

85.316

Postulat Rebeaud**Alternative zur Treibstoffrationierung****Alternative au rationnement des carburants***Wortlaut des Postulates vom 4. Februar 1985*

Der Bundesrat wird gebeten, spätestens bis zur Sommersession 1985 einen Bericht vorzulegen, worin er die Möglichkeit beurteilt, durch die Preispolitik den Treibstoffverbrauch in vier Jahren um die Hälfte zu senken. Der Hauptpunkt sollte eine neue Steuer auf den Treibstoffen sein, deren Ertrag für die Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs verwendet würde.

Texte du postulat du 4 février 1985

Le Conseil fédéral est prié de présenter un rapport, au plus tard pour la session parlementaire d'été 1985, évaluant la possibilité de diminuer de 50 pour cent en quatre ans la consommation de carburants par le biais d'une politique des prix. L'idée générale d'une telle politique serait de prélever une nouvelle taxe sur les carburants, le produit de cette taxe étant affecté à l'attractivité des transports publics.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Brélaz, Robert (2)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Dans le catalogue de mesures incluses dans le rapport du Conseil fédéral sur le dépérissement des forêts, la seule mesure capable de réduire suffisamment la pollution de l'air semble être le rationnement des carburants. C'est pourquoi les organisations nationales de protection de la nature recommandent à la Confédération d'instaurer un tel rationnement, malgré les difficultés économiques et administratives qui s'ensuivraient.

Un autre type de mesure, non contenue dans le catalogue du Conseil fédéral, permettrait cependant d'atteindre le même objectif que le rationnement, sans gonfler l'appareil administratif ni multiplier les contrôles policiers: l'orientation du choix des moyens de transports par une politique adéquate des prix et des tarifs. L'évaluation demandée au Conseil fédéral devrait indiquer à quel prix approximatifs devraient être vendus les carburants pour obtenir une réduction progressive de la consommation, de telle sorte que cette consommation se trouve réduite de moitié en 1989. C'est le but assigné par le rationnement dans la proposition des organisations de protection de la nature. Cette évaluation devrait faire appel à un modèle économétrique incluant tous les paramètres en présence, étant admis que l'augmentation du prix du carburant est constituée par une nouvelle taxe, dont le produit est intégralement consacré à l'amélioration de l'attractivité des transports publics.

Le rapport du Conseil fédéral devrait répondre notamment aux questions suivantes:

1. Quelle est l'incidence de prix dans le choix des usagers quant à leur mode de transport? En particulier: à partir de quel niveau les prix des carburants prennent-ils un caractère dissuasif pour le consommateur moyen?
2. Dans l'hypothèse où les tarifs des transports publics resteraient stables, quel devrait être le prix de l'essence pour que la moitié des automobilistes suisses choisissent les transports publics pour l'essentiel de leurs déplacements?
3. Quels seraient les investissements nécessaires pour que les entreprises de transports publics soient capables à moyen terme d'absorber dans de bonnes conditions la moitié du trafic voyageurs et marchandises actuellement assuré par les véhicules automobiles privés?
4. Dans l'hypothèse où les actuelles subventions aux transports publics seraient remplacées par une partie du produit de la taxe sur les carburants, quel devrait être le montant de

cette taxe pour obtenir l'effet souhaité? Cette évaluation devrait se faire selon les différents régimes suivants:

- a. Tous les acheteurs de carburants sans exception sont soumis à la taxe;
 - b. Les véhicules militaire et les machines agricoles sont exemptés;
 - c. Les transports publics utilisant des carburants sont exemptés;
 - d. Les automobilistes habitant des régions non desservies par des transports publics suffisants sont exemptés.
- Les exemptions b, c et d peuvent évidemment s'ajouter les unes aux autres.

5. Dans l'hypothèse où les subventions aux transports publics se maintiendraient à leur niveau actuel, quel devrait être le montant de la nouvelle taxe sur les carburants pour obtenir l'effet souhaité? Les régimes a, b, c et d mentionnés dans la question 4 sont également à évaluer.

6. Quelles sont les mesures administratives envisageables pour

- a. Eviter que les automobilistes des régions frontalières aillent systématiquement s'approvisionner à l'étranger?
- b. Accorder une certaine quantité de carburant exempt de taxe aux propriétaires des automobiles les moins polluantes (par exemple conformes aux normes californiennes).

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 10. Juni 1985**Rapport écrit du Conseil fédéral du 10 juin 1985*

Le Conseil fédéral accepte volontiers toute suggestion visant à rechercher de nouvelles sources de financement en vue de promouvoir les transports publics. L'objectif du postulat, diminuer de 50 pour cent en quatre ans la consommation de carburants par le biais d'une nouvelle taxe sur les carburants, n'est toutefois réalisable ni sur le plan économique ni sur le plan administratif. C'est pourquoi le travail et le temps nécessaires à la rédaction d'un rapport ne se justifient pas.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates**Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat.

85.495

Motion Jaeger**Oeko-Bonus auf Treibstoffen****Consommation de carburants. Taxe d'orientation***Wortlaut der Motion vom 19. Juni 1985*

Der Bundesrat wird eingeladen, dem Parlament die Einführung eines Oeko-Bonus auf den Treibstoffen Benzin und Diesel – im Sinne eines reinen Lenkungsinstrumentes – zu beantragen.

Das Oeko-Bonus-System bezweckt – zusammen mit anderen Massnahmen – eine Reduktion der Schadstoffbelastung der Luft durch Motorfahrzeuge auf den Stand von Mitte der fünfziger Jahre. Zu diesem Zweck soll ein Zuschlag mit einem Minimum von 1 Franken/Liter auf den Treibstoffen Benzin und Diesel eingeführt werden, wobei der Reinertrag des Zuschlages als Umweltbonus vollumfänglich (und grundsätzlich pauschal pro Kopf) an die Wohnbevölkerung zurückerstattet wird.

Durch flankierende Massnahmen beim Grenzübertritt sind Umgehungen und Missbräuche des Bonus-Zuschlags-Systems zu verhindern. Ausnahmen vom Oeko-Bonus-System regelt das Gesetz.

Postulat Rebeaud Alternative zur Treibstoffrationierung

Postulat Rebeaud Alternative au rationnement des carburants

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.316
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.09.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1362-1362
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 684

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.