

Embargo
26-1-93, 116

Administration fédérale des finances

**RELÈVEMENT DES DROITS SUR LES
CARBURANTS**

Votation populaire du 7 mars 1993

Arguments, chiffres, graphiques

Janvier 1993

TABLE DES MATIERES

<i>Chap.</i>		<i>page</i>
1.	Les points essentiels en bref	1
2.	Bases légales	5
3.	Arguments d'ordre financier	9
4.	Financement des dépenses routières	19
5.	Evolution de la charge douanière	24
6.	Comparaison des prix payés pour les carburants	27
7.	Réflexions relevant de la politique de l'environnement	29
8.	Conséquences économiques	30
9.	Aspects relevant du droit douanier	32

1. LES POINTS ESSENTIELS EN BREF

Appel à la solidarité des automobilistes

En 1992, le Parlement a approuvé un train de mesures comportant une réduction des dépenses ainsi qu'une hausse de certaines recettes (mesures d'assainissement de 1992). Les compressions des dépenses, dont quelques unes sont très importantes, ont été acceptées par les intéressés dans l'intérêt de l'ensemble de la population. Une véritable volonté de faire des économies a ainsi été démontrée. Seule l'augmentation des droits d'entrée sur les carburants a fait l'objet d'un référendum. Le Conseil fédéral et le Parlement sont d'avis que l'on est également en droit d'attendre un peu de solidarité de la part des automobilistes. Et ce d'autant plus qu'un réseau routier moderne et bien conçu a été mis à leur disposition au cours de ces dernières années.

L'automobiliste n'est pas la vache à lait de la nation

Le droit de base sur les carburants n'a pas changé depuis 1936. Même en y ajoutant la surtaxe introduite en 1962, la charge douanière totale n'a de loin pas suivi le renchérissement. En termes réels, cette charge n'est plus que le tiers de ce qu'elle était en 1936. Une telle situation a également des répercussions sur le budget de la Confédération: alors que la part des droits d'entrée sur les carburants représentait encore 15 pour cent des recettes totales en 1970, elle est tombée à 13 pour cent en 1980 et à 9 pour cent en 1990. La hausse proposée ne fait que corriger légèrement cette tendance. Comparé à d'autres catégories de contribuables, l'automobiliste est encore fortement avantagé!

Même avec une hausse de 20 centimes, l'essence restera bon marché

Même si les droits de douane augmentent de 20 centimes, le prix de l'essence à la colonne sera encore inférieur à ce qu'il était il y a dix ans. Il restera en dessous des prix pratiqués dans les pays voisins, si bien que les automobilistes étrangers continueront à venir faire le plein chez nous et à alimenter la réserve des droits sur les carburants.

La caisse fédérale a besoin des 650 millions non affectés aux routes

Les finances fédérales sont largement déficitaires. Le budget de 1993 prévoit un déficit de 3,1 milliards et les découverts devraient même être plus élevés à partir de 1994. Chaque milliard de déficit entraîne pour la caisse fédérale des dépenses d'intérêt supplémentaires de près de 60 millions par an. Il en résulte qu'une part toujours plus importante du budget doit être consacrée à des dépenses d'intérêt improductives. Les 650 millions non affectés aux routes représentent dès lors une contribution importante à l'assainissement des finances fédérales. Ils donnent l'assurance à la Confédération de pouvoir s'acquitter, à l'avenir aussi, de ses tâches prioritaires telles que la formation et la recherche, la sécurité sociale et la protection de l'environnement.

Notre infrastructure des transports a besoin des 650 millions à affectation spéciale

Sans fonds supplémentaires, l'achèvement du réseau des routes nationales sera repoussé de plusieurs années. La partie de la Suisse la plus touchée serait la Romandie, ce qui ne ferait que renforcer encore la "barrière de röstis". Le financement des transversales alpines, assuré pour un quart au moyen des droits sur les carburants, serait lui aussi compromis. Il faudrait enfin trouver de nouvelles recettes pour les mesures

de protection de l'environnement et du paysage financées actuellement par les droits sur les carburants et qui ont été fortement développées ces dernières années.

Projets de construction permettant de soutenir la conjoncture

Les droits de douane supplémentaires affectés aux routes permettront de poursuivre rapidement les programmes de construction prévus, ce qui constitue une aide précieuse à l'industrie du bâtiment en pleine récession. De larges milieux de la population profiteraient des investissements, même en dehors du secteur de la construction.

Il est illusoire de compter sur le "fonds routier"

Le montant des droits de douane sur les carburants qui n'ont pas été distribués et se trouvent donc dans le fonds routier s'élève à 1,4 milliard. Si les droits de douane n'augmentent pas et que l'on réalise le programme de construction des routes prévu, cette réserve sera totalement épuisée à la fin de 1994 déjà. On ne pourra pas éviter de freiner brutalement la construction des routes au plus tard à partir de 1994.

Les redevances routières ne couvrent pas les dépenses consacrées aux routes

Contrairement à ce qu'affirme le comité référendaire, les droits sur les carburants affectés au trafic routier, la vignette et la taxe poids lourd ne couvrent pas les dépenses consacrées aux routes par la Confédération, les cantons et les communes. C'est la raison pour laquelle il est urgent d'adapter l'imposition des carburants. Si l'on voulait tenir compte des coûts externes du trafic routier tels que la pollution de l'air, le bruit, les accidents, etc., le manque de fonds serait encore beaucoup plus flagrant.

Incitation à un comportement plus écologique

Même avec des droits de douane plus élevés, l'essence restera bon marché. L'augmentation du prix pourrait toutefois amener les automobilistes à renoncer à certaines courses inutiles et les inciter à utiliser davantage les transports publics. De toute façon, les automobilistes auraient toujours la possibilité d'échapper à la hausse des droits sur les carburants en utilisant moins leur véhicule.

2. BASES JURIDIQUES

Droit de douane sur les carburants / surtaxe

La Confédération perçoit un droit de douane sur les carburants (droit de base) et une surtaxe. Depuis 1984, le droit de base alimente pour moitié la caisse générale de la Confédération, tandis que l'autre moitié est affectée au financement de dépenses routières. Le produit de la surtaxe est affecté dans sa totalité.

(Avant 1960, il n'y avait pas d'affectation constitutionnelle des droits de douane, mais uniquement une part réservée aux cantons; la part des cantons a été supprimée en 1960 au profit d'une affectation de 60% des droits de base. L'affectation a été réduite à 50% en 1984).

Article 36ter, 1er alinéa, de la constitution fédérale

" La Confédération utilise pour des tâches en rapport avec le trafic routier la moitié du produit net des droits d'entrée de base et la totalité d'une surtaxe comme il suit:

- a. *Participation aux frais des routes nationales;*
- b. *Contributions aux frais de construction des routes principales faisant partie d'un réseau à désigner par le Conseil fédéral en collaboration avec les cantons et répondant à des exigences techniques précises;*
- c. *Contributions aux frais de suppression des passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité, ainsi qu'aux frais de promotion du trafic combiné; du transport de véhicules routiers accompagnés, de la construction de places de parc dans les gares et d'autres mesures qui favorisent la séparation des courants de trafic;*
- d. *Contributions aux frais des mesures de protection de l'environnement et du paysage nécessitées par le trafic routier motorisé et aux frais des ouvrages de protection contre les forces de la nature le long des routes ouvertes au trafic motorisé;*

- e. *Participation générale aux frais des routes ouvertes aux véhicules à moteur et à la péréquation financière dans le secteur routier;*
- f. *Subventions aux cantons dotés de routes alpestres qui servent au trafic international, et aux cantons dépourvus de routes nationales."*

La loi du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants (RS 725.116.2) précise la manière dont ces contributions doivent être versées et les conditions y afférentes.

Dans le budget 1993 de la Confédération, 3,3 milliards de francs au total sont inscrits au titre des dépenses selon l'article 36ter cst., tandis que les recettes à affectation obligatoire figurent pour 3,1 milliards (majoration du droit d'entrée sur les carburants comprise). La provision routière est ainsi réduite de 200 millions pour se fixer à quelque 1,2 milliard.

Le compte routier est intégré au budget de la Confédération

La Confédération ne tient pas de compte indépendant pour les droits sur les carburants à affectation obligatoire ni sur les dépenses routières qu'ils servent à financer. Tant les recettes que les dépenses sont intégrées au budget de la Confédération. La provision (aussi désignée "fonds routier") mentionne le solde cumulé des recettes et des dépenses. A la fin de l'année 1992, cette provision présentait un solde actif de 1,4 milliard, ce qui signifie que, jusqu'à cette date, les recettes provenant des droits d'entrée à affectation obligatoire excédaient de 1,4 milliard les dépenses financées selon ce principe. Le Conseil fédéral envisage à moyen terme de comprimer la provision au niveau d'une réserve compensatoire (env. 500 millions).

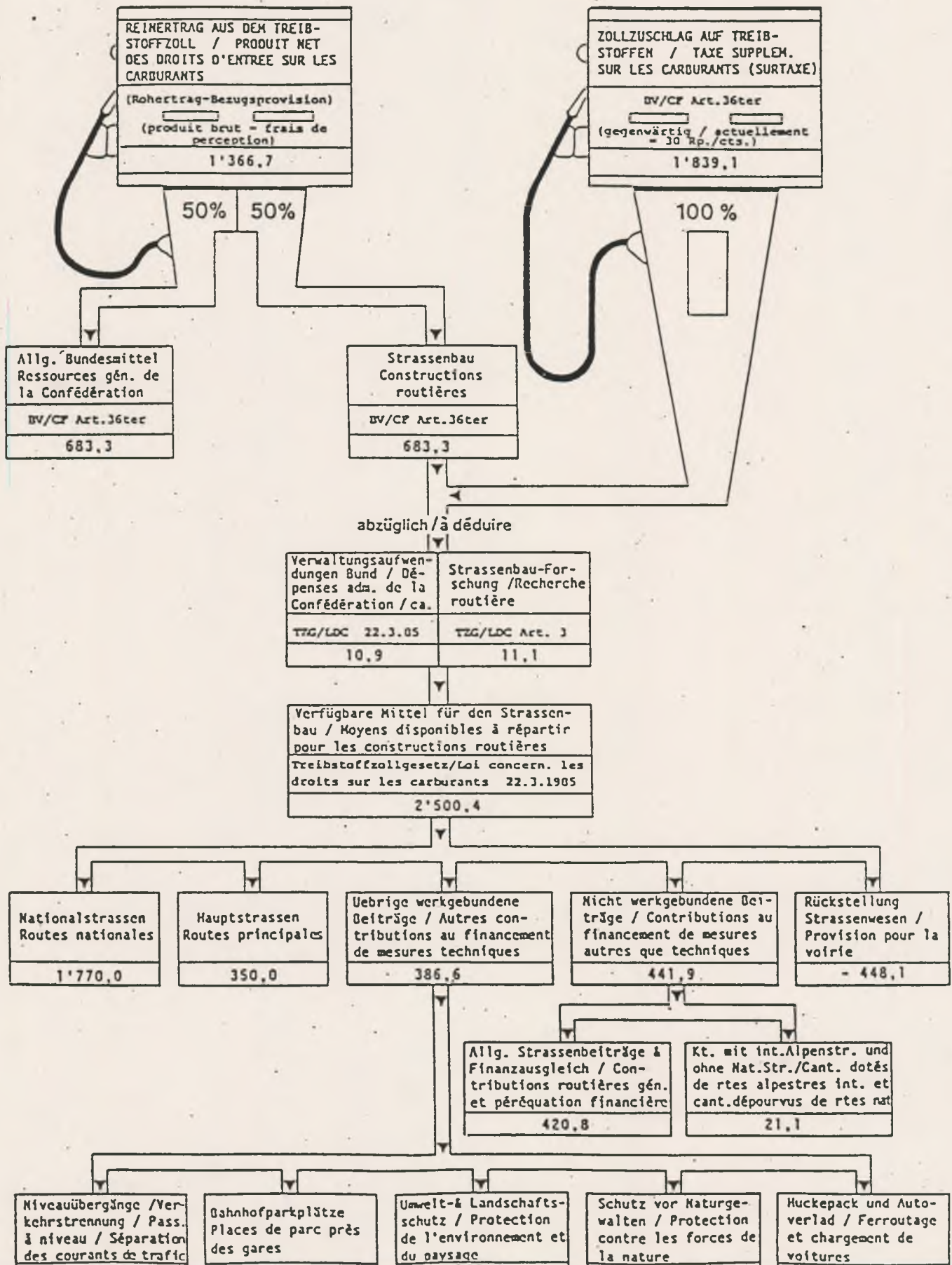
Pas d'intérêts sur la provision

Divers milieux d'automobilistes ont maintes fois revendiqué que la Confédération paie sur la provision des intérêts prélevés sur ses ressources générales. Dans son message du 13 mars 1984 relatif à la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants (FF 1984 I 993), le Conseil fédéral a expressément rejeté cette requête. Le Parlement s'est rallié à cette conception. Les droits d'entrée grevant les carburants sont des redevances fédérales prélevées par la Confédération pour le financement de tâches fédérales. Il n'existe pas d'autres ayants droit que la Confédération ni de rapports créancier/débiteur propres à justifier un service d'intérêts.

