

Sélection d'article sur la politique suisse

Dossier

Dossier: Financement de l'infrastructure ferroviaire (1999-2016)

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne

Citations préféré

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne 2025. *Sélection d'article sur la politique suisse: Dossier: Financement de l'infrastructure ferroviaire (1999-2016), 1998 - 2012*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 29.04.2025.

Sommaire

Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den SBB für die Jahre 1999-2002 (98.047)	1
Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den SBB für die Jahre 2003-2006 (02.026)	2
Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den SBB für die Jahre 2007-2011 (06.026)	2
Konjunkturanforderung für die Jahre 2009-2010 mit ÖV-Projekten (08.3805)	3
Finanzierung für die Jahre 2011-2012 (10.061)	3
Massnahmen zur Behebung von Problembereichen bei der SBB-Infrastruktur (10.3479)	5
Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur 2013-2016 (12.038)	5

Abréviations

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
BAV	Bundesamt für Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
ETCS	European Train Control System
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

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
OFT	Office fédéral des transports
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
ETCS	European Train Control System
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire

Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den SBB für die Jahre 1999–2002 (98.047)

Chemin de fer

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 02.09.1998
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a transmis son **message** sur la convention relative aux prestations entre la Confédération et les CFF. La convention comprend deux projets d'arrêts fédéraux de portée générale. Le premier concerne la **convention sur les prestations** entre la Confédération et les CFF pour la période de **1999 à 2002**. Le second a trait au **plafond de dépenses** pour l'infrastructure des CFF. La convention définit l'orientation stratégique, les objectifs et l'offre des prestations dans les secteurs des transports et de l'infrastructure. Les CFF devront réaliser un bénéfice dans le secteur des transports. Le secteur de l'infrastructure devra réduire ses coûts et accroître le taux d'utilisation du réseau ferroviaire, améliorant ainsi sa productivité. La Confédération assumera le rôle du propriétaire et celui du commanditaire des offres de transport. Pour le trafic régional et le trafic combiné, les cantons et la Confédération payeront les trains non rentables qu'ils auront commandés. Le plafond des dépenses ne portera que sur les prestations pour le secteur de l'infrastructure. La convention et le plafond des dépenses, respectivement instrument de conduite et instrument de gestion, constituent les éléments fondamentaux de la réforme des chemins de fer et permettent de présenter les objectifs de la politique des transports. Au moyen de la convention et du plafond de dépenses, la Confédération codéterminera les objectifs de l'entreprise, mais le conseil d'administration des CFF aura une responsabilité plus étendue en matière de gestion. Tous les quatre ans, les CFF devront présenter au parlement un rapport sur la période de convention écoulée, conjointement avec la nouvelle convention sur les prestations qui remplace le budget des CFF. Le Conseil fédéral approuvera le rapport de gestion, les comptes annuels et le budget. La nouvelle SA devra présenter un résultat d'exploitation positif. Les grandes infrastructures ferroviaires financées par le fonds spécial n'entrent pas dans la convention. Seules les infrastructures courantes sont concernées, elles seront payées par la Confédération par une participation maximale de CHF 5,8 milliards. Les règles de conduite, concernant l'accès au réseau, la fixation des prix des sillons, les indemnités pour les services commandés et le trafic régional, seront fixées à part dans une série d'ordonnances. Concernant le trafic régional, les cantons définiront le niveau des prestations avec l'aide de la Confédération qui les subventionnera à 68%. Les cantons signeront des conventions particulières avec les CFF ou les entreprises concessionnaires.¹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 07.12.1998
LAURE DUPRAZ

Au cours de la session d'hiver, le **Conseil des Etats** est entré facilement en matière sur le projet de l'exécutif. Le parlement ne pouvait que l'accepter ou le rejeter en bloc, sans en modifier les dispositions. Les députés ont insisté sur la nécessité de donner plus d'autonomie aux CFF, dans le cadre de l'ouverture du marché et face à la concurrence de la route. Moritz Leuenberger a accordé que la convention avait un caractère très général et abstrait et qu'elle ne contenait pas d'éléments de la stratégie de la Confédération concernant la politique régionale, sociale ou salariale des CFF. Il précisa que ces éléments prendraient forme dans le cadre d'ordonnances du Conseil fédéral. En définitive, **la petite Chambre a adopté à l'unanimité les deux projets d'arrêts fédéraux** du gouvernement.²

