

Bundesbeschluss über die eidgenössische Staatsrechnung für das Jahr 1985

Arrêté fédéral concernant le compte d'Etat de la Confédération suisse pour l'année 1985

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 et 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Präsident: Hier wird die Annahme erfolgen unter Vorbehalt des Antrages Coutau bei der PTT-Rechnung.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 98 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

85.959

Postulat Kohler Raoul

Flüssiggas. Zollbegünstigung

Gaz liquide. Réduction tarifaire

Wortlaut des Postulates vom 16. Dezember 1985

Der vom Eidg. Departement des Innern im September 1984 publizierte Bericht «Waldsterben und Luftverschmutzung» schildert die Hintergründe des Waldsterbens und stellt eine Uebersicht über den Stand der Kenntnisse bezüglich Waldsterben und Luftverschmutzung dar. Anerkanntermassen tragen die Autoabgase massgeblich zur Verunreinigung der Luft bei. Von forstwirtschaftlicher Seite wird die Forderung erhoben, zur Gewährleistung des Schutzes der Wälder die Luftverschmutzung auf den Stand der Jahre 1950 bis 1960 zurückzuführen.

Zwecks Förderung der umweltfreundlichen Katalysatortechnik bei Fahrzeugen ist der Treibstoffzoll für unverbleites Benzin mit dem Bundesbeschluss über die Differenzierung des Treibstoffzollens vom 22. März 1985 um 8 Rappen je Liter gesenkt worden.

Mit Flüssiggas (Propan) zu motorischen Zwecken besteht auf dem Markt seit Jahren eine gültige Alternative zur Katalysatortechnik.

Der Bundesrat wird eingeladen, dem Flüssiggas zu motorischen Zwecken (Tarif-Nr. 2711.10) die gleiche Zollbegünstigung zu gewähren wie dem bleifreien Benzin.

Texte du postulat du 16 décembre 1985

Le rapport que le Département fédéral de l'Intérieur a publié en septembre 1984, sous le titre «Waldsterben und Luftverschmutzung» (Dépérissement des forêts et pollution atmosphérique) met en lumière les dessous de cet inquiétant phénomène et il donne un aperçu général sur l'état des connaissances relatives au dépérissement des forêts et à la pollution de l'air. Incontestablement, les gaz d'échappement des automobiles sont responsables, de manière prépondé-

rante, de la pollution atmosphérique. Les milieux de la sylviculture voudraient que, dans le dessein d'assurer la protection des forêts, cette pollution soit ramenée au niveau qui était le sien entre 1950 et 1960.

Pour faire en sorte que la technique du catalyseur – plus ménagère de l'environnement – soit appliquée à un nombre toujours plus grand de véhicules à moteur, le droit de douane sur les carburants perçu sur l'essence non additionnée de plomb a été abaissé, le 22 mars 1985, de 8 centimes par litre, au moyen de l'arrêté fédéral concernant la différenciation des droits de douane sur les carburants.

Le gaz liquide (propane) pour moteurs, disponible depuis des années sur le marché, représente, par rapport à la technique du catalyseur, une possibilité de rechange tout à fait satisfaisante.

Dans ces conditions, le Conseil fédéral est invité à accorder au gaz liquide pour moteurs le même taux de faveur, s'agissant du droit de douane, que celui qui est prévu pour l'essence non additionnée de plomb (numéro du tarif 2711.10).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Fehr, Müller-Meilen, Neukomm, Salvioni (4)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Les raisons suivantes motivent mon intervention:

– Emission réduite de substances nocives; la norme CH 1986 est respectée par les véhicules à moteur circulant grâce au gaz liquide, sans appareils ni accessoires supplémentaires.

– Possibilité technique d'application immédiate; la pose d'un catalyseur n'est possible que pour une fraction des véhicules propulsés grâce à l'essence, qui sont déjà en service; par contre, le passage à la traction assurée par le gaz liquide est réalisable pour tous les véhicules. Une telle adaptation constitue donc la seule mesure d'urgence vraiment efficace – si l'on fait abstraction des contrôles annuels des gaz d'échappement – et qui permette de réduire les émissions de substances toxiques, produites par le trafic des véhicules à moteur.

