

bei denen etwas mehr als die Kostendeckung erwirtschaftet werden kann.

Ein Zweites: Die Gewinnablieferung an und für sich steht grundsätzlich nicht mehr in Frage. Sie wurde seinerzeit im Auftrag der PTT-Organen geprüft, die mit der Stellungnahme des bundesrätlichen Juristen nicht einverstanden waren. Herr Prof. Eichenberger hat dann den PTT-Organen in ihrem Auftrag in einem wohlfundierten Gutachten nachgewiesen, dass eine massvolle Ablieferung dem Willen des Verfassungsgebers und dem Text der Bundesverfassung durchaus entspricht, und dabei bleibt es.

Zur quantitativen Frage: Ich habe Ihnen heute nachmittag schon gesagt: Wir haben Ende dieses Jahres 983 Millionen Franken Reserven. Wir werden mit der vorgesehenen Zuweisung in die Reserven pro 1985 1,077 Milliarden erreichen. Wir sind damit um etwa drei Jahre früher über der Schwelle von 1 Milliarde, die seinerzeit als Ziel festgelegt wurde, allerdings nominell. Deshalb – da pflichte ich Herrn Biel durchaus bei – werden wir weiterfahren in der Äufnung von Reserven, damit sie auch real die Milliarde erreichen und übersteigen werden. Also werden wir weiterhin Reserven nach Massgabe der jeweiligen Unternehmensergebnisse bilden.

Ich möchte Sie bitten, dem Bundesrat und der Kommissionmehrheit zuzustimmen und diese Ablieferung auf 150 Millionen Franken zu beziffern.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	82 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	38 Stimmen

#### Art. 2

##### Antrag der Kommission

##### Abs. 1

##### Mehrheit

... insgesamt 57 004 Personen festgesetzt.

##### Minderheit I

(Feigenwinter, Basler, Bonnard, Flubacher, Geissbühler, Lüchinger, Reichling, Schärli, Schwarz, Zbinden)

... insgesamt 56 855 Personen ...

##### Minderheit II

(Salvioni, Eggenberg-Thun, Fehr, Jaggi, Meizoz, Nauer, Wagner)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

##### Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

##### Abs. 3

Sofern eine ausserordentliche Verkehrszunahme es zwingend erfordert und die Bedingungen nach Artikel 2 Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1974 über Massnahmen zur Verbesserung des Bundeshaushaltes erfüllt sind, kann für die Betriebsdienste eine Erhöhung des Durchschnittsbestandes anbegehrt werden.

#### Art. 2

##### Proposition de la commission

##### Al. 1

##### Majorité

... pour 1985 à 57 004 personnes.

##### Minorité I

(Feigenwinter, Basler, Bonnard, Flubacher, Geissbühler, Lüchinger, Reichling, Schärli, Schwarz, Zbinden)

... pour 1985 à 56 855 personnes.

##### Minorité II

(Salvioni, Eggenberg-Thoune, Fehr, Jaggi, Meizoz, Nauer, Wagner)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

##### Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

##### Al. 3

Si un accroissement extraordinaire du trafic l'exige impérieusement et que les conditions fixées à l'article 2, 2<sup>e</sup> alinéa, de la loi fédérale du 4 octobre 1974 instituant des mesures destinées à améliorer les finances fédérales soient remplies, une augmentation des effectifs moyens peut être demandée pour les services d'exploitation.

##### Abs. 1 – Al. 1

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit  
Adopté selon la proposition de la majorité

##### Abs. 2, 3 – Al. 2, 3

Angenommen – Adopté

#### Art. 3, 4

##### Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

##### Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

##### Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	127 Stimmen
Dagegen	8 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

84.020

#### Treibstoffzölle

#### Droits d'entrée sur les carburants

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 13. März 1984 (BBI I, 986)

Message et projets d'arrêté du 13 mars 1984 (FF I, 993)

Beschlüsse des Ständerates vom 21. Juni 1984

Décisions du Conseil des Etats du 21 juin 1984

##### Antrag der Kommission

Eintreten

##### Proposition de la commission

Entrer en matière

##### Antrag Herczog

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, einen neuen Bundesbeschluss vorzulegen, der angesichts der bekannten Umweltschäden insbesondere folgenden Anliegen Rechnung trägt:

##### 1. Eindämmung des Strassenbaus:

- Verwendung der zweckgebundenen Treibstoffzollerträge in erster Linie für den Strassenunterhalt und -betrieb; nur subsidiäre Verwendung für Strassenneubau und -ausbau;
- Verhinderung der Strassenbaueuphorie im Bereich des Hauptstrassennetzes;
- Keine Erweiterung des Nationalstrassennetzes.

##### 2. Mehr öffentliche Kontrolle:

- Eine allfällige Erweiterung des Nationalstrassennetzes ist dem fakultativen Referendum zu unterstellen;
- Wichtige verkehrspolitische Entscheide (unter anderem jährliche Geldverteilung, Mehrjahresbauprogramme) sollen durch das Parlament gefällt werden.

3. Verhütung und Behebung von Umweltschäden, unter anderem Sicherung des Verursacherprinzips.
4. Verhinderung der negativen Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs (vor allem der Bahnen) insbesondere auf regionaler Ebene.

#### *Antrag Jaeger*

Rückweisung an die Kommission mit dem Auftrag, den Gesetzentwurf nochmals zu überarbeiten und dabei die neuesten Ergebnisse von Untersuchungen in Rahmen des Sana-Silva-Programms und insbesondere das «Waldschaden-Inventar 1984» mitzubersichtigen.

#### *Proposition Herczog*

Renvoi au Conseil fédéral en le chargeant de soumettre au Parlement un nouveau projet d'arrêté fédéral qui, compte tenu de la notoire dégradation de l'état de l'environnement, permette d'atteindre les objectifs suivants:

1. Freiner la construction des routes:
  - Le produit des droits d'entrée sur les carburants affecté aux routes doit être utilisé au premier chef pour l'entretien et l'exploitation des routes; il ne doit être affecté à la construction et à l'aménagement de routes qu'à titre subsidiaire;
  - Il faut empêcher une extension effrénée du réseau des routes principales;
  - Quant au réseau des routes nationales, il ne subira plus aucune extension.
2. Permettre au souverain et au Parlement d'exercer un contrôle plus poussé sur le secteur routier;
  - Toute extension du réseau des routes nationales sera soumise au référendum facultatif;
  - Les décisions importantes en matière de politique de transports (notamment l'attribution des crédits annuels, les programmes pluriannuels de construction) seront du ressort du Parlement.
3. Prévenir les atteintes à l'environnement et y mettre fin lorsqu'elles existent. Il s'agit notamment de garantir l'application du principe du «pollueur-payeur».
4. Empêcher que la concurrence trafic privé/transports publics (notamment chemins de fer) ne soit préjudiciable à ces derniers, en particulier sur le plan régional.