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 15.12.1998
LAURE DUPRAZ

Saisi du projet lors de la même session, le **Conseil national** est entré en matière sans opposition, mais il a émis beaucoup de doutes et de questions concernant la convention sur les prestations. Les rapporteurs de la CTT ont souligné la nécessité d'accepter la convention qui est une suite logique de la réforme des chemins de fer. Plusieurs parlementaires se sont plaints du manque d'informations et de précisions relatif aux engagements des CFF. Ils auraient souhaité que soient mis en place des indicateurs ou des standards de gestion. Le PS s'est montré inquiet pour la situation du personnel des CFF. Ses députés ont souligné la responsabilité que le parlement avait en matière de politique sociale, envers les 30'000 employés des CFF. Dans l'examen de détail de **l'arrêt concernant la convention sur les prestations**, la majorité de la CTT demanda que le Conseil fédéral soumette les objectifs stratégiques applicables aux CFF à l'approbation du parlement d'ici au 31 mars 1999. Une proposition de minorité Binder

(udc, ZH) réclama la soumission au parlement, d'ici au 30 juin 1999, de toute une série de précisions concernant les indicateurs de mesures, les objectifs à atteindre, les principes de politique tarifaire pour le trafic des voyageurs et les directives à appliquer dans les participations éventuelles. Les deux propositions ont été rejetées, respectivement par 76 voix contre 70 et par 83 voix contre 68. Elles ont été combattues par le PRD, l'UDC et le PDC. La CTT a ajouté un nouvel article demandant au Conseil fédéral de soumettre au parlement la convention pour les années 2003-2006, au plus tard le 31 mars 2002. Concernant **l'arrêté relatif au plafond de dépenses** pour l'infrastructure des CFF, une minorité de gauche réclama d'élever le plafond à CHF 6,45 milliards, puis une proposition Baumberger (pdc, ZH) demanda de le porter à CHF 6 milliards. Ces deux propositions furent écartées. De retour au **Conseil des Etats**, les sénateurs ont accepté le nouvel article introduit par le National sur la date de soumission de la prochaine convention.³

Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den SBB für die Jahre 2003–2006 (02.026)

Chemin de fer

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 01.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil des Etats et le Conseil national ont accepté sans opposition de libérer CHF 6,025 milliards dans le cadre de la **convention sur les prestations avec les CFF applicable de 2003 à 2006**. Plus de la moitié de l'enveloppe (CHF 3,6 milliards) sera investie pour rationaliser et augmenter l'interopérabilité – soit la compatibilité avec les réseaux étrangers – ainsi que la sécurité du réseau. Il s'agira notamment d'assurer le passage au système d'arrêt automatique des trains ETCS normalisé au niveau européen. Le plafond des dépenses comprend aussi CHF 525 millions pour développer le réseau actuel. Ces fonds seront utilisés pour améliorer les prestations dans le trafic marchandises nord-sud (mandat de transfert) et dans les agglomérations, notamment à Bâle, Berne, Genève, Zurich et Zoug. Enfin, CHF 1,9 milliard serviront à indemniser les coûts non couverts planifiés dans l'exploitation des lignes. La deuxième étape de Rail 2000 n'est pas incluse dans ces crédits.⁴

Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den SBB für die Jahre 2007–2011 (06.026)

Chemin de fer

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 25.09.2006
MAGDALENA BERNATH

Die Räte billigten die **Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den SBB für die Jahre 2007–2011** mit einem Zahlungsrahmen von CHF 5,88 Mrd. Davon entfallen rund CHF 1,8 Mrd. auf die Betriebskosten und CHF 4,1 Mrd. auf Investitionen (CHF 3,7 Mrd. für Substanzerhaltung). Bundesrat Leuenberger erklärte mit Hinweis auf die Entlastungsprogramme 2003 und 2004, dass der Zahlungsrahmen derart knapp berechnet sei, dass sich die SBB Kürzungsübungen nicht mehr ohne weiteres gefallen lassen könnten. Zum Infrastrukturfonds siehe hier.⁵

Konjunkturankurbelung für die Jahre 2009–2010 mit ÖV-Projekten (08.3805)