Bases juridiques

Chiffres. Graphiques

VERWENDUNG DES REINERTRAGES AUS DEM TREIBSTOFFZOLL UND DES ZOLLZUSCHLAGES AUF TREIBSTOFFEN
 EMPLOI DU PRODUIT NET DES DROITS D'ENTREE ET DE LA TAXE SUPPLEMENTAIRE SUR LES CARBURANTS POUR MOTEURS
 IN MIO. FR. / EN MIO. DE FR.
 1991



3. Arguments d'ordre financier

Grand besoin d'assainissement des finances fédérales

La situation financière de la Confédération s'est sérieusement détériorée depuis 1991. Le compte d'Etat de 1992 se solde provisoirement par un déficit de 3,4 milliards, alors qu'il était budgété à 1,3 milliard. Malgré les gros efforts d'économie entrepris par le Conseil fédéral et le Parlement, le budget pour 1993 présente un déficit de 3,1 milliards. Des découverts du même ordre de grandeur sont escomptés pour les années du plan financier 1994 et suivantes.

On prévoit l'évolution ci-après selon le budget 1993 (AF du 17.12.1992) et le plan financier 1994-96, compte tenu des mesures d'assainissement prises en 1992 et de l'assentiment du peuple à la hausse de 20 centimes:

<i>Résultat du compte financier:</i>	<u>1993</u>	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>
Dépenses (mio fr.)	39 740	41 960	44 360	47 390
Augmentation en % par rapport à l'année précédente	7,1	5,6	5,7	6,8
Recettes (mio fr.)	36 650	41 150	40 900	44 550
Augmentation en % par rapport à l'année précédente	2,4	9,5	1,9	8,9
Déficit (mio fr.)	3 090	1 810	3 460	2 840

Dans la réalité, ces chiffres risquent d'être encore plus décevants car ils se fondent sur une croissance économique de 1,5 pour cent (1993) et 2 pour cent (1994 et années suivantes)

en termes réels. Si l'économie devait croître moins rapidement, les recettes demeurerait en-deçà des attentes. Sans contre-mesures, il n'est pas exclu que les déficits atteignent même 5 milliards.

L'endettement risque de devenir insupportable

A la fin de 1991, les dettes de la Confédération s'élevaient à 45 milliards, soit près de 14 pour cent du produit intérieur brut (PIB), la quote-part d'endettement de la Suisse (dette brute de la Confédération, des cantons et des communes en pour-cent du PIB) atteignant quant à elle près de 33 pour cent. Selon le plan financier actuel, les dettes de la Confédération atteindront à fin 1996 quelque 85 milliards ou plus de 20 pour cent du PIB. La quote-part d'endettement de l'ensemble des ménages publics dépassera 40 pour cent à la fin de 1996. Les risques liés à une telle évolution sont évidents: la stabilité économique est mise en danger, les dépenses d'intérêt augmentent, réduisant d'autant la marge de manoeuvre en matière budgétaire (en 1996, les dépenses d'intérêt nous coûteront davantage que la formation et la recherche fondamentale ou que l'agriculture), l'épargne nette de notre économie est trop fortement mise à contribution, les taux d'intérêt risquent de monter, notamment si l'on retrouve le plein emploi (crowding out), les titres de la Confédération perdraient leur prime de qualité. Les gérants de portefeuilles préfèrent, un dosage équilibré de titres de la Confédération et de placement à plus fort rendement. Si les titres de la Confédération circulent en trop grand nombre, ils perdent de leur attractivité.

Les causes du déficit

Les déficits ne proviennent pas simplement d'un manque de volonté d'économiser. Il est vrai que les dépenses sont également en forte hausse. Mais elles concernent principalement les dépenses dites liées. A titre d'exemple, dans le budget 1993, les intérêts passifs augmentent de 890 millions par rapport à l'année précédente, les dépenses consacrées à l'AVS, à l'AI et à l'assurance-maladie de 530 millions, celles destinées à l'assurance-chômage de 500 millions. Grâce à différentes mesures d'économie (suppression par exemple de l'allocation complémentaire à l'indemnité de résidence), la croissance des dépenses de personnel de l'administration, qui est de 240 millions, reste par comparaison modérée. Au titre des recettes, ce sont avant tout les allègements fiscaux intervenus ces dernières années qui jouent un rôle déterminant:

Allègements:

	Manque à gagner annuel en millions
. Suppression de la progression à froid	800
. Allègements dans le domaine de la prévoyance liée professionnelle et individuelle	400
. Programme urgent de 1989 destiné à alléger les charges des familles	350
. Suppression de l'ICHA frappant le commerce de monnaies d'or et de l'or fin	50
. Allègements au titre des droits de timbre	400
Total	2 000

Ces allègements représentent près de 7 pour cent des recettes fiscales de la Confédération.

Il faut éliminer les déficits

Le Conseil fédéral et le Parlement sont d'accord pour reconnaître que les finances doivent être assainies le plus rapidement possible.

- Des déficits de l'ordre de 3 à 5 milliards, surtout lorsqu'ils vont de pair avec des déséquilibres similaires dans les cantons et les communes, constituent une charge pour le marché monétaire et financier et risquent de provoquer une hausse des taux d'intérêt et de favoriser l'inflation, notamment en cas d'essor conjoncturel.
- Les déficits et l'endettement qu'ils entraînent causent un rapide accroissement des dépenses de la Confédération. Au lieu de pouvoir utiliser ses ressources financières limitées pour la réalisation de ses tâches prioritaires, l'Etat doit consacrer une part sans cesse plus grande de son budget pour financer ses paiements d'intérêts improductifs.

Après les mesures d'assainissement prises en 1992, le Conseil fédéral présentera donc au Parlement un deuxième train de mesures d'assainissement contenant des réductions de dépenses et des nouvelles recettes s'élevant à 3 milliards au moins.

L'augmentation des droits sur les carburants représente une charge supportable pour les automobilistes

La moitié du relèvement des droits sur les carburants est affectée aux ressources générales de la Confédération. Les raisons ci-après plaident en faveur de cette contribution de l'automobiliste, qui se chiffre à quelque 650 millions:

Aujourd'hui, pratiquement chaque automobiliste est en même temps citoyen et contribuable. Si les carburants n'étaient pas frappés d'une taxe supplémentaire, il faudrait prélever un

autre impôt, qui pourrait éventuellement être plus douloureux. La majoration des droits sur les carburants est à cet égard une mesure fiscale relativement clémente qui n'affecte pas excessivement l'individu. De plus, l'automobiliste peut éviter cette charge supplémentaire en circulant moins avec sa propre voiture et en utilisant davantage les moyens de transport publics. Il ménage en même temps l'environnement.

Les étrangers devront également payer

Les automobilistes étrangers qui séjournent ou traversent la Suisse continueront à faire le plein chez nous car l'essence y sera meilleur marché même après la majoration des droits de douane. C'est ainsi qu'ils contribueront eux aussi de manière appropriée aux frais d'utilisation de nos routes. Jusqu'ici, on estime que les étrangers payaient près de 500 millions en droit de base et en surtaxe. Ce montant augmentera d'environ 200 millions si la consommation de carburant reste la même.

L'essence restera bon marché malgré la hausse des droits de douane

Le prix de l'essence a rarement été aussi bas qu'aujourd'hui (env. 95 cts/l). Même avec la hausse prévue de 20 centimes, le litre d'essence coûtera nettement moins qu'en 1981 et en 1985 (1fr.35/l). Ce que les automobilistes avaient accepté à l'époque, ils devraient être prêts à l'accepter également aujourd'hui puisque le prix demandé serait même inférieur.

L'automobiliste n'est pas victime de discrimination

L'assainissement des finances ne s'effectue pas de manière disproportionnée au détriment des automobilistes. On attend de lui qu'il y contribue, rien de plus. Dans le cadre des mesures d'assainissement prises en 1992, on attend par exemple aussi

des prestations supplémentaires de la part de la Banque nationale, des consommateurs de tabac et des maisons de jeu. D'autres impôts devront être augmentés lors d'un deuxième train de mesures annoncé pour l'année en cours, celles-ci n'ayant toutefois plus d'incidences directes sur les automobilistes. La hausse du prix de la vignette est prévue uniquement pour compenser le renchérissement et ne constituera donc pas, en termes réels, une charge supplémentaire pour l'automobiliste. De plus, les recettes fournies par la vignette seront désormais affectées. Le Conseil fédéral a renoncé à proposer un écobonus. L'idée d'une taxe CO₂ sera cependant poursuivie, mais en coordination avec les autres pays occidentaux industrialisés, notamment avec les pays de la CE. Dans la fixation du taux, il serait tenu compte de la charge fiscale existant notamment sur les carburants. Il ne ressort pas du programme d'action "Energie 2000" que les charges seront supportées unilatéralement par les automobilistes.

Diminution de la part des droits sur les carburants dans le budget de la Confédération

La part, au budget fédéral, des recettes provenant des droits sur les carburants n'a cessé de baisser durant ces dernières années. Alors qu'elle était encore de 15 pour cent en 1970, elle est tombée à 13 pour cent en 1980 et à 9 pour cent en 1990. Par suite du relèvement de ces droits, elle remontera à 11 pour cent jusqu'en 1996. Ces chiffres attestent que l'automobiliste ne doit pas être considéré comme la vache à lait de la nation.

Recettes supplémentaires consécutives à l'augmentation des droits sur les carburants

Le relèvement de 20 centimes par litre d'essence rapporte les sommes ci-après à la caisse fédérale:

Recettes supplémentaires: provenant:	1992	1993	1994	1995	1996
- des droits de base	-	1 020	1 300	1 350	1 400
- de l'ICHA	-	40	80	80	90
Total		1 060	1 380	1 430	1 490

Evolution du produit des droits d'entrée sur les carburants (hausse du droit de base comprise)

	en mio fr				
	1992	1993	1994	1995	1996
Produit des droits sur les carburants	3 260	4 370	4 740	4 880	5 020
dont:					
- droit de base	1 410	2 450	2 770	2 860	2 950
- surtaxe	1 850	1 920	1 970	2 020	2 070
affecté à la construction de routes	2 555	3 145	3 355	3 450	3 545
part en pour-cent	78,4	72,0	70,8	70,7	70,6
affecté aux ressources générales de la Confédération	705	1 225	1 385	1 430	1 475
part en pour-cent	21,6	28,0	29,2	29,3	29,4

Pas de crainte quant à une hausse de la quote-part fiscale

L'augmentation des droits sur les carburants n'entraîne pas une hausse de la quote-part fiscale (recettes fiscales en % du produit intérieur brut), mais empêche celle-ci de baisser encore par suite des rentrées d'impôt généralement faibles et des allègements fiscaux décidés récemment (droits de timbre!).

Quote-part fiscale	1992 (%)	1993 (%)	1994 (%)	1995 (%)	1996 (%)
- sans l'augmentation des droits sur les carburants	9,4	8,7	9,1	8,7	9,1
- avec l'augmentation des droits sur les carburants	9,4	9,0	9,5	9,1	9,5

On ne saurait donc prétendre que la Confédération favorise les hausses d'impôt. Elle entend uniquement maintenir plus ou moins le niveau actuel de la fiscalité.

Graves conséquences d'un refus

Si le projet était refusé, il faudrait prendre des mesures d'économie draconiennes. Outre le programme de construction des routes, qui devrait être redimensionné, d'autres tâches fédérales n'échapperaient pas à des coupes douloureuses. Comme les dépenses de la Confédération sont essentiellement consacrées aux transferts, puisque deux tiers de celles-ci bénéficient aux cantons, aux assurances sociales et à l'agriculture, c'est l'ensemble du pays qui subirait les conséquences d'une politique d'économies. La Confédération ne pourrait plus s'acquitter dans la même mesure qu'auparavant de tâches prioritaires telles que la formation et la recherche, la protection de l'environnement, la sécurité sociale et la péréquation. Ce sont les jeunes et l'avenir du pays qui seraient les

plus touchés, mais également les couches de la population les plus défavorisées ainsi que les régions qui dépendent d'une péréquation financière et sociale efficace.

Les régions périphériques devraient être les plus intéressées

Il est faux de prétendre que les régions périphérique seraient les plus touchées par la hausse des droits sur les carburants. Différentes études ont montré que les pendulaires des grandes agglomérations faisaient davantage de kilomètres que les habitants des régions de montagne. Seuls les automobilistes résidant aux centres des villes roulent moins. Voici les kilomètres parcourus par les voitures des ménages ne possédant qu'un seul véhicule:

- Pendulaires des grandes agglomérations	15 324 km
- Régions de montagne selon LIM	13 991 km
- Centres des grandes villes	13 753 km

(Cf. kilométrages dans le trafic suisse de personnes, Service d'étude des transports, rapport 4/91)

Il est également inexact que les marchandises à destination ou provenant des régions de montagne parcourent un nombre de kilomètres supérieur à la moyenne. L'enquête révisée sur le transport des marchandises de 1984 montre qu'une tonne de marchandise destinée à une région de montagne parcourt en moyenne 22,6 kilomètres, alors que cette distance est de 25,3 kilomètres en dehors des régions de montagne.