#### *Proposition Jaeger*

Renvoi à la commission en l'invitant à remanier une nouvelle fois le projet de loi de manière à tenir compte des derniers résultats des enquêtes réalisées du programme «Sana-Silva» et en particulier de l'«Inventaire 1984 sur les dégâts aux forêts».

**Präsident:** Wir behandeln im Eintreten alle vier Bundesbeschlüsse gemeinsam.

**Oehler, Berichterstatter:** Angesichts der bereits einvernehmen Milliardenbeträge müsste man annehmen, dass sich unser Rat heute in einer sehr komfortablen Lage befindet. Schliesslich können wir gleichsam mit dem Füllhorn durch unser Land gehen und die Verteilung der Milliarden vornehmen. Diese Einnahmen sind zudem verfassungsrechtlich abgesichert, und nichts deutet darauf hin, dass der Benzinrappensegen in den nächsten Jahren seinen Glanz verlieren wird.

Die Sache ist aber nicht so einfach, wie man gemeinhin anzunehmen pflegt, denn wir haben uns in unserer Beschlussfassung an einen klaren Verfassungsauftrag zu halten. Am 27. Februar 1983 haben Volk und Stände nach einem denkwürdigen Abstimmungskampf Ja zu den Mehrheitsanträgen des Parlamentes gesagt. Und entsprechend sind an jenem Wochenende die beiden Artikel 36bis Absatz 4 und 36ter in unsere Bundesverfassung aufgenommen worden. Gleichzeitig wurde beschlossen, die gesetzlichen Bestimmungen aus dem Jahre 1953 gründlich zu überarbeiten. So entscheiden wir also heute und in den nächsten Tagen über die Totalrevision des Bundesbeschlusses vom

23. Dezember 1959 über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag.

Noch bevor die Mitglieder dieses Rates die endgültigen Kommissionsentscheidungen kannten, sind wir – wie Sie bereits wissen – mit drei Referendumsdrohungen beglückt worden. Damit wollen interessierte Kreise den Gang unserer Verhandlungen nachhaltig in ihrem Sinne beeinflussen. Eine vierte Referendumsdrohung gleichsam von der anderen Seite steht ebenfalls zur Diskussion. Dass die Gruppen, welche hinter diesen Referendumsdrohungen stehen, zum Teil diametral entgegengesetzte Vorstellungen über die Verteilung des milliardenschweren Benzinrappenkuchens haben, dürfte dem geneigten Beobachter der politischen Szene unseres Landes bekannt sein. Uns aber macht es die Arbeit nicht leichter. Im Gegenteil.

Der Bundesrat hat sich aber mit Blick vor allem auf die grünen Postulate für die Ausarbeitung unseres Beschlusses in seiner Botschaft selber ein Schlupfloch offengelassen, denn er führt im Zusammenhang mit den Beiträgen an strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen unter anderem aus: «Lassen sich zweckdienliche und erfolgversprechende Massnahmen zum Beispiel gegen das Waldsterben finden und können diese Massnahmen mindestens überwiegend als strassenverkehrsbedingt begründet werden, so sollen an deren Kosten Beiträge aus den Treibstoffzöllen möglich sein.»

Damit ist klar aufgezeigt, dass weder der Bundesrat noch die Kommission im luftleeren Raum entschieden haben. So ist es also an uns, einen Beschluss zu erarbeiten, der möglichst alle Interessen unter einen Hut zu bringen imstande ist, der noch in dieser Session von unserm Rat und dann in einem eventuellen Differenzbereinungsverfahren mit dem Ständerat endgültig verabschiedet werden kann. Nur so – und das dürfen und wollen wir nicht übersehen – erfüllen wir den Verfassungsauftrag. Nur so bekommen die Kantone jene Mittel ausbezahlt, die ihnen von Verfassungen wegen schon längst zustehen, zurzeit aber noch vom Bund verwaltet werden. Ob dies rechtlich zulässig ist oder nicht, wollen wir heute Abend nicht entscheiden. Immerhin hat aber die Kommission beschlossen, den Bundesrat nachhaltig aufzufordern, den Kantonen den ihnen zustehenden Anteil unter einem rechtlich ansprechbaren Titel, beispielsweise in der Form eines Vorschusses, auszubehalten. Die meisten Kantone haben diese Anteile in ihre Voranschläge für das kommende Jahr aufgenommen und sind folglich dringend auf diese Überweisung der ihnen gemäss Verfassung zustehenden Beträge angewiesen.

In der Bundesverfassung haben Volk und Stände am 27. Februar 1983 klare Grundsätze über die Verwendung der Treibstoffzölle festgehalten. So muss von Verfassungen wegen der grösste Teil der Treibstoffzölle für Strassenzwecke verwendet werden: nämlich erstens für den Nationalstrassenbau sowie für den Betrieb und den Unterhalt dieser Strassenkategorien; zweitens für den weiteren Ausbau der Hauptstrassen; drittens für werkgebundene, viertens für nichtwerkgebundene Beiträge. Die Verwendung ist in der Bundesverfassung abschliessend aufgezählt.

Diese Grundsätze setzen für unsere Beschlussfassung klare Rahmenbedingungen. Sie lassen uns aber dennoch eine bestimmte Flexibilität zu. Diese wurde dann in der Kommission auch weidlich ausgenützt. Die vielen Minderheitsanträge stehen als Hinweis für diese Bemerkung. Die Kommission nutzte diesen Spielraum, um selber bestimmte Postulate, vor allem umweltschützerischen Inhaltes, in unseren Beschluss aufzunehmen.

Der Bundesrat hat ursprünglich drei Beschlussesentwürfe vorgelegt. Aufgrund dieser Vorgabe hat denn auch der Ständerat als Erstrat beschlossen. Unsere Kommission schlägt Ihnen aber, aufgrund ihrer eingehenden Beratungen, vor, über vier Beschlüsse zu entscheiden, nämlich erstens über die Verwendung der für Aufgabem im Strassenverkehr bestimmten Treibstoffzölle; zweitens über den sogenannten Kompensationsbeschluss, über die Beteiligung der Kantone an der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der SBB im regionalen Personenverkehr; drittens über den

Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 1982 an die SBB und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Dieser Beschluss steht in einem direkten Zusammenhang mit dem bereits angeführten Kompensationsbeschluss. Viertens schlagen wir Ihnen neu vor, über den Bundesbeschluss über die Differenzierung des Treibstoffzolls zu befinden. Man kann sich allerdings fragen, ob man die fiskalische Behandlung des bleifreien Benzins und die Förderung der Katalysator-technik nicht in einem der ersten drei Bundesbeschlüsse behandeln könnte. Die Kommission hat entschieden, dass wir Ihnen hierfür aufgrund eines Antrages des Bundesrates einen besonderen Beschluss vorlegen.