– Technique éprouvée et fiable; la technique de la propulsion par le gaz liquide est tout à fait au point. A l'échelon communal (à Interlaken, à Berne, à Yverdon) et à l'étranger, des véhicules transformés en conséquence ont donné pleine satisfaction, pour l'usage quotidien.

Afin que le plus grand nombre possible d'automobilistes fassent fonctionner leurs véhicules au moyen de ce carburant, respectueux de l'environnement – et cela en dépit de minimes désagréments du gaz liquide (prix à la hausse, consommation majorée de 10 pour cent) il serait indiqué de prévoir pour cet agent énergétique un régime douanier de faveur, comparable à celui dont jouit l'essence non additionnée de plomb.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 3. März 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 3 mars 1986

Le gaz liquide (gaz auto) et les benzines utilisés comme carburant sont actuellement grevés des charges douanières suivantes (droit de base plus surtaxe):

– Gaz liquide (No du tarif douanier 2711.10): 40,16 centimes par litre

– Benzine non additionnée de plomb (No du tarif douanier 2710.08): 46,67 centimes par litre

– Benzine additionnée de plomb (No du tarif douanier 2710.10): 54,67 centimes par litre

Pour ces carburants, le prix moyen du litre à la colonne s'élève à 94 centimes pour le gaz auto, 104 centimes pour la benzine non additionnée de plomb et 109 centimes pour la benzine additionnée de plomb (état au 19 février 1986). Le prix de la benzine non additionnée de plomb est donc inférieur de 5 centimes par litre à celui de la benzine qui en contient. La différence n'est pas de 8 centimes comme pour la charge douanière, car les coûts de production, de transport, d'entreposage et de distribution sont plus élevés pour

la benzine non additionnée de plomb. En l'absence d'un régime douanier différencié, la benzine non additionnée de plomb serait donc même plus chère que celle avec plomb. Il en serait alors résulté une stagnation pour les ventes y relatives et pour l'introduction de la technique du catalyseur. C'est pourquoi le Parlement a décidé de fixer pour la benzine non additionnée de plomb une charge douanière inférieure de 8 centimes par litre à celle de la benzine qui en contient.

Le gaz auto présente certes quelques atouts en matière de protection de l'environnement, mais il faut toutefois se garder d'en surévaluer l'action par rapport au catalyseur. Cependant, ainsi qu'il ressort des données ci-dessus, les conditions sont ici fondamentalement différentes. Même si l'on admet qu'un véhicule consomme au maximum 10 pour cent de plus de gaz auto que de benzine (dans des conditions idéales, cette différence est sensiblement plus faible), il n'en reste pas moins que le gaz est grevé d'une charge fiscale inférieure à celle de la benzine non additionnée de plomb. De plus, son coût est à peu près le même que celui de la benzine sans plomb et également inférieur de 5 centimes environ à celui de la benzine avec plomb. Il s'avère dès lors superflu d'octroyer pour le gaz auto un allègement douanier analogue à celui de la benzine non additionnée de plomb.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat.

Präsident: Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

M. Kohler Raoul: Cet objet figurait à l'ordre du jour de notre séance de lundi dernier, englobé dans les démarches qui visaient à l'augmentation des droits de douane sur le mazout et sur le gaz naturel. Or, ce n'est pas de cela qu'il est question dans mon intervention mais de mesures d'incitation en faveur de la protection de l'environnement. En effet, par voie de postulat, j'ai demandé au Conseil fédéral, en décembre de l'année dernière d'accorder au gaz liquide pour moteurs le même taux de faveur, s'agissant du droit de douane, que celui qui a été décidé pour l'essence non additionnée de plomb. Vous savez que les véhicules circulant au gaz liquide respectent la norme CH 1986 pour ce qui est de l'émission de substances nocives. Vous savez peut-être aussi que la pose d'un catalyseur n'est possible que pour une petite partie seulement des véhicules déjà en service, tandis que la traction assurée par le gaz liquide est réalisable pour tous les véhicules. Comme il s'écoulera encore de nombreuses années jusqu'à ce que ne circulent plus sur nos routes que des véhicules équipés de catalyseurs, il importe pour les véhicules en service de favoriser leur passage au gaz liquide et de contribuer ainsi à réduire la pollution atmosphérique.