Conclusion: Les régions de montagne ne seront pas touchées plus fortement que les autres par le relèvement des droits d'entrée sur les carburants; par contre, elle seraient nettement plus touchées par les mesures d'économie qui suivraient un refus du projet.

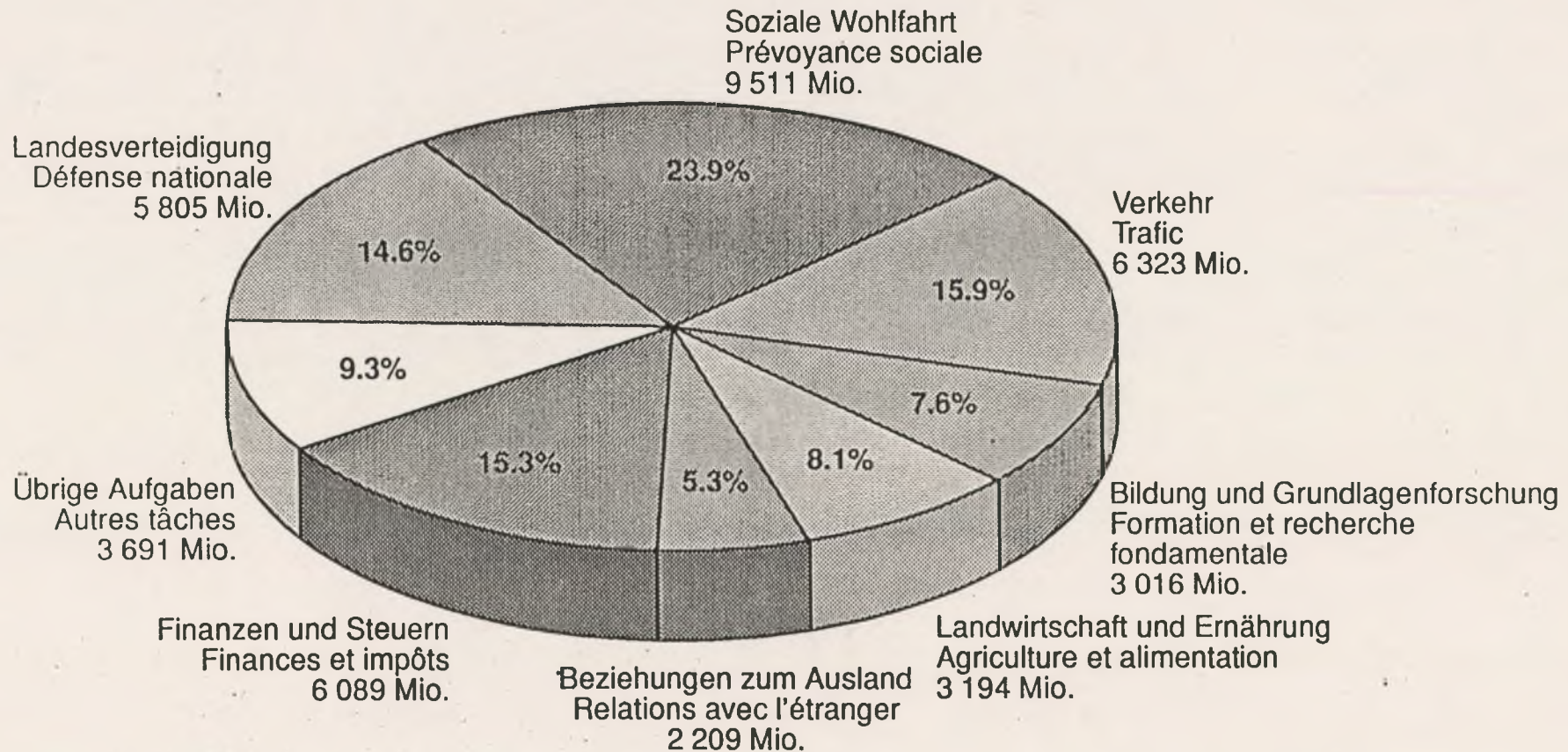
Arguments d'ordre financier

Chiffres. Graphiques


Übersicht über die ausgabenstärksten Aufgabengebiete Résumé des groupes de tâches les plus onéreux

in % der Gesamtausgaben
en % des dépenses totales

V 1993 B: 39 738 Mio.



Struktur der Bundeseinnahmen Composition des recettes fédérales


 Direkte Steuern
 Impôts directs
 12 050 Mio. 32.9%


 Indirekte Steuern
 Impôts indirects
 20 294 Mio. 55.4%

Total Einnahmen
 Total des recettes
 V/B 1993: 36 651 Mio.

WUST
 IChA
 10 950 Mio.

Direkte Bundessteuer
 Impôt fédéral direct
 7 800 Mio.

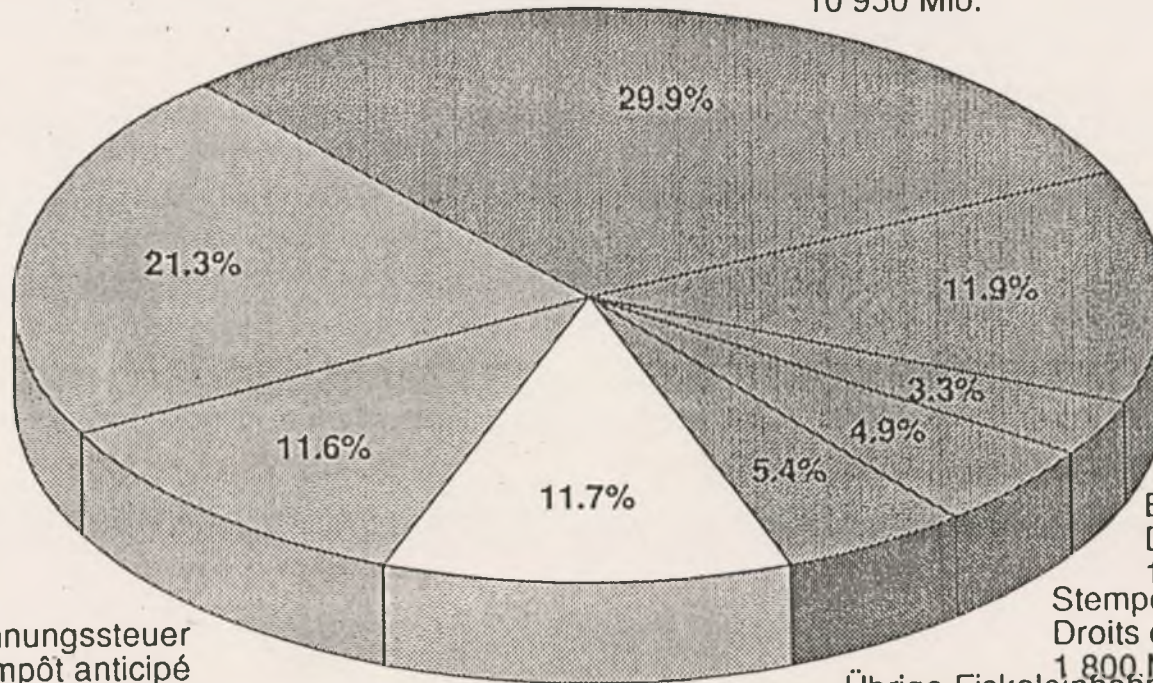
Treibstoffzölle
 Imposition des
 carburants
 4 370 Mio.

Verrechnungssteuer
 Impôt anticipé
 4 250 Mio.

Andere Einnahmen
 Autres recettes
 4 307 Mio.

Übrige Fiskaleinnahmen
 Autres recettes fiscales
 1 973 Mio.

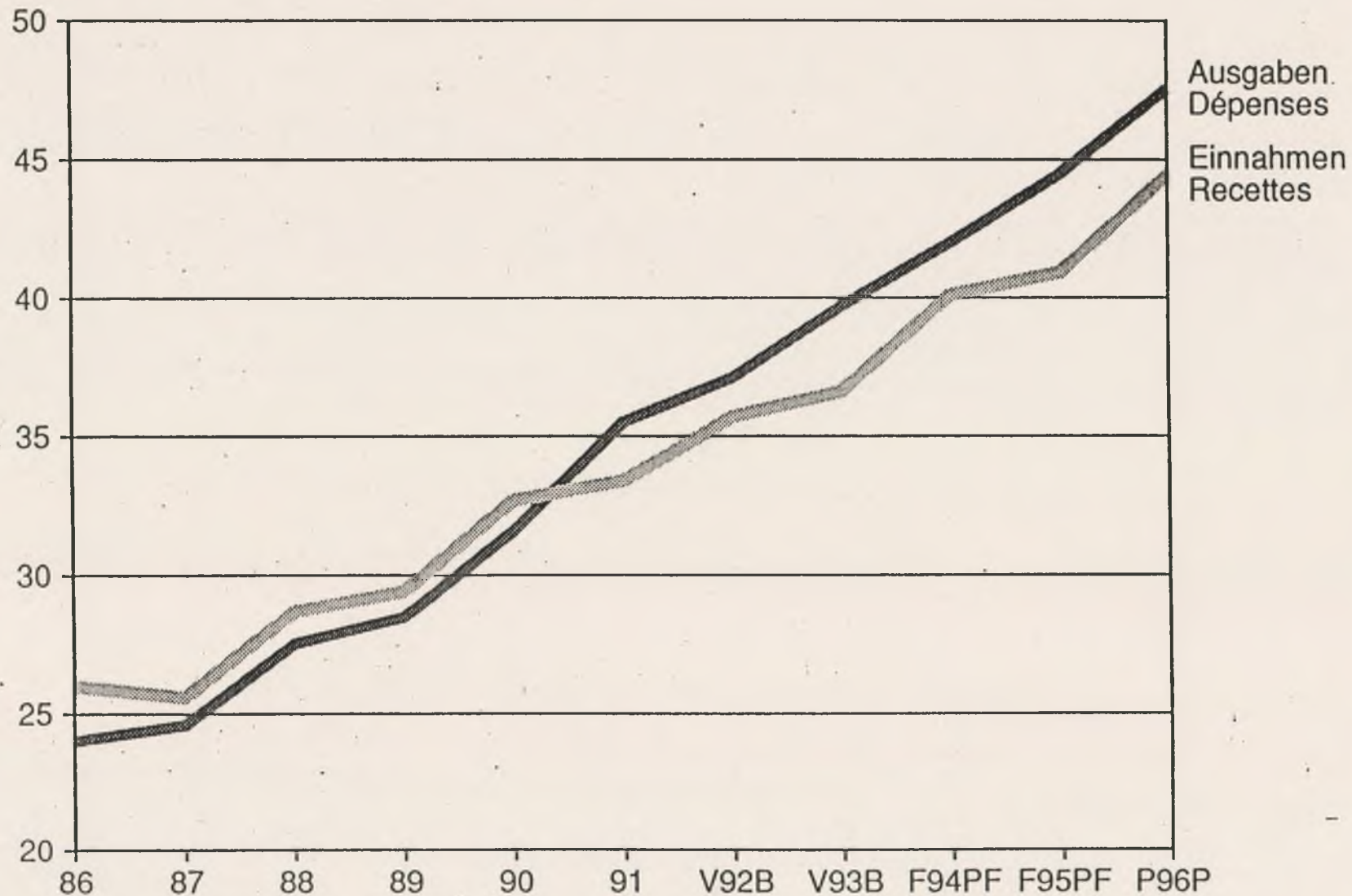
Einfuhrzölle
 Droits d'entrée
 1 201 Mio.
 Stempelabgaben
 Droits de timbre
 1 800 Mio.