Chemin de fer

MOTION

DATE: 11.06.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a approuvé, par 96 voix contre 94, une motion Hany (pdc, ZH) chargeant le Conseil fédéral de présenter un message additionnel relatif à la convention de prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2009 et 2010 comprenant des **investissements pour les infrastructures de l'ancienne régie** et le développement du réseau à hauteur d'un milliard de francs environ au titre de la relance conjoncturelle. Constatant que l'objectif visé par la motion était partiellement atteint avec la mise en œuvre de la deuxième phase des mesures de stabilisation de l'économie, la CTT-CE a en outre jugé prioritaire l'affectation des ressources disponibles à la réalisation des projets déjà arrêtés. Suivant sa commission et à l'inverse de la chambre basse, les sénateurs ont rejeté la motion. Le Conseil national a en outre rejeté, par 121 voix contre 67, une motion Leutenegger-Oberholzer (ps, BL) (08.4028) allant dans le même sens.⁶

Finanzierung für die Jahre 2011–2012 (10.061)

Chemin de fer

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE
DATE: 17.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a décidé de **ne pas augmenter les ressources destinées à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures des CFF** et des chemins de fer privés suisses. Ce gel des dépenses à hauteur de CHF 4 milliards, alors que les entreprises ferroviaires demandaient 1 milliard supplémentaire, est motivé par la volonté du gouvernement de prioriser les objectifs de politique financière du programme de stabilisation. (En septembre, les CFF ont publié un rapport montrant que les économies en matière d'entretien de l'infrastructure réalisées depuis la fin des années 1990 ont conduit à une accumulation de besoins telle que 1 milliard de francs seraient nécessaires pour les satisfaire.) Conscient de l'insuffisance des moyens alloués au regard des besoins actuels et des projets d'extension de l'infrastructure, le Conseil fédéral a par ailleurs donné mandat au DETEC de présenter des propositions de nouvelles recettes et de coupes dans les investissements prévus pour 2011 et 2012. Ce dernier a annoncé l'étude de la possibilité de reporter certains projets d'extension et travaux d'entretien, d'augmenter le prix du sillon pour le trafic voyageurs (et donc le prix des billets) et de limiter l'alimentation du fonds pour les transports publics (FTP).⁷

RAPPORT

DATE: 20.02.2010
NICOLAS FREYMOND

Après la décision de principe du Conseil fédéral, en toute fin d'année 2009, de ne pas proposer au parlement d'augmenter les ressources destinées à **l'entretien des infrastructures des CFF et des chemins de fer privés**, l'ancienne régie a mandaté un audit externe concernant les investissements nécessaires pour rattraper le retard accumulé en matière d'entretien et de renouvellement de son réseau. L'expertise a conclu au bon état d'ensemble du réseau CFF, mais elle a souligné un retard d'investissements de l'ordre de CHF 1,35 milliard accumulé au cours des quinze dernières années, résultant principalement des coupes budgétaires décidées par la Confédération. Globalement, les experts ont évalué les moyens financiers supplémentaires nécessaires pour la période 2011–2016 à CHF 850 millions par an de sorte à couvrir le rattrapage du retard d'investissements (CHF 130 millions), l'entretien ordinaire du réseau (CHF 410 millions), la mise aux normes des tunnels et la conformation aux exigences de la loi sur les handicapés (CHF 150 millions), l'élimination des défauts structurels (quais, passages sous voies, approvisionnement électrique ; CHF 140 millions) et les coûts imputables à la croissance du trafic (CHF 20 millions). Au total, la facture approcherait ainsi les CHF 6 milliards. Des mesures d'économies peuvent y contribuer à hauteur de CHF 100 millions par an, grâce à la suppression de 300 à 350 emplois au sein de la division Infrastructure et à la simplification des procédures internes. Pour le solde, la direction des CFF a jugé inévitable une augmentation de la contribution de la Confédération dans le cadre de la convention de prestation, une hausse des tarifs du trafic voyageurs ne suffisant pas.⁸

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 23.06.2010
NICOLAS FREYMOND