Nun zum Treibstoffzollbeschluss: Im Zusammenhang mit der Beratung des Verfassungsartikels hat dieser Rat und nachher das Volk eine abschliessende Aufzählung von Aufgaben und Kategorien beschlossen. Hierfür werden die für das Strassenwesen bestimmten Treibstoffzölle verwendet. Es ist deshalb müssig, im Rahmen dieses Gesetzgebungsverfahrens Ideen aufnehmen zu wollen, welche wir bei der Verfassungsgesetzgebung abgelehnt haben. Die ablehnenden Abstimmungen in beiden Räten zu einzelnen Anträgen sind für uns heute noch bindend; ob wir das wollen oder nicht. Wir werden im Rahmen der Detailberatung darauf zurückkommen.

Vorerst möchte ich Ihnen aber die Grundsätze dieses Treibstoffzollbeschlusses darlegen. In der Bundesverfassung finden wir in der Übergangsbestimmung von Artikel 16 erstmals die Höhe des Grundzolls von 30 Rappen pro Liter. Diese Bestimmung – das haben wir beschlossen – kann durch die Gesetzgebung geändert werden.

Gemäss Verfassungsauftrag werden fortan 50 Prozent des Ertrages zweckgebunden sein. Früher waren es bekanntlich 60 Prozent. Der Zollzuschlag – und auch das steht im neuen Verfassungsartikel, er ist für uns bindend – ist vollumfänglich zweckgebunden.

Neben den bereits angeführten Beitragskategorien unterscheidet die Verfassungsbestimmung sogenannt werkgebundene und nicht werkgebundene Beiträge. Die Aufzählung ist zwar hier wiederum abschliessend, sie lässt uns aber einen breiten Spielraum bei der Gewichtung der einzelnen Beiträge. Die grosse politische Auseinandersetzung wird sich deshalb – angesichts der unterschiedlichen Auffassungen in der Kommission wie auch in der Öffentlichkeit – bei der Festlegung der einzelnen Beiträge ergeben. Wir dürfen in diesem Zusammenhang aber nicht übersehen oder gar vergessen, dass das Parlament bei der Ausarbeitung des Verfassungsartikels bereits weiter gegangen ist, als es der Bundesrat in seinem Beschlussentwurf im Jahre 1982 vorgesehen hat. Unsere Kommission ist einstimmig für Eintreten auf diesen kurz skizzierten Treibstoffzollbeschluss. Bei einzelnen Artikeln stehen sich dann aber – wie Sie aus der Fahne erkennen können – eine ganze Auswahl Mehrheits- und Minderheitsanträge gegenüber.

Ich komme zum zweiten Beschluss, dem sogenannten Kompensationsbeschluss: Der Bundesrat beabsichtigt, die Kantone an der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der SBB im regionalen Personenverkehr zu beteiligen. In Artikel 3 Absatz 2 beantragt der Bundesrat, eine obere Höhe dieser Beteiligung der Kantone im Betrag von 250 Millionen Franken gesetzlich zu verankern. Der Antrag des Bundesrates nimmt Bezug auf die verstärkte Beteiligung an den Kosten der Kantone auf dem Gebiete des Strassenwesens. Gemäss Bundesbeschluss B Artikel 2 Absatz 4 tragen die einzelnen Kantone «... nach Massgabe ihrer Belastung pro Einwohner aus dem regionalen Personenverkehr (Regionalzüge) der Schweizerischen Bundesbahnen 30 bis 50 Prozent des massgebenden Fehlbetrages in ihrem Kanton». In Zahlen ausgedrückt wären dies an die 200 bis 250 Millionen Franken pro Jahr, welche die Kantone an den Bund zurückzuerstatten hätten.

Es ist die erklärte Meinung des Bundesrates, dass sich dieser Einbezug der Kantone im Einklang mit den Grundsätzen der GVK befindet und sich auch mit den Vorstellungen über die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen

vereinbaren lässt. Zudem vertritt der Bund die Auffassung, dass damit die bisherige ungleiche Behandlung der SBB und der Privatbahn-Kantone aufgehoben wird. In unserem Land gibt es bekanntlich eine Reihe von Kantonen, welche neben den SBB auch durch Privatbahnen erschlossen werden. Obwohl der Bund an die Defizite Beiträge ausrichtet, wenden die betroffenen Kantone – aber auch die an den Privatbahnen gelegenen Gemeinden – beträchtliche finanzielle Mittel auf, um die bekannten Lächer zu decken. Auf der anderen Seite finden wir all jene Kantone, die allein von den SBB erschlossen werden. Die entsprechenden Defizite und die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen werden alljährlich über die SBB-Rechnung dem Bund und damit der Bundesrechnung überschrieben.

Während nun der Bundesrat die Meinung vertritt, er sei von Anfang an für eine Kompensation eingetreten, ist in der Kommission darauf hingewiesen worden, eine solche Kompensation sei schon immer in den eidgenössischen Räten umstritten gewesen und dann auch klar abgelehnt worden. Gegen diese Kompensationsabsichten des Bundesrates wurde in letzter Zeit ein eigentliches Sperrfeuer geschossen. Es hagelte Vorwürfe und Bedenken, Hinweise auf die fehlende Verfassungsmässigkeit einer solchen Kompensation. Das Vorgehen wurde auch als Raubzug des Bundes auf die Kantone eingestuft, nachdem sich diese in den vergangenen Jahren immer bereit erklärt hätten, Lasten und zusätzliche Leistungen zu übernehmen. Die Frage, was es denn zu kompensieren gäbe, wo doch der Bund aufgrund des Verfassungsartikels zusätzliche Mittel erhalte, wurde ebenso diskutiert wie der Hinweis der Kantone, der Kompensationsanspruch des Bundes sei weder rechtlich noch politisch ausgewiesen. Die Kommission hat sich klar gegen Eintreten auf den Kompensationsbeschluss ausgesprochen.