Entwicklung der Ausgaben und Einnahmen des Bundes 1986 - 1996

Evolution des dépenses et des recettes de 1986 - 1996

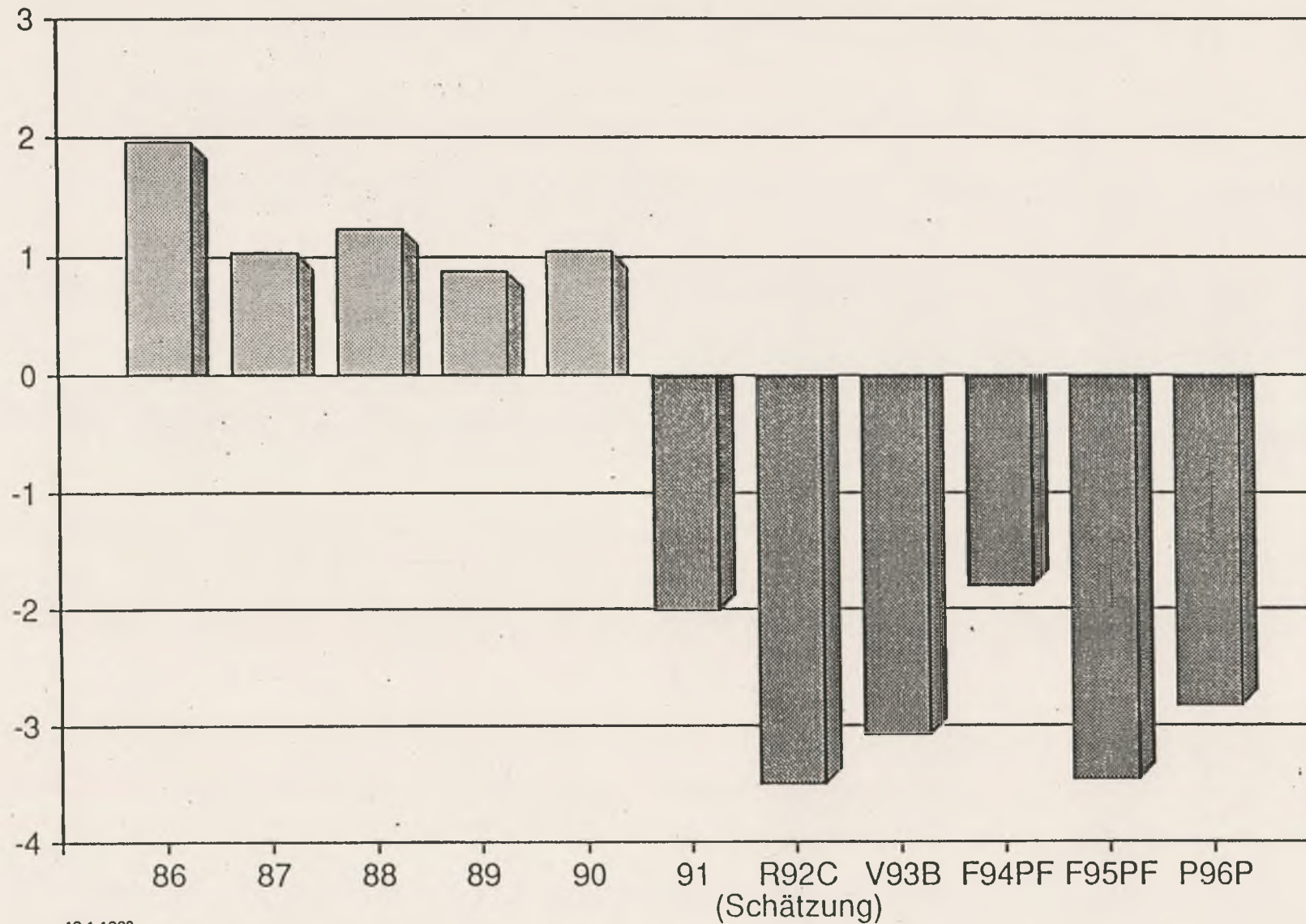
Mrd. Franken
Mrds francs



Ergebnisse der Finanzrechnung 1986 - 1996

Résultats du compte financier 1986 - 1996

Mrd. Fr.



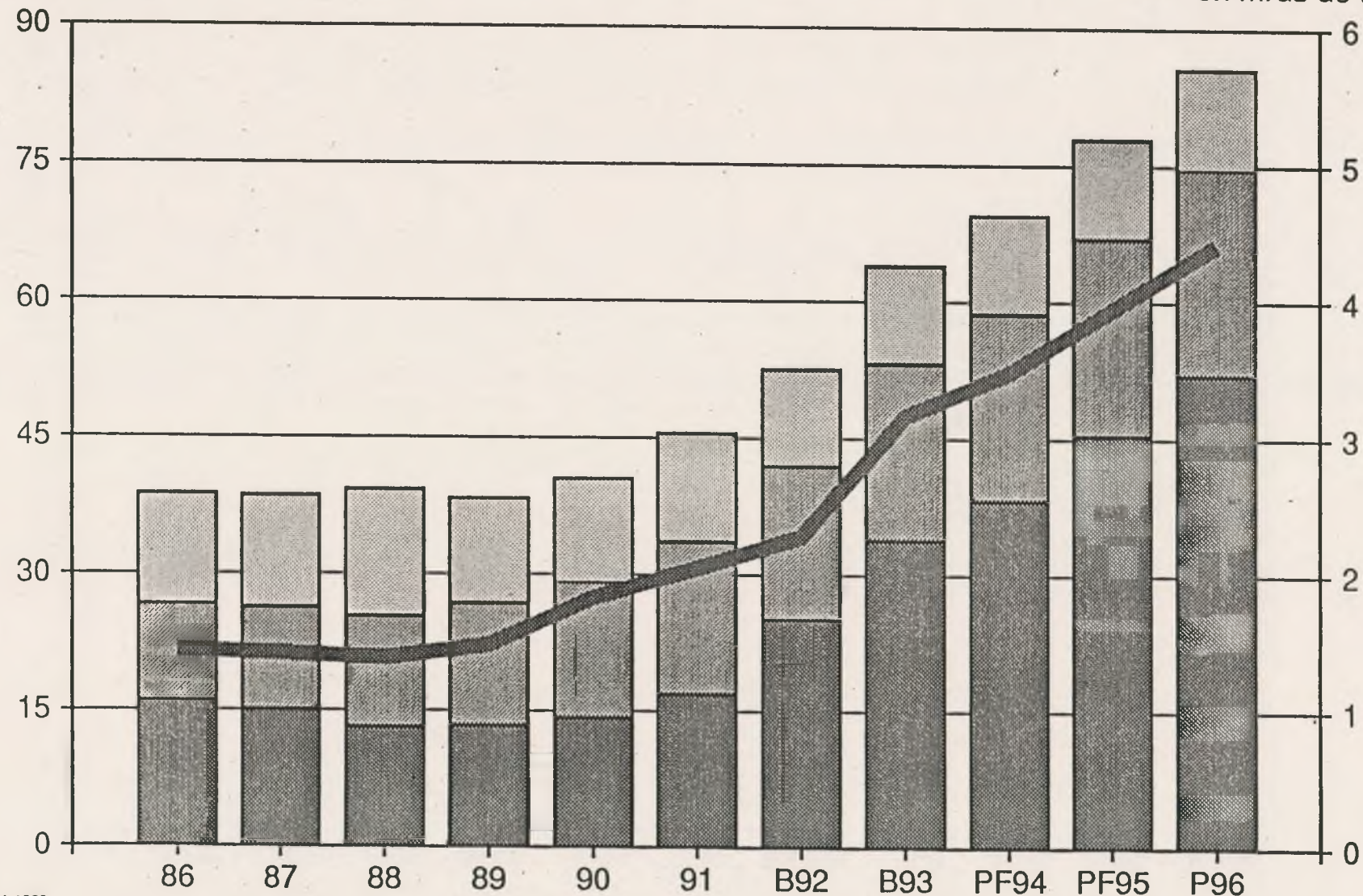
19.1.1993

Evolution des dettes et des dépenses d'intérêts 1986 - 1996

- Dettes sur les marchés de l'argent et des capitaux
- ▨ Avoirs de la Caisse fédérale d'assurance
- ▩ Autres dettes