Dans sa réponse à mon postulat, le Conseil fédéral ne conteste pas les avantages du gaz-auto en matière de protection de l'environnement. Il estime toutefois que le gaz-auto est grevé d'une charge fiscale inférieure à celle de la benzine non additionnée de plomb et qu'il est dès lors superflu de lui octroyer un allègement douanier analogue. Or, si cette constatation est probablement exacte en théorie, elle ne l'est certes pas dans la pratique. En effet, le Conseil fédéral le dit lui-même, un véhicule consomme 10 pour cent de plus de gaz-auto que de benzine, de sorte que pour cette seule raison déjà, l'avantage résultant du tarif douanier que mentionne le Conseil fédéral dans sa réponse est entièrement compensé. A cela s'ajoutent les frais plus élevés résultant de la production, du transport, du stockage et de la distribution du gaz liquide par rapport à la benzine. Les frais d'investissement pour la sécurité de la distribution du gaz-auto sont de 40 pour cent plus élevés que ceux de la benzine. D'autre part, pour des raisons de sécurité, le self-service est interdit, il faut une assistance pour faire le plein de ce carburant, ce qui en renchérit le prix d'environ 8 cen-

times par litre. Par conséquent, si l'on tient compte de l'ensemble des frais, le gaz-auto est plutôt handicapé quant à son prix face à celui de la benzine.

Or, comme on l'a fait pour promouvoir l'utilisation de la benzine sans plomb, il serait normal et justifié que l'on favorise, notamment pour les véhicules en service qui ne peuvent pas être équipés d'un catalyseur, leur passage au gaz-auto. C'est une des rares possibilités pour ce genre de véhicules de réduire leurs émissions de substances nocives. Cela peut se faire rapidement et sans trop de complications. Il s'agit d'une contribution immédiate à l'amélioration de la qualité de l'air. C'est un passage qu'il faut absolument encourager jusqu'à ce que l'introduction du catalyseur soit généralisée. Il n'y a aucune raison de ne pas favoriser les véhicules circulant au gaz liquide dans les mêmes proportions que ceux roulant à la benzine sans plomb. Compte tenu aussi du faible nombre de véhicules qui recourent ou qui recourront à ce carburant, les pertes fiscales de la Confédération seront extrêmement faibles tandis que l'amélioration de la qualité de l'air y trouvera son compte. Pour toutes ces raisons, je vous invite à soutenir mon postulat.

Bundesrat Stich: Ich beantrage Ihnen, das Postulat gemäss Antrag des Bundesrates abzulehnen.

Wenn man die Belastung vergleicht, stellt man fest, dass heute bei Autogas Grundzoll, Zollzuschlag, Tarazuschlag, statistische Grundgebühren 40,46 Rappen ausmachen, beim unverbleiten Benzin 46,84 Rappen und beim verbleiten Benzin 54,92 Rappen. Dazu kommt die Warenumsatzsteuer, beim Autogas 4,67 Rappen, beim Benzin 5,55 Rappen. Beim Benzin – nicht aber bei Autogas – kommt die Abgabe der Carburas mit 1,56 Rappen hinzu. Insgesamt betragen also die Abgaben für Autogas heute 45,13 Rappen, beim unverbleiten Benzin 53,95 Rappen und beim verbleiten Benzin 62,03 Rappen. Die öffentlichen Abgaben sind auf dem Autogas somit um 8,82 Rappen je Liter niedriger als beim unverbleiten Benzin und um 16,9 Rappen tiefer als beim verbleiten Benzin.

Neue Modelle von Autogasanlagen für Personenwagen verbrauchen ungefähr gleichviel Treibstoff in Litern wie analoge Personenwagen mit Benzinantrieb. Das ist die Auskunft des schweizerischen Importeurs von Autogasanlagen westdeutscher Produktion, der Firma Juchli-Autogas in Zürich. Die obigen Angaben können demnach direkt miteinander verglichen werden. Kein Zuschlag beim Autogas wegen angeblichem Mehrverbrauch! Tanksäulenpreise für Autogas heute 80 Rappen, Benzin unverbleit 101, Benzin verbleit 106,5 Rappen.