Zum dritten Beschlussentwurf: Die allfällige Diskussion über diese Änderung des Leistungsauftrages an die SBB ergibt sich aus unserer Haltung zur Kompensationsfrage. Stimmen wir dem Antrag des Bundesrates auf Kompensation zu, dann haben wir auch Artikel 3 des Beschlusses über den Leistungsauftrag zu ändern. Anderenfalls entfällt dieser Beschlussentwurf. Im Zusammenhang mit diesem Kompensationsbeschluss hat uns der Vertreter des Bundesrates im Falle einer Ablehnung der Kompensationsvorstellungen und Anträge des Bundesrates gezeigt, wie die Landesregierung in Teilen dennoch zum Ziele kommen kann: Der Vorsteher des Finanzdepartementes erwähnte die Möglichkeit, dass der Bundesrat aus eigener Kompetenz den Zollzuschlag mit der Wust belegt, um auf diese Art und Weise mindestens einen Teil der allenfalls durch unsere Beschlüsse verlorengegangenen Kompensation einzuspielen. Durch eine Herabsetzung des Zollzuschlages und über die Unterstellung unter die Wust bekämen dann die Kantone weniger Geld; dem Bund verblieben beinahe zusätzlich 100 Millionen Franken, und der Automobilist käme ebenfalls noch in den Genuss von rund 17 Millionen Franken. Dieses Vorgehen erachtete die Mehrheit der Kommission als eigentlichen Kraftakt des Bundes mit den Kantonen. Kurzfristig würde er wohl knapp 100 Millionen Franken mehr in die Bundeskassen bringen. Das Ergebnis wäre aber, wie eine Umfrage unsererseits zeigte, auch eine spürbare Verstimmung der Kantone, denn – und das hat man uns signalisiert – sie würden das nicht akzeptieren.

Nun wissen wir, dass der Bundesrat frei entscheiden kann. Wir wissen aber auch – und das ist dem Bundesrat ebenfalls bekannt –, dass er sein Aufgabenteilungskonzept nicht ohne die wohlwollende Haltung der Kantone verwirklichen kann. Auch hingen alle weiteren Überlegungen über den Miteinbezug der Kantone in der Lastenverteilung in der Luft. Langfristig würde sich der Bundesrat unseres Erachtens selber einen Bärenienst erweisen, denn – und auch dies möchten wir festhalten – das Resultat wäre eine geschlossene Opposition der kantonalen Finanzdirektoren. Die Kantone würden keine zusätzlichen Lasten übernehmen. Es ist dies keine Ehrbezeugung gegenüber den kantonalen Finanzdirektoren, sondern nur gerade eine realistische Einschätzung der

heutigen politischen Verhältnisse in unserem föderalistisch strukturierten Staat.

Ich komme zum nächsten Punkt, zur Frage der fiskalischen Behandlung des bleifreien Benzins. Die eigentliche Pionierleistung hat unsere Kommission auf dem Gebiet der Sonderbehandlung des bleifreien Benzins vollbracht. Damit wollen wir eine finanzielle Bevorzugung des Betriebes von Katalysatorautos bewirken. Ursprünglich war es die Absicht, in Artikel 1 des Treibstoffzollbeschlusses die unterschiedliche fiskalische Belastung von bleihaltigem und bleifreiem Benzin zu regeln. Im Verlaufe der Diskussion stellte sich dann aber heraus, dass wir aus gesetzgeberischen Gründen besser beraten sind, hierfür einen vierten Beschluss auszuarbeiten. Auf diese Art und Weise ist die Gesetzessystematik gewährleistet; denn letztlich muss sich dieser Bundesbeschluss auf andere Verfassungsbestimmungen abstützen. Bundesrat Stich erklärte sich dann auch bereit, das Anliegen zu übernehmen und hat uns einen speziellen Bundesbeschluss ausgearbeitet.

Worum geht es in dieser Frage? Wir haben in jüngster Zeit viel von bleifreiem Benzin gehört. Auch der Katalysator beherrscht die politische Diskussion, und vor dem Hintergrund der Schreckensmeldungen über die Umweltzerstörung und namentlich über das Waldsterben sind wir alle aufgerufen, jeden, auch den noch so bescheidenen Beitrag zur Schonung unserer natürlichen Umwelt zu leisten. Dass saubere Abgase einen sofortigen Beitrag leisten können, ist angesichts der Schadstoffmengen, welche in die Luft geraten, allgemein anerkannt. Die Automobilindustrie, aber auch die Mineralölwirtschaft haben diese Zeichen der Zeit teilweise erkannt und arbeiten jetzt zielstrebig an der Entgiftung der Abgase bzw. an der Herstellung von bleifreiem Benzin. Auch wenn zurzeit – das muss man leider gleich beifügen – nur gerade das Normalbenzin bleifrei hergestellt werden kann, darf man dennoch damit rechnen, dass in absehbarer Zeit auch das Superbenzin bleifrei werden wird. Ich möchte Sie daran erinnern, dass der Bundesrat diesbezüglich bereits Entscheidungen getroffen hat. Am 12. März dieses Jahres beschloss die Landesregierung nämlich, dass ab 1. Januar des kommenden Jahres nur noch Normalbenzin unverbleit über die Zollgrenze eingeführt oder aus Inlandraffinerien abgegeben werden kann. Und ab 1. Juli 1986 darf nur noch Normalbenzin unverbleit in Verkehr gebracht werden.

Sie alle wissen aber, dass die Herstellung von bleifreiem Benzin teurer als die Herstellung von bleihaltigem ist. Die Preiselastizität ist gering, weshalb man über fiskalische Massnahmen dafür sorgen muss, dass der Kauf von bleifreiem Benzin gefördert wird. Hier haben wir die Möglichkeit, die Weichen über unsere Beschlüsse zu stellen. Die Kommission ist der einhelligen Auffassung, dass das bleifreie Benzin im Verbrauch letztlich nicht nur gleich teuer sein darf wie das bleihaltige Normalbenzin, sondern dass wir einen echten Anreiz schaffen müssen, um das Umsteigen zu fördern. Das bedeutet letztlich, dass es für die Gleichstellung mindestens 4 Rappen braucht, für einen Anreiz hingegen ist eine Verbilligung um mindestens 6 oder noch besser um noch mehr Rappen nötig. Entsprechend muss dann auch der Treibstoffzoll herabgesetzt werden. Den Konsumenten und den Automobilisten interessieren nicht die Berechnungsart oder das komplizierte Schema, sondern nur gerade der Preis und der Vergleich an der Tanksäule. Deshalb beantragen wir Ihnen, hier bahnbrechend vorzugehen und einen Markstein zu setzen.

Dieser Beschluss kann – falls wir ihm zustimmen – aufgrund der eben gemachten Hinweise auf die Entscheidungen des Bundesrates nicht sofort in Kraft treten und kann ebenfalls nicht auf unbestimmte Zeit Geltung haben. Aufgrund der Beschlüsse des Bundesrates über die Verwendung bleifreien Normalbenzins müssen aus wirtschaftlichen Gründen vorerst die vorhandenen Lager aufgebraucht werden. Wegen der Bevorratung von Treibstoffen in unserem Land, aber auch wegen der bisherigen Einfuhrpolitik kann die Inkraftsetzung der finanziellen Bevorzugung des bleifreien

Benzins frühestens auf die zweite Hälfte des kommenden Jahres vorgesehen werden.