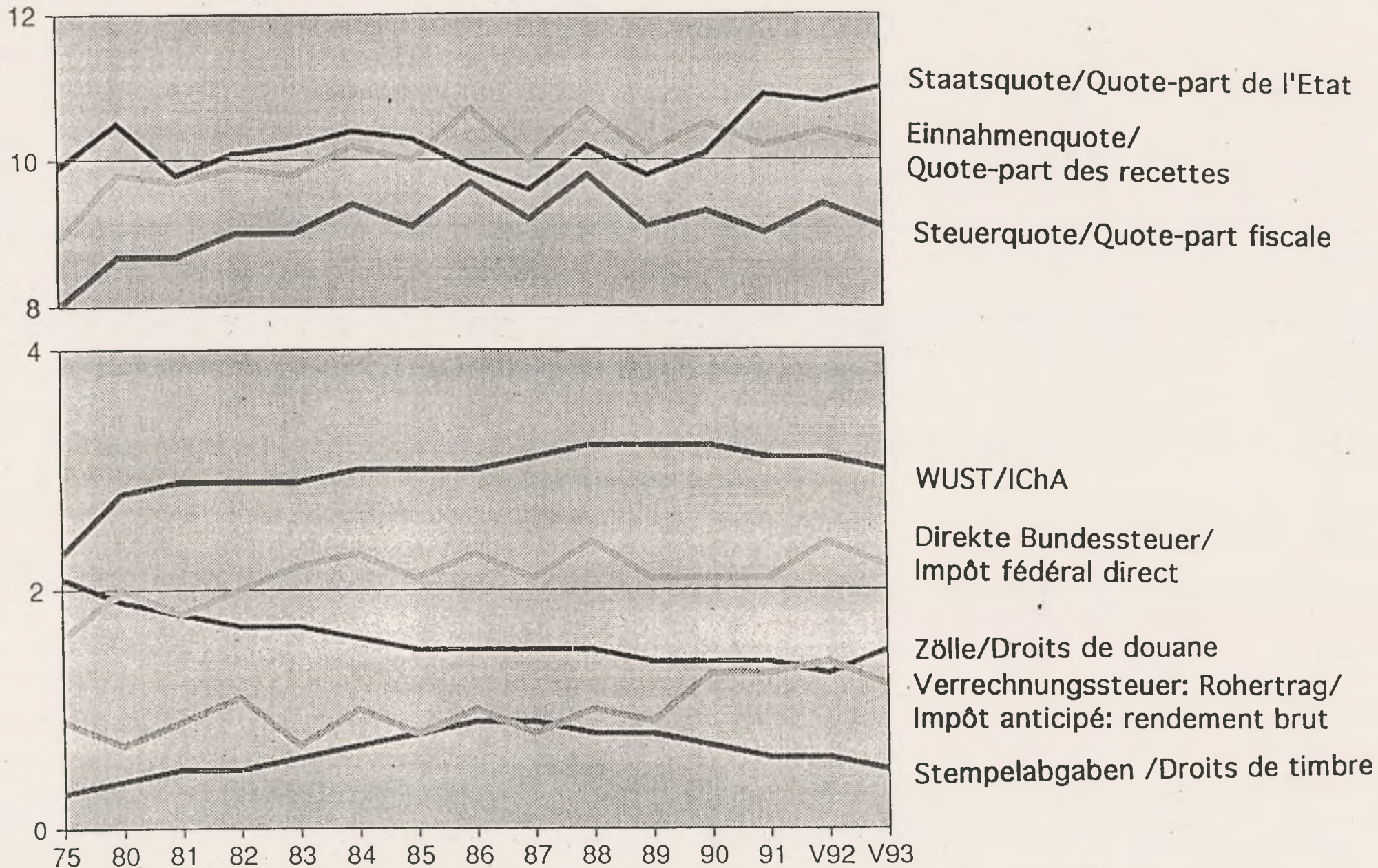
— Dépenses d'intérêts en mrds de francs

Mrds francs



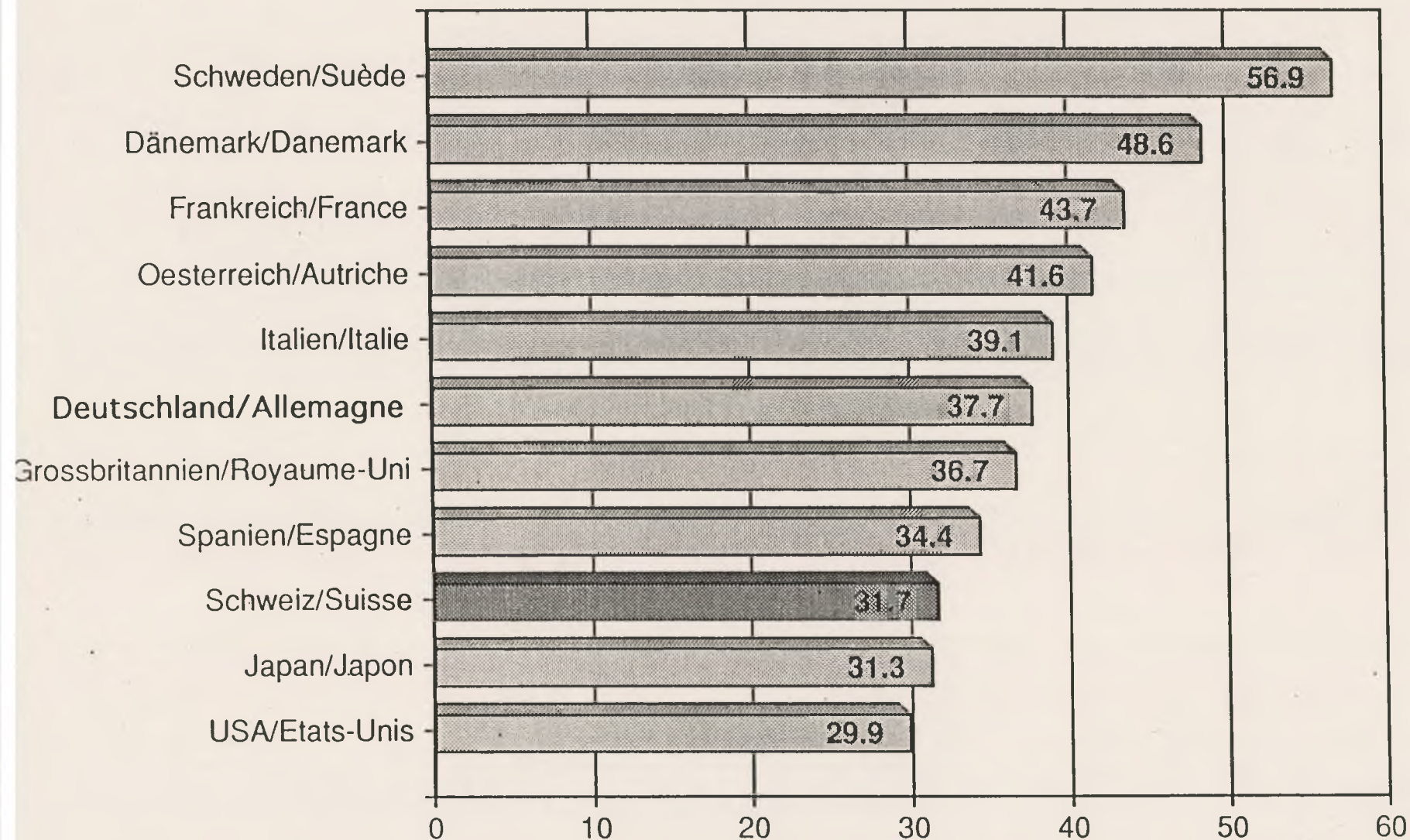
Einnahmen und Gesamtausgaben des Bundes in Prozent des Bruttoinlandproduktes
 Recettes et dépenses totales de la Confédération en pour cent du produit intérieur brut

%



Steuerbelastung im internationalen Vergleich Charge fiscale en comparaison internationale

Total Fiskaleinnahmen in % des BIP, 1990
Total des recettes fiscales en % du PIB, 1990



4. FINANCEMENT DES DÉPENSES ROUTIÈRES

Diminution de la provision ("fonds routier")

De 1965 à 1975, le financement ne suffisait pas à couvrir toutes les dépenses engagées par la Confédération pour les routes nationales. C'est ainsi que la Confédération fut amenée à avancer chaque année à ce titre 100 à 200 millions de francs, pris sur ses rentrées fiscales générales, de sorte que le déficit cumulé de la provision atteignit 2,8 milliards de francs en 1974.

L'augmentation, en 1974, de la surtaxe de 20 centimes par litre à 30 centimes par litre a permis de couvrir les dépenses routières de la Confédération et de rembourser l'avance qu'elle avait consentie. Les recettes ont excédé les dépenses jusqu'en 1989 où la provision a atteint le montant de 2,3 milliards de francs. Depuis lors, des excédents de dépenses réguliers et importants se sont faits jours (300 à 400 mio/an). Sans mesures du côté des recettes, la provision serait totalement épuisée dans le courant de 1994 (voir le graphique en annexe à ce chapitre). Une avance de fonds par la Confédération, comme ce fut le cas par le passé, est exclue par la nouvelle législation acceptée par le peuple en 1983 et en l'état des finances fédérales.

Achèvement du réseau des routes nationales

Par le rejet des initiatives "Halte au bétonnage" et "Trèfle-à-quatre", le peuple a montré sa volonté de voir le réseau des routes nationales terminé.

Le Conseil fédéral, par conséquent, a décidé le 1er avril 1992 un nouveau programme à long terme de construction des routes

nationales, le 4ème. Il doit permettre la réalisation des principaux tronçons des routes nationales jusqu'à l'an 2002. Sa réalisation est cependant liée au sort de l'augmentation des droits sur les carburants.

Des interventions parlementaires (motions Cavadini/Kohler) ont demandé la terminaison du réseau des routes nationales pour l'an 2000. Un tel objectif n'est cependant pas réaliste. La construction d'un tronçon ne dépend en effet pas que de son financement, mais d'autres facteurs également parmi lesquels

- les difficultés techniques et géologiques
- la réalisation d'études d'impact sur l'environnement, afin que le tronçon à construire respecte les exigences du droit de la protection de l'environnement,
- l'épuisement des procédures,
- la capacité des cantons concernés à financer leur part des travaux.

Priorité à la Suisse romande

Il reste environ encore 20% du réseau à construire, pour la plus grande partie (2/3) en Suisse romande. On estime à 22 milliards de francs environ (renchérissement non-compris) les moyens que la Confédération devra encore investir. Pour 1993, le Parlement a mis à disposition de la construction des routes nationales 1,581 milliards de francs, soit 300 millions de francs de plus qu'en 1992. De ce montant, 100 millions de francs ne seront débloqués qu'en cas d'acceptation de la majoration des droits sur les carburants. Le 4ème programme prévoit que les moyens financiers à disposition de la construction des routes nationales devront se monter à 1,8 milliards de francs par an dès 1995 et jusqu'à l'an 2002, soit une augmentation de plus de 500 millions de francs par an par rapport à 1992.

55 à 60% des moyens à disposition en 1993, soit environ 900 millions de francs, seront investis en Suisse romande et au Tessin.

Besoins pour les transversales alpines

En approuvant en septembre 1992 la construction des nouvelles transversales ferroviaires alpines, le peuple a également approuvé le principe du financement partiel de leur construction (1/4) au moyen des droits sur les carburants affectés à la réserve. On attend de ces transversales qu'elles allègent le trafic routier. Les premières études font apparaître qu'il sera nécessaire de prélever 400 à 600 millions par an dès 1997 à ce titre de la réserve des droits sur les carburants.

Besoins pour les routes principales

La Confédération participe de façon importante au financement de la construction de certaines routes principales cantonales. Actuellement, des chantiers comme le contournement de Locarno, les tunnels sous la Vue-des-Alpes, le contournement de Grellingen (BE) ou celui de Trin (Oberalp) profitent de ces aides financières. Les recettes provenant des droits sur les carburants permettent de verser annuellement entre 250 et 300 millions de francs en faveur de la construction des routes principales.

Besoins pour les mesures de protection de l'environnement

Les droits sur les carburants permettent de financer des mesures de protection de l'air et contre le bruit le long des routes ainsi qu'une série d'autres mesures à concurrence de 170 millions de francs en 1991. Ce montant devrait s'élever dès 1996 à environ 220 millions de francs par an. A cela il

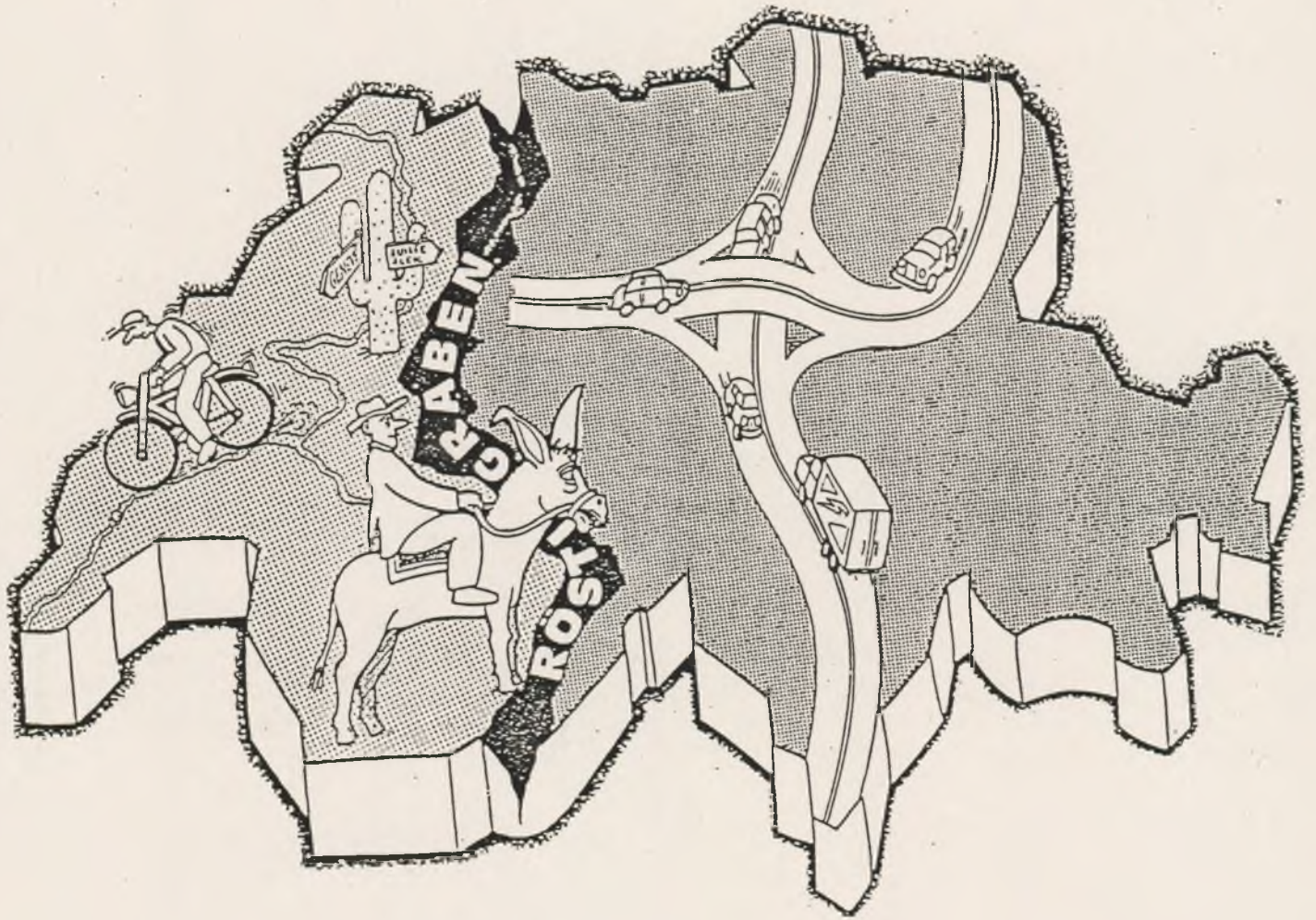
faut ajouter les mesures prises sur les routes nationales, qu'on peut estimer à plus de 50 millions de francs par an uniquement pour les mesures de protection contre le bruit prises sur des tronçons déjà en service.

Conséquences très lourdes d'un rejet du projet

Le financement de tous les domaines énumérés ci-dessus serait remis en cause. Immédiatement, 100 millions de francs sur le crédit budgétaire 1993 de 1,581 milliards de francs voté par le Parlement resteraient bloqués. La réalisation du 4ème programme à long terme de construction des routes nationales devrait être abandonnée. Sans hausse, la provision des droits sur les carburants présenterait rien que pour 1993 un déficit de 650 millions de francs. Elle serait épuisée à la fin de 1994 de sorte que toutes les dépenses relatives aux routes, mais en premier lieu la construction des routes nationales, devraient être redimensionnées. Les usagers de la route ne seraient pas seuls touchés. Des régions entières, en particulier la Romandie, et le secteur de la construction devraient voir la récession qui les frappe s'amplifier. La "barrière des röstis" ne ferait que s'élever davantage.

