; BO CN, 1992, p. 2547 ss.; Presse du 10.12 et 16.12.92.
- 44) FF, 2002, p. 4187 ss.; presse du 15.5 et 16.5.02.
- 45) Presse du 7.11 et 26.11.03; DETEC, communiqué de presse, 6.11 et 5.12.03.
- 46) LT, 30.5.04; presse du 2.4.04; DETEC, communiqué de presse, 4.3 et 1.4.04.
- 47) Presse du 27.8.04; DETEC, communiqué de presse, 26.8.04.
- 48) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
- 49) FF, 2006, p. 811 ss.; DETEC, communiqué de presse, 2.12.05; presse du 3.12.05.
- 50) 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.
- 51) Presse du 3.7.08; LT, 9.10.08 (cantons).
- 52) Presse du 14 au 17.1.09.
- 53) 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.
- 54) Presse du 20.12.08; DETEC, communiqué de presse, 19.12.08.
- 55) BO CN, 2007, p. 196.; Initiatives: BO CE, 2003, p. 128 ss. et 2007, p. 260. Motions : BO CN, 2007, p. 1553.
- 56) AB NR, 2018, S. 77
- 57) 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.
- 58) BBI, 2006, S. 8761; Presse vom 19.10.06.
- 59) BO CN, 2007, p. 502.
- 60) FF, 2007, p. 6023 ss.; BO CN, 2007, p. 1831 ss.
- 61) 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.
- 62) 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.
- 63) Hirter, Hans / Vatter, Adrian, Analyse des votations fédérales du 29 novembre 2009, Berne 2010.
- 64) FF, 2010, p. 5937 ss.
- 65) BO CN, 2010, p. 2052 ss.
- 66) AB SR, 2011, S. 156 f., 340; AB NR, 2011; S. 559; BBI, 2011; S. 2755; NZZ, 30.6.11.
- 67) LT, NZZ und TA, 2.7.07; NZZ, 3.7.07.
- 68) NQ vom 29.7.92; TA vom 30.7.92; Suisse vom 2.8.92; LNN vom 3.8.92; CdT vom 10.12.92; BzZ vom 17.12.92
- 69) BaZ, 21.4.93; TA, 14.6.93; Ww, 25.3. und 17.6.93; NZZ, 23.1.93 und 23.7.93; VCS-Zeitung (1993) Nr. 5, Nr. 6 und Nr. 7