Das Umweltschutzbewusstsein wird es nun mit sich bringen, dass sowohl staatliche Behörden anderer Staaten wie auch die Automobilwirtschaft, die Mineralölindustrie und die Käufer von bleifreiem Benzin dem Kauf von sogenannten K-Autos grösste Aufmerksamkeit beimessen werden. Entsprechend beantragt Ihnen die Kommission, dem Bundesrat die Kompetenz zu übertragen, diesen Beschluss aufzuheben, wenn die Differenzierung nicht mehr notwendig ist. Es ist die Absicht der Kommission, die Verbilligung des bleifreien Benzins letztlich kostenneutral auszugestalten. Das bedeutet, dass wegen der Verbilligung allfällig entstehende Einnahmeherausfälle über eine geringe Erhöhung der fiskalischen Belastung des Superbenzins ausgeglichen werden müssen. Es ist heute weder die Zeit noch die Gelegenheit gegeben, sich in Zusammenhang mit den vorliegenden Beschlüssen über die Katalysatortechnik zu unterhalten oder auch in unserem Rat hierüber eine breite Diskussion zu führen. Fest steht allein, dass wir alle aufgerufen sind, auf allen Gebieten unsere Beiträge zur Verminderung der Umweltzerstörung zu leisten.

Unsere Kommission hat sich folglich am Rande auch über die fiskalische Sonderbehandlung von Autogas unterhalten. Dabei liessen wir uns von der Idee leiten, dass nicht nur bleifreier Treibstoff umweltfreundlich ist, sondern auch Autogas zur Verringerung der Umweltbelastung beiträgt. Wir stellen Ihnen auf diesem Gebiet keinen Antrag, um diese Zielsetzung rascher zu erreichen. Gemäss heutiger Regelung und nach Auskünften des Bundesrates besteht bereits eine Sonderbestimmung, welche fiskalisch auf diese Vorzüge des Autogases Rücksicht nimmt.

Ähnliche Diskussionen führten wir auch über die Verwendung von Dieseltreibstoff. Dabei wissen wir, dass es nicht allein die Automobile sind, welche Schadstoffe über die Verwendung von Dieselöl in die Luft ausstossen, sondern dass vor allem auch die Heizungen und die anderen Faktoren zur bekannten Umweltverschmutzung beitragen. Dieseltreibstoff aber ist umweltfreundlicher, sagen die Experten und Techniker. Andere behaupten genau das Gegenteil. Es wird auch mengenmässig für den Betrieb von Fahrzeugen weniger verbraucht als für Heizungen. Aus diesem Grunde erachten wir es als absolut notwendig, dass der Bundesrat entsprechende Vorkehrungen trifft, um Diesel zu bevorzugen, und nicht, wie in anderen Ländern, Diesel zu benachteiligen und damit alle jene zu bestrafen, welche ein Dieselfahrzeug erwerben – vorausgesetzt allerdings, dass die Behauptungen über die Umweltfreundlichkeit des Dieselöls auch künftig noch stimmen und den effektiven Tatsachen entsprechen.

Unsere Kommission hat sich auch darüber unterhalten, ob nicht eine zeitlich beschränkte Zollbefreiung von Katalysatorautos beantragt werden soll. Zwar hatten wir keine Anträge, sahen aber dennoch, dass das zusammen mit den Absichten einiger Kantone, die Motorfahrzeugsteuern für K-Autos zu reduzieren oder für eine bestimmte Zeit sogar ganz aufzuheben, eine weitere Umweltschutzmassnahme wäre. Nur gerade wegen der Tatsache, dass zurzeit weder Frankreich noch Italien angeblich keine K-Autos herstellen, haben wir das an sich sehr sympathische Projekt aufgegeben. Die Kommission befürchtet, dass die entsprechenden Länder in einer solchen Bevorzugung eine Diskriminierung ihrer Automobilindustrie sehen könnten. Dem wäre unseres Erachtens allerdings nicht so, im Gegenteil: Wir wollen Umweltschutz betreiben und keine Wirtschaftspolitik machen.

Die Hoffnungen, die in die Verwendung von bleifreiem Benzin und die Herstellung von K-Autos gesetzt werden, sind hoch, viele behaupten sogar, allzu hoch. Wir wissen das, dürfen aber letztlich dennoch nicht erwarten, dass wir mit solchen Massnahmen alle Umweltschutzprobleme nachhaltig und vor allem langfristig umfassend lösen können. Wir alle kennen die Millionen Autos, die auf Europas Strassen verkehren. Wir kennen auch die Probleme, welche wegen der unterschiedlichen innerstaatlichen Gesetzgebung in eben diesem Europa entstehen. Wir meinen aber, dass wir

Schweizer auf dem Gebiete des Umweltschutzes in der Sonderbehandlung des bleifreien Benzins und der Förderung der Katalysator-technologie gleichsam als Lokomotive, mindestens aber als Triebwagen fahren sollten, auch wenn wir keine eigene Automobilindustrie haben.

Am Schluss meiner Einführungsworte möchte ich Herrn Bundesrat Stich und Herrn Bundespräsident Schlumpf, aber auch allen Mitgliedern in unserer Kommission danken, dass sie die Vorlagen noch mit neuen Anträgen, welche dem Umweltschutz dienen sollen, zu verbessern suchten.

Ich hoffe, dass wir spätestens am Ende dieser Woche Beschlüsse gefasst haben, die dann am Anfang des kommenden Jahres, nach Ablauf der Referendumsfrist, in Kraft gesetzt werden können.

Ich beantrage Ihnen, auf die Beschlüsse A und D einzutreten. Im Namen der Mehrheit der Kommission beantrage ich Ihnen, auf die Beschlüsse B und C nicht einzutreten.

**M. Giudici, rapporteur:** Le 27 février 1983, le peuple et les cantons ont accepté une modification constitutionnelle relative à la nouvelle réglementation des droits d'entrée sur les carburants. Il s'agit des articles 36<sup>bis</sup>, 4<sup>e</sup> alinéa, et 36<sup>ter</sup> de la constitution fédérale. Le Parlement est appelé à promulguer la législation d'application.

Le Conseil fédéral, dans son message du 13 mars 1984, a proposé trois arrêtés. Le premier arrêté concerne l'utilisation des droits d'entrée perçus sur les carburants et affectés à des tâches en rapport avec le trafic routier, c'est-à-dire un arrêté réglant l'utilisation des droits sur les carburants. Le Conseil des Etats et votre commission proposent que cet arrêté soit adopté sous forme de loi, acte législatif de durée illimitée. Ce projet A constitue la véritable exécution matérielle du mandat constitutionnel.

Le deuxième arrêté proposé par le Conseil fédéral, soit le projet B, concerne la participation des cantons à l'indemnisation des prestations des services publics fournies par les CFF dans le transport régional des voyageurs. Il s'agit là d'un arrêté de compensation.

Le troisième arrêté, soit le projet C, conséquence logique du deuxième, concerne la modification de l'arrêté fixant le principe du mandat des Chemins de fer fédéraux et l'indemnisation de leurs prestations des services publics.