Financement des dépenses routières



Chiffres. Graphiques. Cartes

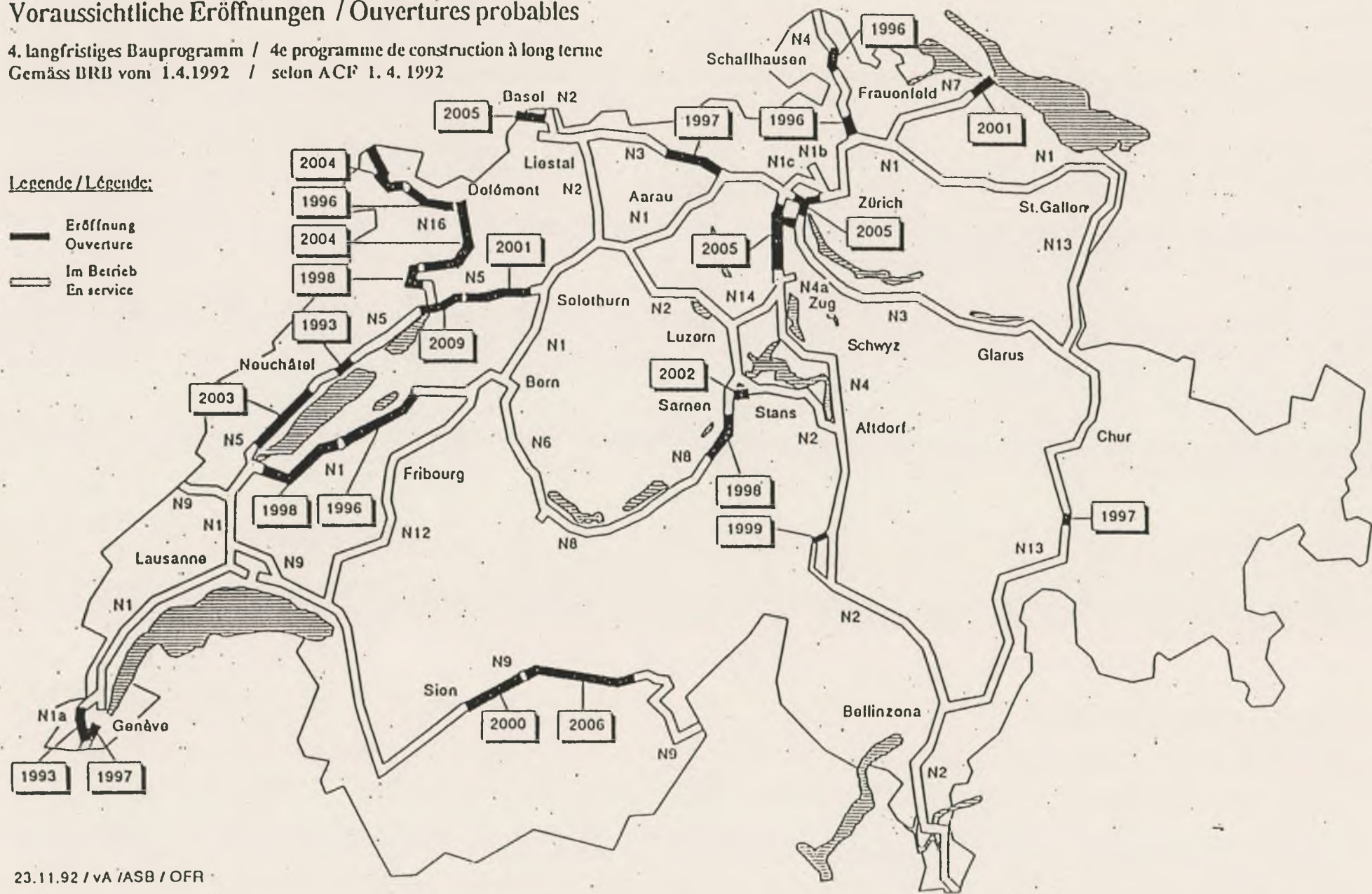


Schweizerisches Nationalstrassennetz / Réseau suisse des routes nationales
Voraussichtliche Eröffnungen / Ouvertures probables

4. langfristiges Bauprogramm / 4e programme de construction à long terme
 Gemäss BRB vom 1.4.1992 / selon ACI' 1. 4. 1992

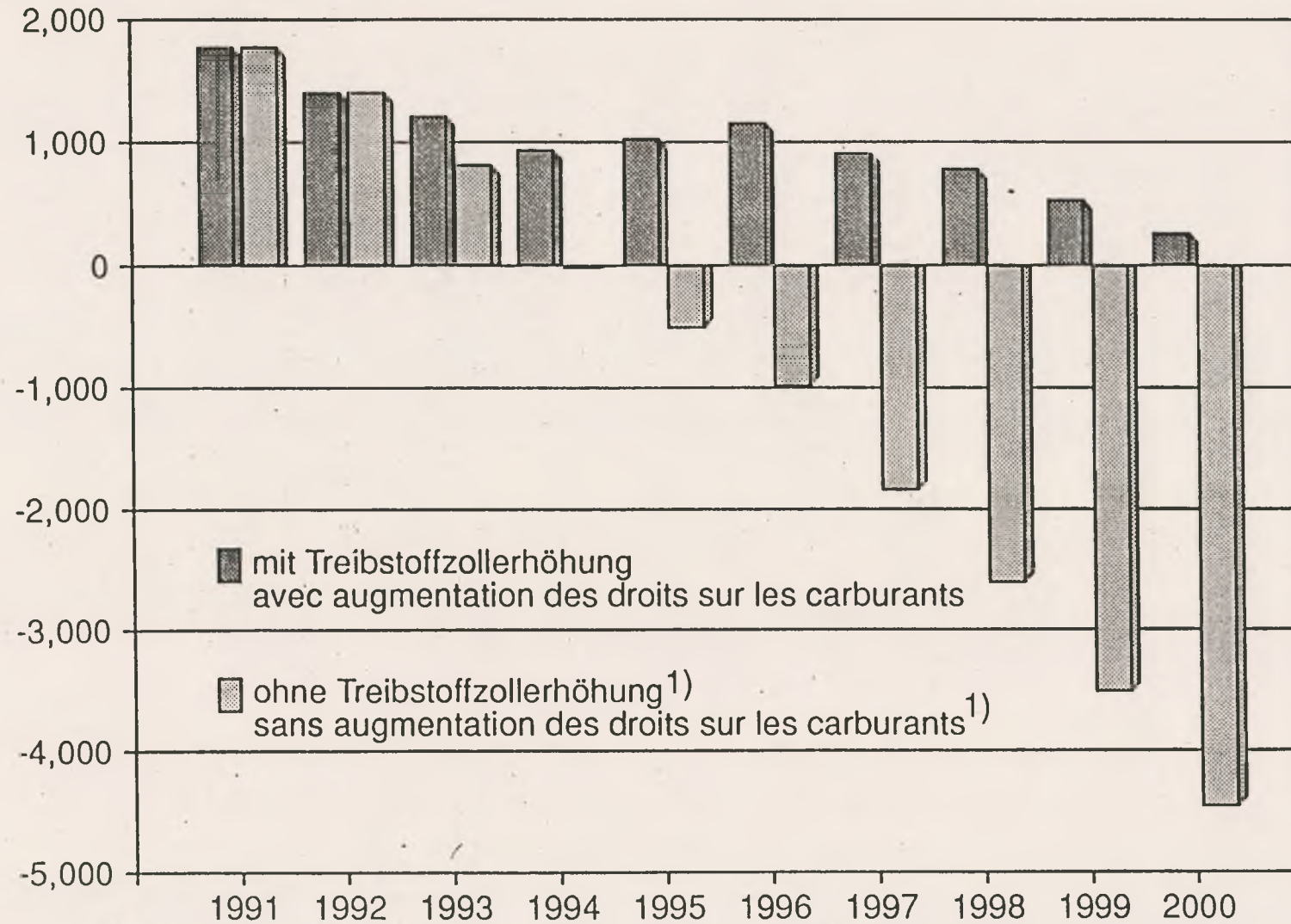
Legende / Légende:

-  Eröffnung / Ouverture
-  Im Betrieb / En service



Entwicklung der Rückstellung Evolution de la provision

in Mio. Franken
en mio. de francs



¹⁾ Hypothetische Entwicklung; gemäss TZG dürfen Strassenausgaben nicht bevorschusst werden.
¹⁾ Evolution hypothétique; selon la LUDEC, les dépenses routières ne peuvent pas faire l'objet d'avances.

Zweckfinanzierte Strassenausgaben (in Mio Fr.)

(Stand: Budget 1993, inkl. 20 Rp Treibstoffzollerhöhung)

AUSGABEN	V 1991	R 1991	V 1992	V 1993	F 1994	F 1995	F 1996	1997	1998	1999	2000
NATIONALSTRASSEN											
Bau	1340	1340	1279	1581	1683	1755	1739				
Erneuerung	45	52	45	60	65	73	80				
Baulicher Unterhalt	205	198	210	245	248	252	261				
Betrieb u. Polizei	180	180	193	200	206	200	211				
Total	1770	1770	1727	2086	2202	2280	2291				
HAUPTSTRASSEN											
Hauptstrassen	350	350	260	268	297	305	315				
ÜBRIGE WERKGEBUNDENE BEITRÄGE											
Niveauübergänge	43	43	28	36	41	43	45				
Verkehrstrennungsmassnahmen	36	27	40	30	52	72	77				
Uebrige Strassen, Umwetter 1987	10	10	12	13	13	8	5				
Anschlussgeleise	18	21	21	17	19	19	21				
Huckepack SBB	50	50	88	99	105	100	105				
Invest. komb. Verkehr, äfp	5	12	3	3	4	5	5				
dito, Darlehen	3	10	20	9	24	25	27				
BLS, Uebergangslösung Huckepack	30	0	50	40	50	30	0				
Autoverlad	25	22	25	21	27	28	28				
Bahnhofparkanlagen	18	16	14	18	25	25	26				
dito/Darlehen	3	0	3	2	2	3	4				
Umwelt-/Landschaftsschutz	143	141	127	148	152	161	182				
Schutz vor Naturgewalten	30	34	34	38	39	42	43				
Total	414	386	463	474	553	560	567				
NEAT				37	53	85	114				
NICHT WERKGEBUNDENE BEITRÄGE											
Allg. Strassenbeiträge											
u. Finanzausgleich	278	281	285	334	374	437	449				
dito/a.o. Anteil	140	140	140	95	100	100	100				
Int. Alpenstrassen/											
Kantone ohne N-Strassen	21	21	21	25	28	33	34				
Total	439	442	447	454	503	570	583				
FORSCHUNG UND VERWALTUNG	21	22	20	24	23	24	27				
TOTAL AUSGABEN											
	2993	2970	2917	3343	3630	3824	3897	4400	4400	4650	4800
EINNAHMEN											
Treibstoffzollanteil	685	683	705	1225	1385	1430	1475				
Treibstoffzollzuschlag	1810	1839	1850	1920	1970	2020	2070				
Schwerverkehrsabgabe						197	204				
Autovignette						270	278				
TOTAL EINNAHMEN											
	2495	2522	2555	3145	3355	3917	4027	4150	4270	4400	4530
Einnahmen-(+)/Ausgaben-(-)											
	-498	-448	-362	-198	-275	93	130	-250	-130	-250	-270
Ueberschuss											
RUECKSTELLUNG											
Stand Jahresende	1725	1775	1413	1215	941	1033	1163	913	783	533	263

5. EVOLUTION DE LA CHARGE DES DROITS DE DOUANE

Evolution du droit de base et surtaxe

Le droit de base est resté inchangé depuis 1936. Il s'établit à 26,50 francs par 100 kg bruts (soit 22,67 cts/l). La différenciation des droits sur les carburants entre l'essence sans plomb et l'essence normale (8 cts/l), introduite en 1985, est calculée de façon à respecter ce taux (moyenne pondérée équivalente à ce droit de base).

La surtaxe a été introduite en 1962, au début de la construction du réseau des routes nationales. Elle se montait à 5 centimes par litre. Elle fut progressivement augmentée, la dernière fois en 1974 où elle fut fixée à 30 centimes par litre. Le graphique annexé à ce chapitre montre l'évolution de la charge globale *nominale* des droits sur les carburants par litre de carburants de 1936 à l'entrée en vigueur de la hausse prévue.