Vu l'importance du montant, l'OFT a mandaté une contre-expertise. Le Conseil fédéral n'en a toutefois pas attendu le résultat pour adopter le **message sur le financement de l'infrastructure ferroviaire** suisse (CFF et chemins de fer privés) et sur la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2011-2012. Ce projet concrétise l'harmonisation du financement de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés entérinée par les chambres lors de l'adoption, en 2008, de la loi sur la réforme des chemins de fer 2. Le gouvernement y définit les objectifs de développement de l'infrastructure ferroviaire financée ou cofinancée par la Confédération, ainsi que les moyens alloués pour les années 2011 et 2012. Le message comporte une modification de la loi sur les Chemins de fers fédéraux (LCFF) ramenant, à titre transitoire, de 4 à 2 ans la période du financement, ainsi que trois projets d'arrêtés fédéraux. Si le premier concerne l'approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF, les deuxième et troisième portent respectivement sur le financement de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés suisses pour les années 2011 et 2012. Globalement, le Conseil fédéral demande un crédit de CHF 4'542 millions pour les années 2011 et 2012, à raison de CHF 3'322 millions pour l'infrastructure des CFF (+ CHF 332 millions par rapport à la convention 2007-2010) et CHF 1'220 millions pour celle des chemins de fer privés (+ CHF 87 millions). Ces montants sont uniquement destinés à garantir l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure existante. En raison du programme de stabilisation des finances fédérales, le gouvernement a renoncé à proposer des investissements pour le développement du réseau ferroviaire.⁹

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 05.07.2010
NICOLAS FREYMOND

À peine une semaine après l'adoption du message gouvernemental, l'OFT a publié les **résultats de la contre-expertise**, qui a conclu à la nécessité d'augmenter les moyens alloués à l'entretien du réseau des CFF, dans une mesure toutefois moindre que ne l'avait revendiqué l'ancienne régie. En effet, en tenant compte du potentiel d'économies dû aux gains d'efficacité et en proposant d'étaler les travaux, les spécialistes mandatés par l'OFT ont estimé à CHF 500 millions par an les moyens supplémentaires nécessaires à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2011-2016. Ce montant demeure toutefois largement supérieur à la hausse de la contribution proposée par le Conseil fédéral dans le projet de convention de prestations 2011-2012 (+ CHF 160 millions par an). Un financement complémentaire devra ainsi être trouvé lors de l'élaboration de la convention pour les années 2013 à 2016, de sorte à couvrir la facture globale de CHF 3,5 milliards. L'OFT a notamment souligné que, contrairement à la hausse de la subvention 2011-2012, les moyens supplémentaires pour la période 2013-2016 ne pourront pas être prélevés sur le fonds FTP (fonds pour les transports publics) sans remettre en cause la réalisation des projets de développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB). Réagissant simultanément au message du Conseil fédéral et à la contre-expertise, le directeur général des CFF, Andreas Meyer, a estimé absolument nécessaire l'octroi par la Confédération de CHF 140 millions supplémentaires pour 2011 et 2012, afin d'éliminer les goulets d'étranglement les plus graves.¹⁰

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 17.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'automne, le Conseil des Etats est entré en matière sur le projet gouvernemental sans la moindre Opposition. Les sénateurs ont adopté sans discussion et à l'unanimité la modification de la LCFF et l'arrêté fédéral portant approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF. Concernant l'infrastructure des CFF, une minorité Hêche (ps, JU) a repris à son compte la revendication du directeur des CFF et proposé de relever le plafond de dépenses de CHF 140 millions à CHF 3'462 millions. La chambre haute a rejeté, par 19 voix contre 17, cette proposition, après que le président de la CTT-CE, Christoffel Brändli (udc, GR), a rappelé que cette hausse entraînerait nécessairement une coupe d'un montant identique dans d'autres projets financés par le fonds pour les transports publics (FTP). Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont unanimement approuvé ce deuxième arrêté. S'agissant de l'infrastructure des chemins de fer privés, la chambre haute a décidé, par 23 voix contre 16, d'augmenter la contribution de la Confédération, en la portant à CHF 1'279 millions, selon une proposition de la majorité de la CTT-CE visant à satisfaire une demande exprimée par les cantons, qui s'inquiétaient de l'écart entre la proposition du Conseil fédéral et les besoins exprimés par les entreprises (CHF 1,444 milliards). Au vote sur l'ensemble, la chambre des cantons a adopté ce troisième arrêté par 32 voix contre 4.