Votre commission propose enfin d'adopter un arrêté concernant la différenciation des droits de douane sur les carburants, soit le projet D. Ce dernier n'était pas prévu par le Conseil fédéral, mais son opportunité politique est apparue au cours de nos travaux.

Votre commission a tenu à Berne quatre séances, en présence du président de la Confédération, M. Schlumpf, ainsi que de M. Stich, conseiller fédéral accompagnés de leurs collaborateurs que nous remercions. Il s'agissait en effet d'examiner les problèmes relatifs au trafic routier et les problèmes financiers sous forme pluridisciplinaire.

La loi réglant l'utilisation des droits sur les carburants doit être examinée, compte tenu d'un aspect fondamental qui constitue aussi une limite aux objectifs politiques, même les plus légitimes, ainsi qu'une limite à la fantaisie législative des Chambres et de chacun de nous. Il s'agit d'une loi d'exécution d'un article constitutionnel, analytique, exhaustif et détaillé. Les passages à niveau inclus dans le texte constitutionnel en sont la preuve. Les professeurs de droit constitutionnel ne s'en réjouiront pas – et moi avec eux – mais cela démontre bien la volonté des Chambres de préciser dans le détail l'affectation des moyens financiers mis à disposition. Il s'agit de moyens considérables. Pour l'année 1985, selon le plan financier, nous avons un total de 1,955 milliard, 535 millions représentant la moitié du produit total des droits d'entrée sur les carburants, 1,420 milliard le produit total de la surtaxe de 30 centimes. La somme globale représente un dixième du bilan de la Confédération.

Le projet définit les principes régissant la répartition des moyens financiers entre les divers secteurs, précise la forme juridique de ces secteurs, détermine les compétences et les procédures applicables selon lesquelles les quotes-parts et

les contributions fédérales seront attribuées et versées aux ayants droit.

Les tâches en rapport avec le trafic routier, pour lesquelles les moyens financiers sont affectés, sont les suivantes: construction, conservation et exploitation des routes nationales, contribution aux coûts de construction des routes principales, contribution au financement des mesures d'ordre technique, en particulier celles visant à séparer les transports publics du trafic privé et celles visant à protéger l'environnement des effets du trafic routier, contribution au financement des mesures autres que techniques, c'est-à-dire la péréquation financière dans le secteur routier et les contributions aux cantons dotés de routes alpêtres et à ceux dépourvus de routes nationales. Nous reviendrons évidemment sur ces différents secteurs lors de la discussion de détail.

Je voudrais souligner brièvement les nouveautés essentielles du projet de loi. Selon le mandat constitutionnel, la moitié du droit de base est affectée à des tâches se rapportant au trafic routier, l'autre moitié à la caisse générale de la Confédération. Aujourd'hui, le rapport est de 40 à 60 pour cent. La situation de 1959 est donc rétablie. L'affectation des droits de base et de la surtaxe est unifiée. Si, jusqu'à 1983, la surtaxe pouvait être utilisée uniquement pour les routes nationales, la nouvelle loi prévoit que le droit de base et la surtaxe pourront être affectés, dans leur totalité, à des tâches se rapportant au trafic routier. Dorénavant, la Confédération financera non seulement la construction mais participera aussi aux frais de conservation et d'exploitation des routes nationales. Le Conseil fédéral définit le réseau des routes principales; les taux de contribution pour la construction de ces routes ont été élargis jusqu'à 80 pour cent pour les régions des Alpes et du Jura. De nouvelles contributions pour le financement des mesures d'ordre technique sont prévues de manière générale, afin de réduire les effets négatifs du trafic routier sur l'environnement et de séparer les transports publics du trafic privé.

Voici quelles sont, en résumé, les conclusions essentielles de la majorité de la commission et quelques observations préliminaires à la position critique prise par la minorité. Pour l'essentiel, la majorité s'est ralliée au texte approuvé par le Conseil des Etats. Elle accepte tout particulièrement la transformation de l'arrêté en loi, l'attribution, par le moyen du budget, de la compétence visant à répartir les droits sur les carburants entre les divers secteurs à l'Assemblée fédérale et non au Conseil fédéral, l'application de la loi avec effet rétroactif lors de l'entrée en vigueur de l'article 36<sup>bis</sup>, 4<sup>e</sup> alinéa et de l'article 36<sup>ter</sup> de la constitution concernant les contributions aux cantons, au moins celles qui peuvent être déterminées immédiatement.

Les principales nouveautés introduites par votre commission par rapport au texte du Conseil fédéral et du Conseil des Etats sont les suivantes: à l'article 4, la possibilité d'attribuer des contributions aux embranchements ferroviaires privés; à l'article 26, l'élargissement de la participation de la Confédération à tous les frais provoqués par les mesures de protection de l'environnement le long des routes nécessitées par le trafic routier, et pas seulement aux frais encourus par les mesures de protection contre le bruit; à l'article 29, la faculté concédée au Conseil fédéral, dans des cas de rigueur, d'aller au-delà des taux maximaux fixés par la législation sur la protection de la nature et du paysage et sur l'encouragement de la conservation des monuments historiques. Vous pourrez constater qu'il s'agit là de propositions qui rejoignent les postulats de ceux qui demandent d'utiliser, par des mesures de protection de l'environnement, toutes les possibilités accordées au législateur par la constitution. La commission a été sensible à cette exigence politique. Le fait que l'on propose une taxation privilégiée de l'essence sans plomb avec arrêté séparé en est la preuve. La minorité considère cette ouverture insuffisante et exige davantage. En particulier, elle demande une utilisation rigoureusement réduite des moyens financiers pour la construction des routes nationales et principales; la construction des premières devrait être limitée au réseau défini par l'ar-

rété de l'Assemblée fédérale du 21 juin 1970 dans la version en vigueur le 31 décembre 1984. Il s'agit ici d'un véritable moratoire. Toujours selon la minorité, les routes principales devraient pouvoir bénéficier de moyens financiers ne dépassant pas 6 pour cent du montant total du produit des droits sur les carburants. En revanche, la minorité propose l'élargissement des contributions à des mesures de protection de l'environnement sur l'ensemble du réseau routier, y compris les pistes cyclables et les sentiers. Pour cette tâche, il faudrait aussi prévoir un taux minimal de 10 pour cent du montant des moyens à disposition.

Il est évident que l'objectif de la minorité d'utiliser cet arrêté afin de poursuivre une politique générale de protection de l'environnement ainsi qu'une politique générale du trafic tendant à privilégier les transports publics et à pénaliser le trafic routier mérite d'être discuté. Mais là n'est pas la *sedes materiae*.