Dazu muss man feststellen, dass beispielsweise auch die Gemeindebehörden von Zürich und Bern nach längeren Versuchen mit solchen so ausgerüsteten Fahrzeugen darauf verzichtet haben – nicht wegen des Treibstoffpreises oder wegen der Treibstoffbelastung –, sondern weil mit diesen Wagen die Abgasnormen 1986 der Schweiz zwar knapp erreicht werden, nicht aber die Normen von 1987, also die USA-Norm 1983; diese kann nur mit einem Katalysator erreicht werden. Hinzu kommen Umbaukosten der Wagen von 2000 bis 2500 Franken. Es besteht ein grosser Platzbedarf für den zusätzlichen Gastank im Kofferraum und dazu gibt es noch Einschränkungen der Gebäudeversicherungen zum Parkieren in Unterflurgaragen. Wenige Tankstellen sind heute entsprechend eingerichtet, weil es auch hier besondere Sicherheitsbestimmungen gibt.

Man kann also feststellen, dass der Preis der Abgaben ganz eindeutig nicht entscheidend ist. Aus diesem Grund bittet Sie der Bundesrat, das Postulat abzulehnen.

Nauer: Unser Rat hat einen Beschluss gefasst, wonach die Ratsmitglieder jeweils bei der Behandlung von Geschäften ihre Interessenbindung bekanntzugeben haben. Herr Kohler ist Mitglied des Verwaltungsrates der Swisssgas, Transitgas und der Swisssgas-Speicher. Er wäre verpflichtet gewesen, diese Interessenbindung bei der Begründung seines Postulates bekanntzugeben. Ich hole dies für Herrn Kohler nach

und bitte meine Ratskollegen, in Zukunft diese Spielregeln einzuhalten.

M. Kohler Raoul: Je remercie M. Nauer d'exercer une surveillance sur les activités des membres de ce conseil. Malheureusement, je dois le décevoir très profondément. Le gaz liquide pour autos n'a rien à faire, ni avec l'Association suisse de l'industrie du gaz, ni avec Swissgaz, ni avec Transitgaz. C'est un corps absolument étranger à ces associations, de sorte que je n'ai aucun intérêt matériel dans cette affaire.

Präsident: Herr Kohler Raoul hält an seinem Postulat fest. Der Bundesrat lehnt das Postulat ab.

Abstimmung – Vote

Für die Ueberweisung des Postulates	23 Stimmen
Dagegen	42 Stimmen

Ad 85.052

Voranschlag 1986. Nachtrag I Budget 1986. Supplément I

Botschaft und Beschlussentwurf vom 7. Mai 1986
Message et projet d'arrêté du 7 mai 1986

Bezug durch die Eidgenössische Drucksachen- und Materialzentrale, Bern
S'obtiennent auprès de l'Office central des imprimés et du matériel, Berne

Beschluss des Ständerates vom 3. Juni 1986
Décision du Conseil des Etats du 3 juin 1986

Zbinden, Berichterstatter: Mit dem ersten Nachtrag zum Voranschlag des laufenden Jahres ersucht der Bundesrat um Ihre Zustimmung zu Kreditnachträgen im Gesamtbe- trage von 87,5 Millionen und zu Verpflichtungskrediten von 8,5 Millionen. Diese Nachtragskredite führen zu einer Erhö- hung der veranschlagten Gesamtausgaben um 0,37 Prozent – damit Sie die Grössenordnung und das Verhältnis zum Budget sehen.

Zu den eigentlichen Nachtragskrediten von 75,6 Millionen ist folgendes zu sagen: Die Flüchtlingsunterstützung bean- sprucht zusätzliche Mittel im Umfange von 25 Millionen. Zu Beginn dieses Jahres waren immer noch über 20 000 Asyl- gesuche unerledigt, und dieses Mengenproblem mit unter anderem auch langjährigen Teil- oder Dauerunterstützungs- fällen schlägt sich in den laufend anwachsenden Fürsorge- auslagen der Kantone nieder, welche bekanntlich aufgrund des Asylgesetzes durch den Bund vollumfänglich zurück zu erstatten sind.