La charge en termes réels n'est plus que le tiers de ce qu'elle était en 1936

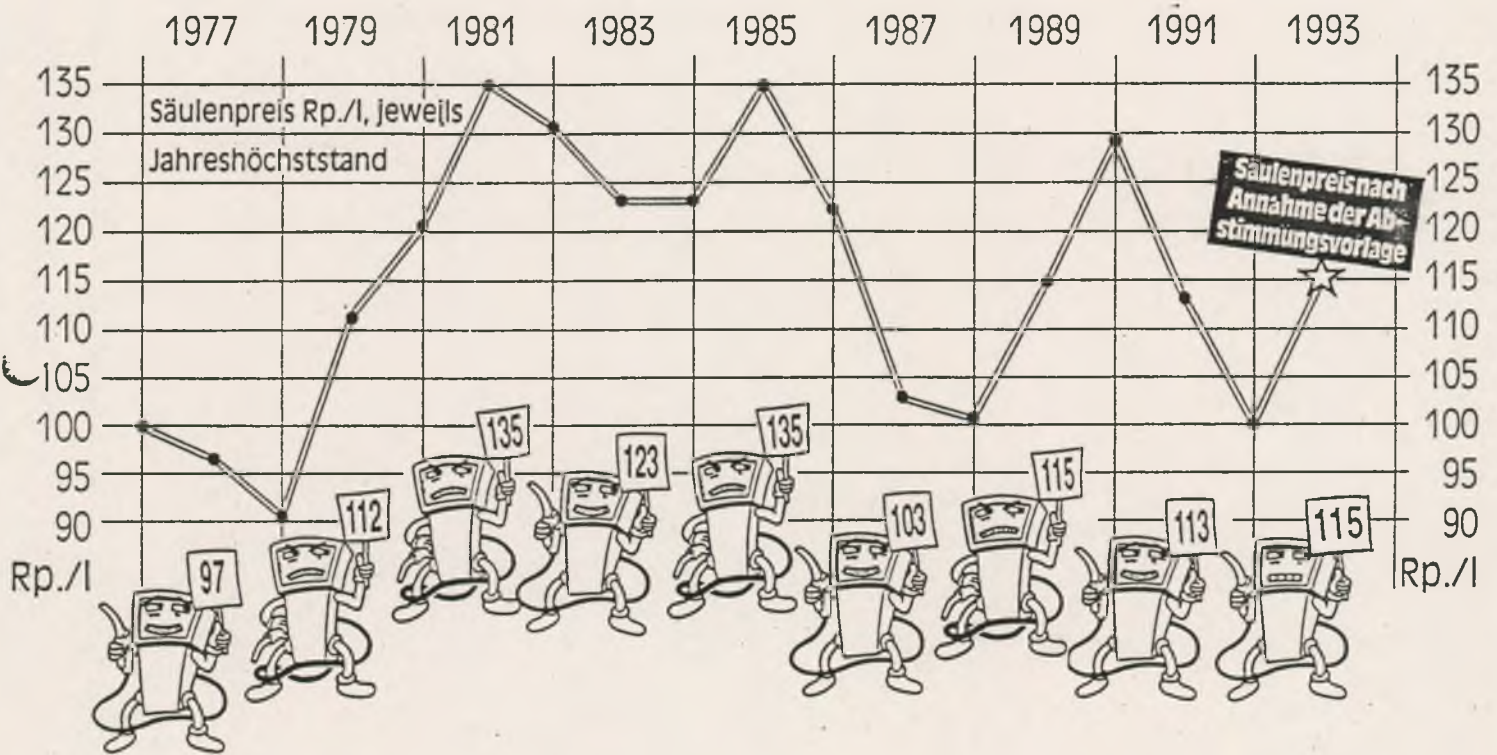
Le graphique annexé montre sans équivoque l'érosion subie par la charge douanière au cours des années, malgré l'introduction de la surtaxe. Si la charge douanière était de 22,67 centimes par litre en 1936, elle n'est plus que de 7,8 centimes par litre en termes réels en 1992. On constate également qu'après la hausse prévue, en termes réels également, la charge reviendra environ au niveau de 1983-84. La charge douanière de 1936, adaptée au coût de la vie, s'élèverait à plus de 1,5 francs par litre (actuellement: 52,67 cts/l; après la hausse: 72,69 cts/l).

Evolution de la charge douanière (en cts/l)

Année	Droits de base	Surtaxe	Total
1936	22,67		22,67
1962	22,67	6	22,67
1963	22,67	7	29,67
1965	22,67	12	34,67
1967	22,67	14	36,67
1968	22,67	15	37,67
1971	22,67	20	42,67
1974	22,67	30	52,67
1993	42,69	30	72,69

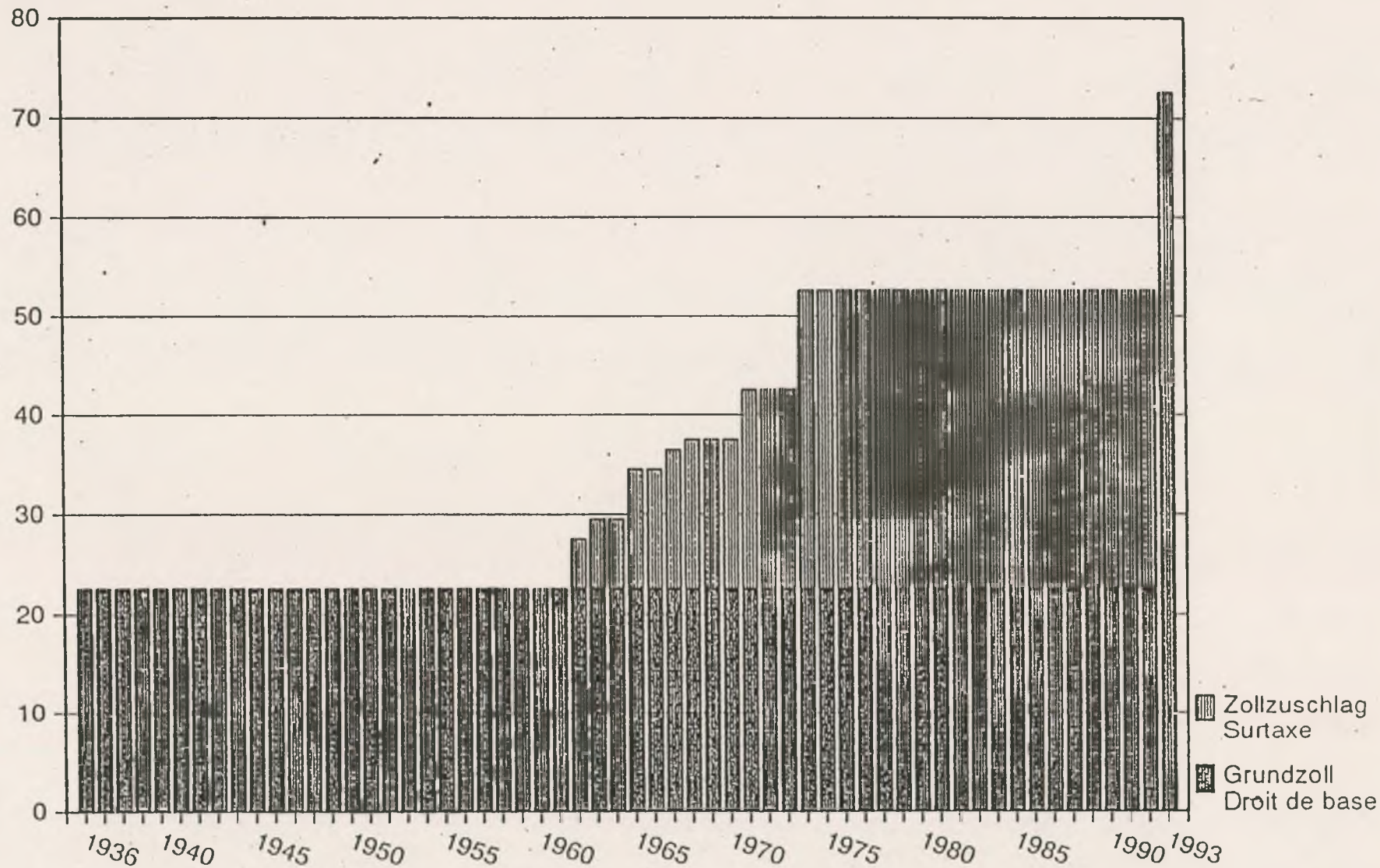
Evolution de la charge douanière sur les carburants

Chiffres. Graphiques



ENTWICKLUNG DER ZOLLBELASTUNG AUF BENZIN (NOMINEL) EVOLUTION DE LA CHARGE DOUANIERE SUR L'ESSENCE (NOMINALE)

Rappen pro Liter Benzin
Centimes par litre d'essence



ENTWICKLUNG DER ZOLLBELASTUNG AUF BENZIN EVOLUTION DE LA CHARGE DOUANIERE SUR L'ESSENCE

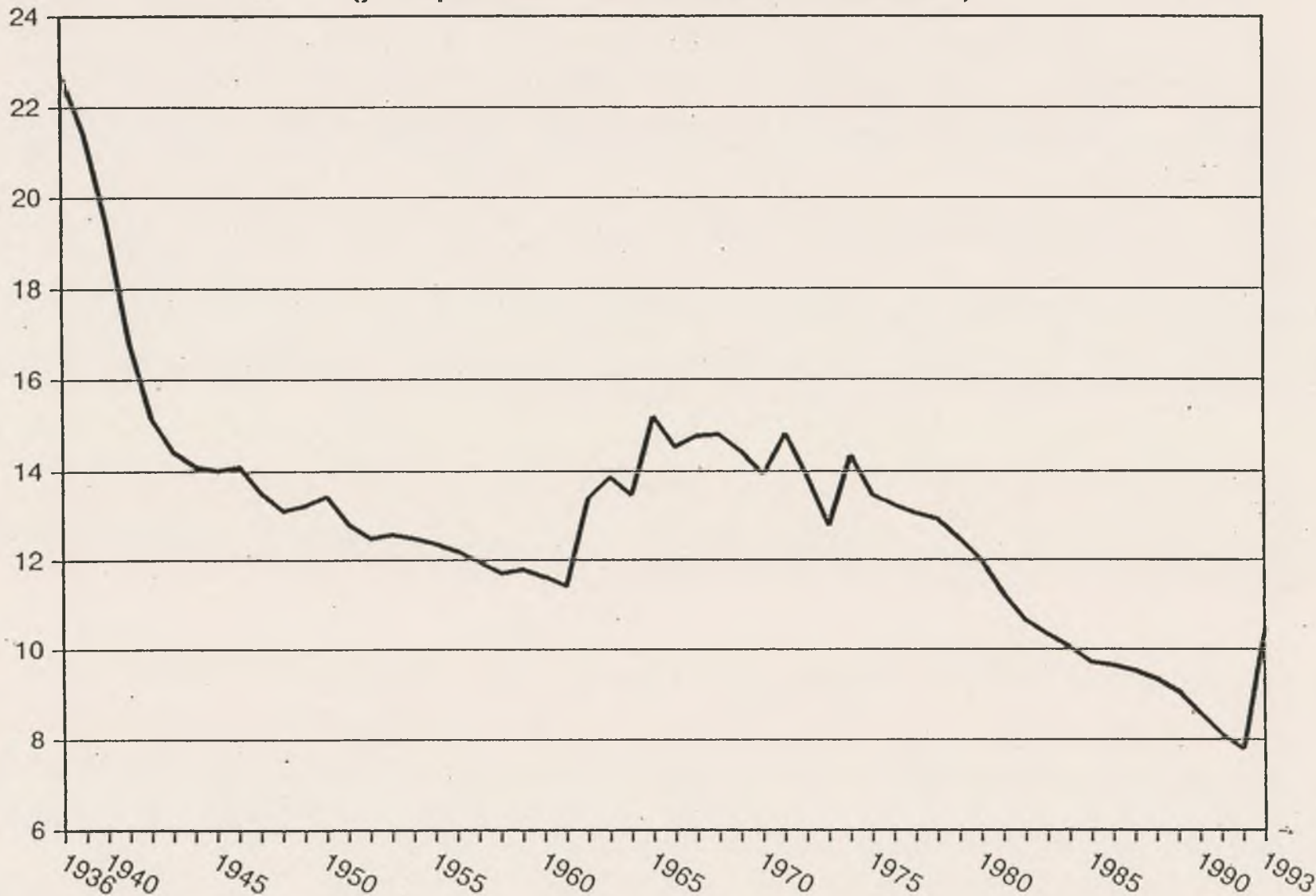
In den Preisen von 1936

Aux prix de 1936

(inkl. Treibstoffzollerhöhung)

(y compris hausse des droits sur les carburants)

Rappen pro Liter Benzin
Centimes par litre d'essence



6. COMPARAISON DES PRIX PAYES POUR LES CARBURANTS

Composition des prix des carburants

(Annexe: Prix affichés à la colonne d'essence)

Comparaison de nos prix à la colonne avec ceux payés à l'étranger

- (Annexes: - Prix payés à la colonne dans les zones frontalières
- Prix de l'essence/du carburant diesel payés en Europe)

Comparaison des prix payés pour les carburants

Chiffres. Graphiques

Reflet du prix des carburants à la colonne

Genre de carburants Densité à 15° C	Essence sans plomb 0,744 kg/l		Essence super plombée 0,744 kg/l		Huile diesel 0,835 kg/l		Gaz liquide Propane 0,505 kg/l	
	à ce jour	après la hausse de 20 cts/l	à ce jour	après la hausse de 20 cts/l	à ce jour	après la hausse de 20 cts/l	à ce jour	après la hausse de 10 cts/l
	<i>cts/l</i>	<i>cts/l</i>	<i>cts/l</i>	<i>cts/l</i>	<i>cts/l</i>	<i>cts/l</i>	<i>cts/l</i>	<i>cts/l</i>
Prix franco frontière selon statistique du commerce	21,95	21,95	22,24	22,24	23,40	23,40	20,60	20,60
Frais de transport, d'entrepo- sage, marge, station-service	14,24	14,24	14,35	14,35	15,66	15,66	33,16	33,16
Taxe Carburant (entreposage obligatoire)	<u>1,84</u>	<u>1,84</u>	<u>1,84</u>	<u>1,84</u>	<u>1,29</u>	<u>1,29</u>	-	-
Situation de prix à ce jour	38,03	38,03	38,43	38,43	40,35	40,35	53,76	53,76
Charge douanière (droit de douane de base, sur- taxe et droit de statistique)	50,48	70,70	58,56	78,78	55,70	75,87	40,40	50,70
Icha 6,2 %	<u>5,49</u>	<u>6,74</u>	<u>6,01</u>	<u>7,27</u>	<u>5,95</u>	<u>7,21</u>	<u>5,84</u>	<u>6,48</u>
Prix moyens à la colonne	94,0	115,47	103,0	124,48	102,0	123,43	100,0	110,94
Renchérissement en %		+ 23 %		+ 21 %		+ 21 %		+ 11 %