La majorité de la commission tient à souligner la nécessité d'une exigence de cohérence et de logique législatives. Il faut bien se rendre compte que la loi en discussion donne suite au mandat constitutionnel: distribuer le produit des droits d'entrée perçus sur les carburants à des tâches en rapport avec le trafic routier. La limitation posée par la constitution est rigoureuse. Les moyens financiers sont affectés à des tâches en rapport avec le trafic routier et pas seulement avec le trafic en général. Cela est également valable pour les mesures de protection de l'environnement. La commission souligne qu'il ne s'agit pas d'approuver une loi sur la protection de l'environnement ni une loi qui règle les choix fondamentaux en matière de trafic. Cela pourrait être l'heureuse mais lointaine conclusion des travaux sur la conception globale des transports. C'est dans cette optique qu'il faut aborder le problème de la rigueur ou de la souplesse dans la répartition des moyens financiers entre les différents secteurs. Le Conseil fédéral et le Conseil des Etats ont choisi la souplesse. Votre commission adopte aussi cette solution.

L'article 36<sup>or</sup> établit déjà et de façon très claire et détaillée les secteurs d'activité. La souplesse prévue pour les secteurs d'activité permet de mieux tenir compte de l'évolution des besoins à venir et de planifier les interventions de la Confédération et des cantons. Le contrôle politique est d'autre part garanti par le Parlement dans l'examen du budget. Au départ, plus de la moitié des moyens à disposition sera toutefois nécessaire pour terminer la construction des routes nationales. La construction et l'aménagement des routes nationales et des routes principales se fait à partir des programmes de construction annuels. L'exploitation et la conservation des routes nationales découlent du besoin effectif. Les contributions de la Confédération pour les autres mesures techniques sont affectées en fonction des besoins et des urgences. Il serait dangereux de fixer aussi des taux pour ces autres secteurs surtout si l'arrêté modifie une loi, son efficacité n'étant plus limitée dans le temps. J'ai essayé de souligner les aspects les plus importants du projet A soumis à votre examen et de relever quelques-unes des considérations apparues au cours des travaux de votre commission qui vous prie de bien vouloir entrer en matière. Avec l'arrêté B, dit arrêté de compensation, le Conseil fédéral propose que les cantons fournissent une compensation partielle des quelque 310 à 420 millions de contributions supplémentaires qu'ils reçoivent pour les tâches en rapport avec le trafic routier en participant à l'indemnisation du transport régional. Ce transport régional est fortement déficitaire et la Confédération assume l'indemnisation totale de la couverture insuffisante des frais de ce service public en application de l'arrêté fédéral du 19 mars 1982 sur le contrôle d'entreprise.

Le plan financier prévoit des indemnités à la charge de l'Etat jusqu'à 630 millions en 1987. Le Conseil fédéral propose, dans son projet d'arrêté, que chaque canton participe à l'indemnisation de son trafic régional dans la mesure de 30 à 50 pour cent.

Ainsi que l'illustre le tableau 3, à la page 80, qui ne serait pas applicable au cas où cette proposition serait écartée, les

charges des cantons ne seraient en aucun cas supérieures aux contributions supplémentaires qu'ils reçoivent pour les routes et ne dépasseraient pas 250 millions au total. Sur le plan financier de la législature, la compensation figure à raison de 200 à 220 millions, c'est-à-dire à environ 50 pour cent des contributions supplémentaires que les cantons toucheraient sur les droits des carburants – 200 millions sont inscrits dans le budget 1985. Le Conseil des Etats, par la nette majorité de 32 voix contre 9 n'est pas entré en matière sur ce projet d'arrêté.

Votre commission par 14 voix contre 9 vous propose de vous rallier à cette décision et de ne pas entrer en matière. Il y a plusieurs raisons à cette conclusion et elles seront certainement évoquées avec beaucoup de talent au cours du débat. Je vous en donne les principales ainsi qu'elles sont issues des travaux de votre commission. Ce sont des motifs constitutionnels, le respect de la volonté populaire, des arguments de fond et enfin d'ordre financier touchant aux rapports entre la Confédération et les cantons.

L'argument constitutionnel d'abord. Le gouvernement avait essayé d'introduire le principe de la compensation comme condition pour l'augmentation de sa participation aux frais des cantons en matière de trafic routier, lors de l'examen du nouvel article constitutionnel. Il s'agissait de l'article 18, 2<sup>e</sup> alinéa, des dispositions transitoires. Or, cette disposition a été biffée par les Chambres. Il y a donc là un silence qualifié du législateur constitutionnel qui n'a pas voulu la compensation en rapport avec la répartition des droits sur les carburants.

Le Conseil fédéral considère que, à ce moment-là, l'opposition à l'idée de la compensation venait de l'incertitude dans les domaines où elle devait s'effectuer. Ce n'est pas tout à fait vrai. M. Barchi, dans son intervention sur l'article 18, 2<sup>e</sup> alinéa, se référait précisément au trafic régional qui venait d'être évoqué au cours du débat, il déclarait notamment: «Die Kantone werden dadurch verpflichtet, den Regionalverkehr zu finanzieren. Wir sehen also, was die indirekte Folge ist: Der Benzinrappen, den der Automobilist zahlt, wird letzten Endes zugunsten des Landes- und Regionalverkehrs gehen.»

C'est donc en connaissance de cause que les Chambres ont repoussé la proposition d'une compensation. A cette occasion, le Parlement avait aussi rejeté une motion qui aurait obligé les cantons à assumer la compensation, dans le cadre de la nouvelle répartition des tâches. On constate là une volonté politique claire et nette. Il n'y a aucun rapport entre la répartition des droits sur les carburants et le déficit du trafic régional. L'introduction par la voie législative de ce qui a été rejeté au moment de la révision constitutionnelle serait discutable.

Le respect de la volonté populaire impose d'écarter la compensation. Les Chambres ont biffé l'article 18, 2<sup>e</sup> alinéa, des dispositions transitoires, lors de la révision constitutionnelle, pour des raisons de fond sur lesquelles je reviendrai mais aussi pour des motifs psychologiques à la veille de la votation populaire. Je cite de nouveau le *Bulletin officiel* de notre conseil. M. Coutau disait alors: «Nous nous casserions les dents à vouloir financer par exemple les transports publics à l'aide de la fiscalité routière.» M. Butty, affirmait à son tour: «Son acceptation hypothéquerait gravement les résultats de la votation populaire.» Or, on ne peut pas faire bénéficier indirectement les chemins de fer de 200 millions, produit des droits sur les carburants, sans que le peuple, je dis bien le peuple et non les automobilistes, ait le sentiment d'être dupé, d'avoir accepté en votation quelque chose de différent. La question de la crédibilité des institutions et de la confiance dans la classe politique se pose. C'est une question majeure pour notre système de démocratie référendaire qui mérite toute notre réflexion. Avec votre commission, je pense que cette crédibilité et cette cohérence, que le Parlement doit chercher dans l'action politique, valent le sacrifice financier que comporte l'abandon de la compensation pour l'heure et dans ce contexte.