Für den Schulratsbereich werden Begehren in der Höhe von 18,9 Millionen unterbreitet. Diese Kredite dienen hauptsäch- lich zur Finanzierung dringender Informatikbeschaffungen zugunsten von Lehre und Forschung. Des weiteren sollen sie Rationalisierungen in den dem Schulrat unterstellten Institutionen ermöglichen.

Ein dritter Bereich: Die neu vom Bund zu leistenden Bei- träge an private Bahnanschlussgeleise führen zu Mehraus- gaben von 15 Millionen Franken.

Zu den Kreditübertragungen von 11,9 Millionen: Die wichtig- sten Gründe für die 13 Uebertragungsgesuche sind Verzö- gerungen bei der Realisierung von Massnahmen im Rah- men des Beschäftigungsprogrammes 1983, nämlich bei baulichen Massnahmen, insbesondere bei der Ausführung einer Heizzentrale in Ecublens, die Auslieferung von Zivil- schutzmaterial und die Massnahmen zur Verstärkung der schweizerischen Präsenz auf den Exportmärkten.

Zu den Verpflichtungskrediten von 8,5 Millionen: Sie teilen sich in 6 neue Objektkredite von 5,1 Millionen sowie in 6 neue Zusatzkredite von 3,4 Millionen auf, letztere im Asylwe- sen und bei schweizerischen Vertretungen im Ausland.

Im Vergleich zu anderen Nachtragskrediten I ist dieser Nachtrag prozentual etwas höher ausgefallen als in den früheren Jahren. Das Instrument der Nachtragskredite wird von der Finanzkommission grundsätzlich bejaht, und zwar nicht aus Lust, zusätzliche Ausgaben zu beschliessen, son- dern um eine seriöse, sehr strenge und zurückhaltende Budgetierung zu gewährleisten. Wir wollen lieber eine strenge Budgetierung und dann, wenn absolut nötig, Nach- tragskredite beschliessen. Die laufende Kontrolle ist damit vereinfacht. Die Nachtragskreditpraxis soll aber vorsichtig gehandhabt werden. Die Kommission schlägt Ihnen vor, diesem Nachtrag I zuzustimmen.

M. Salvioni, rapporteur: La Commission des finances a décidé à l'unanimité de vous proposer d'accepter le supplé- ment du budget pour 1986.

Il s'agit de crédits supplémentaires et de nouveaux crédits d'engagement, d'un total de respectivement 87,5 millions et 8,5 millions de francs.

Ces demandes n'ayant pas donné lieu à des observations particulières au sein de la Commission des finances, je vous rappelle ce qui résulte déjà du message très détaillé du Conseil fédéral, à savoir que 25 millions sont destinés à l'assistance aux réfugiés, 18,9 millions sont prévus pour l'achat d'équipements informatiques en vue d'instituer des mesures de rationalisation dans le domaine du Conseil des Ecoles polytechniques fédérales, et 15 millions sont affectés à des contributions que la Confédération verse au titre de frais d'embranchements ferroviaires privés.

Le système de contrôle financier que nous connaissons, exige une grande rigueur dans l'établissement du budget et de permettre à l'administration et au Conseil fédéral de présenter au Parlement des demandes de suppléments de crédits lorsque les sommes prévues au budget ne suffisent plus à cause de l'évolution économique.

Par conséquent, la commission vous propose d'accepter ce supplément de budget.

Bundesbeschluss über den ersten Nachtrag zum Voranschlag 1986 Arrêté fédéral concernant le premier supplément du bud- get pour 1986

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 – 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1 à 3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamt Abstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	82 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Postulat Kohler Raoul Flüssiggas. Zollbegünstigung

Postulat Kohler Raoul Gaz liquide. Réduction tarifaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.959
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	589-591
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 348

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.