Au Conseil national, la modification de la LCFF et la convention sur les prestations

entre la Confédération et les CFF n'ont pas suscité de discussion et ont été adoptées, respectivement à l'unanimité et par 170 voix contre 1. Sur proposition de la majorité de la CTT-CN, les députés ont ensuite décidé, par 110 voix contre 67, d'**augmenter de CHF 140 millions le crédit consacré à l'infrastructure des CFF**. Au vote sur l'ensemble, ils ont adopté ce deuxième arrêté par 146 voix contre 30. Quant à l'infrastructure des chemins de fer privés, la chambre basse a suivi le Conseil des Etats, par 152 voix contre 4. Lors de l'élimination des divergences, le Conseil des Etats s'est tacitement rallié à la chambre du peuple au sujet de la hausse du financement destiné au réseau des CFF.¹¹

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 07.04.2011
SUZANNE SCHÄR

Im April des Berichtsjahrs verabschiedete der Bundesrat eine Zusatzvereinbarung mit den SBB, nach der nur CHF 62 Mio. des erweiterten **Infrastrukturkredits** von insgesamt CHF 140 Mio. (bis 2012), den das Parlament zusätzlich gesprochen hatte, in Infrastrukturweiterungen investiert werden dürfen und der Restbetrag in den unterfinanzierten Unterhalt fliessen muss.¹²

Massnahmen zur Behebung von Problembereichen bei der SBB-Infrastruktur (10.3479)

Chemin de fer

POSTULAT
DATE: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a par ailleurs adopté tacitement un postulat Segmüller (pdc, LU) confiant au gouvernement l'examen de mesures visant à **combler le retard en matière d'entretien du réseau CFF**.¹³

Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur 2013–2016 (12.038)

Chemin de fer

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 24.09.2012
NIKLAUS BIERI

Im März des Berichtjahres unterbreitete der Bundesrat dem Parlament die Botschaft zu den Bundesbeschlüssen über die **Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB** für die Jahre 2013–2016, über den Zahlungsrahmen der Finanzierung der Infrastruktur der SBB und über die Finanzierung der Infrastruktur der schweizerischen Privatbahnen für denselben Zeitraum. Die Leistungsvereinbarungen mit den Privatbahnen werden neu statt für zwei für vier Jahre abgeschlossen. Der Bund stellte für den Ausgleich von ungedeckten Kosten in Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur sowie zur Finanzierung von Investitionen für die Jahre 2013–2016 insgesamt CHF 9,449 Mrd. bereit (SBB: CHF 6,624 Mrd.; Privatbahnen: CHF 2,825 Mrd.). Der Bund kompensiert die Aufstockung der Beträge durch eine Reduktion der Speisung des FinöV-Fonds um CHF 650 Mio. Die Zielsetzungen für die Eisenbahninfrastruktur 2013–2016 bleibt im Wesentlichen gleich, sie umfasst die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus und der Leistungsfähigkeit des Netzes, eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten, eine Verbesserung der Interoperabilität sowie eine Erhöhung der Produktivität. Die Bundesbeschlüsse waren im Parlament unumstritten: Sie wurden im Ständerat im Juni und im Nationalrat im September des Berichtjahres ohne Gegenstimme gutgeheissen. Verschiedentlich wurde festgehalten, dass die Einstimmigkeit mit dem Wechsel zur FABI wohl ein Ende finden werde.¹⁴

1) FF, 1998, p. 4573 ss.

2) BO CE, 1998, p. 1232 ss.

3) BO CN, 1998, p. 2565 ss.; BO CE, 1998, p. 1347 s.; FF, 1999, p. 248 s.

4) FF, 2002, p. 3101 ss., 6137, 6138 et 6139; BO CE, 2002, p. 343 ss.; BO CN, 2002, p. 1514 ss.

5) BBl, 2006, S. 3817 ff.; AB SR, 2006, S. 570 ff.; AB NR, 2006, S. 1298 ff.; BBl, 2006, S. 8665 ff. und 9827 ff.; Presse vom 11.3.06.

6) BO CN, 2009, p. 222; BO CE, 2009, p. 672; BO CN, 2009, p. 234.

7) Presse du 11.9 (CFF) et du 17.12.09 (CF); DETEC, communiqué de presse, 16.12.09; Bund, 11.9.09.

8) Presse du 20.2.10.

9) FF, 2010, p. 4495 ss.

10) Presse du 29.6.10; LT, 5.7.10 (Meyer).

11) BO CE, 2010, p. 911 ss., 1319 ss. et 1357; BO CN, 2010, p. 1895 ss., 2032 ss. et 2186; FF, 2010, p. 8265 s. (LCFF), et 2011, p. 3323 ss. (arrêtés).

12) NZZ und TA, 7.4.11

13) BO CN, 2010, p. 1652.

14) BBI, 2012, S. 4015, AB SR, 2012, S. 506, AB NR, 2012, S. 1607.