J'en viens au troisième argument qui touche au principe même d'une participation des cantons au déficit du trafic

régional. Cette participation serait une modification profonde de la conception de la politique des chemins de fer inspirée par la Confédération sur la base de l'article 26 de la constitution fédérale, qui fixe la compétence de l'Etat fédéral dans ce domaine. Il est vrai que cette participation des cantons est prévue dans la conception globale des transports. Même si cet exercice de haut équilibre n'est pas définitivement enterré, il est toutefois évident que ce bouleversement des rapports entre la Confédération et les cantons, en matière de trafic ferroviaire, ne peut intervenir par le biais d'un arrêté en appendice d'une loi réglant l'utilisation des droits sur les carburants. Une véritable procédure de consultation n'a pas eu lieu avant la présentation de cet arrêté et nous savons pourtant que les gouvernements cantonaux ont exprimé une ferme opposition. Il est dans l'ordre d'une pratique constitutionnelle judicieuse et politiquement opportune qu'une nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons s'accomplisse par le biais d'une révision constitutionnelle sur laquelle les cantons et le peuple puissent s'exprimer. Il y a là un choix politique. On doit finalement admettre que la *sedes materiae* proposée par le Conseil fédéral avec l'arrêté B n'est pas bien choisie. Décider ici de la compensation serait anticiper un choix important en dehors de son contexte naturel.

Enfin, quatrième et dernier argument que votre commission a retenu pour s'opposer à l'entrée en matière, l'incertitude qui existe actuellement quant au bilan des rapports financiers entre la Confédération et les cantons. Il est acquis que les cantons aient accepté dans leur ensemble une charge supplémentaire de 500 millions. Selon le gouvernement cette limite ne serait atteinte qu'avec la compensation qui nous est proposée. Le tableau 1 du message illustre ce calcul, mais il est surpassé par les décisions prises et pendantes – programme complémentaire, premier et second «paquets» de la répartition des tâches, quotes-parts des cantons au produit des droits de timbre et de la régie des alcools, prestations complémentaires AVS, etc. De l'avis de quelques directeurs cantonaux des finances, membres éminents de notre commission, les 500 millions demandés aux cantons sont déjà acquis.

Il faut encore relever, pour en terminer avec ce point, que les prestations supplémentaires de la Confédération aux cantons de 400 millions, découlant de la nouvelle réglementation des droits sur les carburants, ne correspond pas à une charge supplémentaire effective pour la Confédération de la même somme par rapport à la situation actuelle.

Pour toutes ces raisons, la commission vous invite à ne pas entrer en matière sur l'arrêté B et, conséquence logique, sur l'arrêté C.

L'arrêté D est proposé par le Conseil fédéral à la demande de votre commission. Il est inspiré par l'opportunité d'envisager dès maintenant l'achat d'essence sans plomb et, par conséquent, l'utilisation de voitures équipées de catalyseurs. Le but évident est de diminuer la pollution de l'air produite par les gaz d'échappement, dont les conséquences sont inquiétantes. Le rapport du Département de l'intérieur, que vous venez de recevoir, en apporte la preuve. Il existe un consensus dans l'opinion publique et dans ce Parlement que tout ce qui est raisonnablement possible doit être entrepris pour réduire la pollution produite par le trafic routier. Votre commission considère qu'un signal peut être donné à l'occasion de l'examen de la réglementation des droits d'entrée sur les carburants. Les deux objets sont connexes, la charge de ces droits peut, dans une certaine mesure, influencer l'attitude des automobilistes, puisqu'elle a une incidence sur le prix à la colonne. La situation de départ est la suivante: le prix à la colonne est aujourd'hui, en moyenne, de 1 fr. 26 pour le litre d'essence super, 1 fr. 21 pour le litre d'essence normale avec plomb et 1 fr. 26 pour le litre d'essence normale sans plomb. L'essence sans plomb est donc plus chère que la normale avec plomb et même que la super, ce qui évidemment ne favorise pas l'utilisation de voitures équipées de catalyseurs.

Le Conseil fédéral a décidé d'interdire l'importation d'essence normale avec plomb dès le 1<sup>er</sup> janvier 1985 et sa

distribution à la colonne dès le 1<sup>er</sup> juin 1986, pour tenir compte des délais nécessaires à la liquidation des réserves obligatoires. Les motifs qui ont inspiré votre commission et le Conseil fédéral sont les suivants: tout d'abord, il faut créer une différenciation de la charge douanière sur les carburants dans le but d'encourager l'achat d'essence sans plomb et, par conséquent, de favoriser dès maintenant la technique du catalyseur. La différenciation doit au moins éliminer la pénalisation qui frappe l'acheteur de cette essence et, de surcroît, représenter un avantage en faveur de l'essence propre. Ensuite, la différenciation doit avoir un caractère neutre, la diminution des droits de douane sur l'essence sans plomb doit être compensée par une légère augmentation des droits sur l'essence avec plomb, le résultat final pour les finances de la Confédération n'étant pas modifié. D'autre part, la différence de la charge douanière doit être mesurée de façon à n'avoir aucun effet contre-productif. Sur la base de ces aspects déterminants, le Conseil fédéral et une large majorité de votre commission vous proposent une différence de 6 centimes. La minorité vous propose d'aller plus loin et de fixer une différence de 8 centimes. Dans la discussion de détail, nous reviendrons sur cette divergence entre majorité et minorité.

Je voudrais parler enfin d'un aspect formel. Votre commission a écarté la proposition de créer la différenciation touchant à la surtaxe de 30 centimes. Une réduction de la surtaxe pour l'essence sans plomb nous obligerait à augmenter la surtaxe pour l'essence avec plomb au-delà de 30 centimes. Il est douteux qu'une telle augmentation soit couverte par l'article constitutionnel 36<sup>er</sup>, 1<sup>er</sup> alinéa, lettre d. En effet, le rapport entre les contributions prévues pour les mesures de protection de l'environnement, du paysage, contre les forces de la nature serait modifié de telle manière que le législateur constitutionnel n'a même pas imaginé. De plus, une modification de la surtaxe, deux ans seulement après l'entrée en vigueur de la révision constitutionnelle, renforcerait l'impression que la volonté populaire est encore une fois bafouée. Les 30 centimes de la surtaxe sont désormais dans le subconscient des citoyens et des automobilistes.

Par conséquent, le Conseil fédéral et votre commission vous proposent d'obtenir le même résultat en modifiant la taxe douanière de base. Je vous invite donc à entrer en matière sur l'arrêté D.

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen  
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 19.30 Uhr*

*La séance est levée à 19 h 30*

## Treibstoffzölle

### Droits d'entrée sur les carburants

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.020
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.12.1984 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1615-1621
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 942

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.  
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.  
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.