14.1.1993 ck/cl/ba

Tanksäulenpreise für Treibstoffe in den schweizerischen und den ausländischen Grenzzonen
 Prix des carburants à la colonne dans les zones frontalières suisses et étrangères

Stand - Etat: 7.1.93

Preis an der Tankstelle je Liter Prix à la station-service par litre				Situation in den schweiz. Grenzzonen Differenz zum CH-Preis in Rp./L	Situation in den ausländischen Grenzzonen Situation dans les zones frontalières étrangères	
in den schweizerischen Grenzzonen en zones frontalières suisses Region	Preis Prix Rp. - ct.	in den ausländischen Grenzzonen en zones frontalières étrangères Region	Preis Prix	Situation dans les zones frontalières suisses Différence par rapport au prix CH ct./l 1)	Preis des ausl. Treibstoffes Rp./L Prix du carburant étranger ct./l	Differenz zum CH-Preis Rp./L Différence par rapport au prix CH ct./l 2)
Superbenzin verbleit Essence super avec plomb						
Basel - Bâle	106	BRD - RFA (Weil)	153,90 Pf	- 31,36	141,20	+ 35,20
Kreuzlingen	104	BRD - RFA (Konstanz)	154,00 Pf	- 33,45	141,30	+ 37,30
Tessin	106	Italien - Italie	1545,00 Lire	- 37,69	154,50	+ 48,50
Genf - Genève	106	Frankreich - France	5,32 FF	- 31,26	145,24	+ 39,24
Liechtenstein	104	Oesterreich - Autriche	10,40 S	- 28,39	135,51	+ 31,51
Benzin unverbleit 98 ROZ Essence sans plomb 98 IOR						
Basel - Bâle	102	BRD - RFA (Weil)	146,90 Pf	- 29,11	134,78	+ 32,78
Kreuzlingen	100	BRD - RFA (Konstanz)	147,00 Pf	- 31,20	134,87	+ 34,87
Tessin	102	Italien - Italie	0,00 Lire	0	0	0
Genf - Genève	102	Frankreich - France	0,00 FF	0	0	0
Benzin unverbleit 95 ROZ Essence sans plomb 95 IOR						
Basel - Bâle	97	BRD - RFA (Weil)	140,90 Pf	- 28,75	129,28	+ 32,28
Kreuzlingen	95	BRD - RFA (Konstanz)	141,00 Pf	- 30,84	129,37	+ 34,37
Tessin	97	Italien - Italie	1470,00 Lire	- 39,71	147,00	+ 50,00
Genf - Genève	97	Frankreich - France	5,09 FF	- 34,32	138,96	+ 41,96
Liechtenstein	95	Oesterreich - Autriche	9,50 S	- 25,94	123,79	+ 28,79
Diesöl Huile diesel						
Basel - Bâle	102	BRD - RFA (Weil)	104,90 Pf	+ 8,38	96,25	- 5,75
Kreuzlingen	101	BRD - RFA (Konstanz)	110,00 Pf	+ 2,83	100,93	- 0,08
Tessin	101	Italien - Italie	1195,00 Lire	- 10,14	119,50	- 18,50
Genf - Genève	103	Frankreich - France	3,54 FF	+ 11,67	96,64	- 6,36
Liechtenstein	102	Oesterreich - Autriche	7,80 S	+ 2,71	101,63	- 0,37

Bemerkungen - Remarques

- 1) — = schweiz. Treibstoff ist billiger
 carburant suisse est meilleur marché
 + = schweiz. Treibstoff ist teurer
 carburant suisse est plus cher
- 2) — = ausl. Treibstoff ist billiger
 carburant étranger est meilleur marché
 + = ausl. Treibstoff ist teurer
 carburant étranger est plus cher

Banknoten-Kurse vom - Cours change billets du 7. Januar 1993, 0800 h

Kauf - Achat

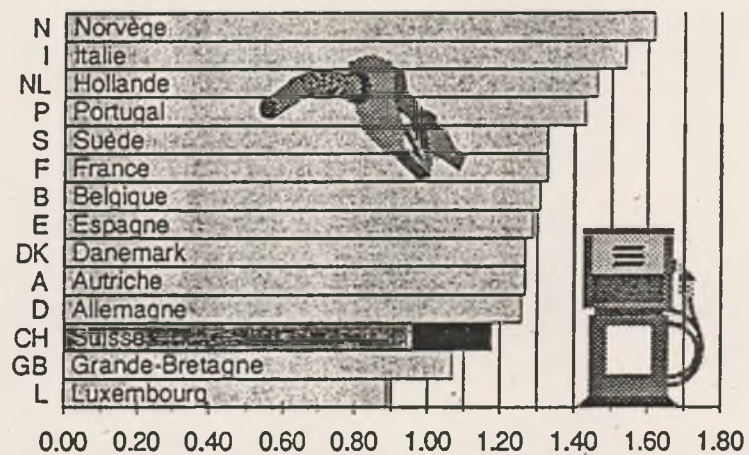
Verkauf - Vente

BRD - RFA	89,25	91,75
Italien - Italie	0,0930	0,1000
Frankreich - France	25,80	27,30
Oesterreich - Autriche	12,73	13,03

Ankaufskurs = Kurs, zu dem der Ausländer SFr. (in der Schweiz) kaufen kann
 Cours d'achat = cours auquel le voyageur étranger peut acheter des FS en Suisse
 Verkaufskurs = Kurs, zu dem der Schweizer ausländisches Geld (in der Schweiz) erhält
 Cours de vente = cours auquel le voyageur suisse obtient de l'argent étranger en Suisse

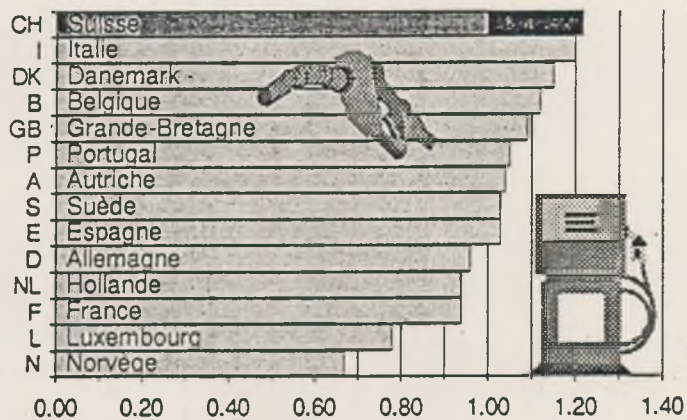
Begründung der Preisänderung: Wechselkurse
 Motif du changement de prix: Cours de change

Prix de l'essence sans plomb 95 en Europe le 20.12.1992



Avec l'augmentation prévue de 22 cts, ichta inclus (barre noire), des droits de douane la Suisse se rapproche des pays voisins, mais reste quand même moins chère.

Prix du diesel en Europe le 20.12.1992



Avec l'augmentation des droits de douane sur les carburants (barre noire), c'est en Suisse que le diesel sera le plus cher. Une modification du taux d'imposition du diesel, avec une compensation par la taxe poids lourd, pourrait éviter de désavantager les voitures de tourisme à moteur Diesel.

7. RÉFLEXIONS RELEVANT DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Renoncer à des courses inutiles ou utiliser les transports publics

On n'attend pas de l'augmentation du prix de l'essence qu'elle modifie fondamentalement le comportement des automobilistes. Elle devrait cependant amener le citoyen à se poser plus souvent la question du coût et de l'utilité d'un déplacement. Il renoncera ainsi à certaines courses inutiles et utilisera davantage les transports publics, contribuant à la protection de l'environnement.

Diminution des nuisances dans les régions frontalières

Les différences actuelles du prix de l'essence avec tous nos voisins (cf chapitre 6) favorisent un "tourisme du plein d'essence", amenant pollution de l'air et congestion du trafic dans les régions proches des frontières. Après la majoration du prix de l'essence, celui-ci deviendra moins intéressant, particulièrement en ce qui concerne l'Allemagne, l'Autriche et la France. Les étrangers n'habitant pas les régions immédiatement limitrophes hésiteront davantage à venir jusqu'en Suisse pour y faire le plein.

Augmentation du prix de l'essence et rapport avec d'autres mesures de protection de l'air: la coordination est assurée

Le Conseil fédéral a renoncé à proposer un écobonus, qui aurait nécessité l'installation d'un compteur de tours de roues sur les véhicules. En revanche, les travaux sur l'introduction éventuelle, autant que possible en coordination avec les autres pays occidentaux industrialisés, particulièrement les pays de la CE, d'une taxe CO₂, se poursuivent. Dans la fixation du taux, on tiendra compte de la charge fiscale existant sur les carburants.

8. CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES

Augmentation modeste de l'indice des prix

Une augmentation de 20 centimes des droits sur l'essence et le gasoil entraînera une hausse estimée à 0,4 points de pourcentage de l'indice des prix à la consommation. Cette augmentation ne se produira qu'une seule fois. Elle n'entraînera pas une accélération permanente de l'inflation en Suisse.

Le risque de voir cette hausse du prix des carburants se transmettre à toute l'économie au travers des compensations salariales est très limité, compte tenu de la faiblesse de la conjoncture, de la pression générale sur les salaires et de la réticence des entreprises à concéder la compensation entière du renchérissement.

Les entreprises essaieront de répercuter la hausse de l'imposition dans le prix de vente de leurs produits. A l'exception des transports routiers, cette répercussion sera vraisemblablement négligeable. L'augmentation des coûts de transports, encore qu'elle soit difficile à chiffrer, peut être estimée à 0,1% de l'indice des prix à la consommation.

Effet sur la demande globale négligeable

L'effet sur la demande globale de l'augmentation du prix des carburants sera quasiment imperceptible. Certes, les ménages pourraient légèrement réduire leurs achats pour compenser leurs dépenses supplémentaires en carburant (environ 20 à 25 francs par mois pour un automobiliste moyen), ce qui tendrait à affaiblir leur demande. Mais cet effet sera de loin compensé par l'influence des ménages publics qui restent toujours très déficitaires, exerçant un effet expansionniste sur la demande globale.

Soutien de l'industrie de la construction

L'industrie de la construction traverse une passe difficile. La réalisation du 4ème programme à long terme de construction des routes nationales permettrait non seulement de maintenir le niveau des investissements de la Confédération mais encore d'injecter dans ce secteur des moyens supplémentaires extrêmement bienvenus, particulièrement en Romandie où sont situés les principaux tronçons en construction ou qui pourront être construits rapidement.

La construction de routes nationales n'apportera pas que des impulsions directes sur l'emploi dans le secteur de la construction. Elle aura également des effets positifs sur les régions avoisinant les agglomérations rattachées au réseau. L'expérience montre que de nouveaux bâtiments industriels et artisanaux ainsi que de nouvelles agglomérations sont construits aux abords des routes nationales, ce qui signifie des effets sur l'emploi dépassant largement le secteur de la construction.

9. ASPECTS RELEVANT DU DROIT DOUANIER

La part de 50% destinée la caisse fédérale est raisonnable

Les carburants sont des marchandises parmi d'autres. Aussi le droit de base est-il un droit classique qui ne s'en distingue à vrai dire que par son affectation en partie obligatoire (50% pour des tâches en rapport avec le trafic routier). Le fait que 50 pour cent des recettes alimentent la caisse générale de la Confédération est parfaitement justifié et a été approuvé par le peuple suisse en 1984. Qualifier ce montant versé dans la caisse générale de la Confédération (1992: env. 700 millions, dès 1993: env. 1,3 milliard) de sacrifice spécial des automobilistes est exagéré si l'on compare la nouvelle charge douanière de 49 fr. 90 par 100 kg brut d'essence avec d'autres taux de droit de douane. Diverses marchandises sont en effet grevées de droits sensiblement plus élevés, par exemple le café torréfié (90 fr. par 100 kg brut), le cuir (de 34 à 165 fr. par 100 kg), les tissus de laine (de 86 à 396 fr. par 100 kg), etc., sans que les recettes y afférentes soient à affectation obligatoire.

+ 20 centimes pour l'essence et le diesel, + 10 centimes pour le gaz naturel

Conformément au régime tarifaire en vigueur, toute majoration des droits sur l'essence et l'huile diesel implique l'adaptation des droits grevant les autres produits destinés à être utilisés comme carburant. La majoration de 20 centimes par litre du droit de base sur l'essence et l'huile diesel et de 10 centimes sur le gaz naturel utilisé comme carburant conduit aux taux du droit par 100 kg brut mentionnés dans l'annexe à la loi fédérale. Les droits sur les carburants ne font partie des accords du GATT et peuvent être majorés de façon autonome. Ils sont en revanche notifiés à l'AELE et à la CEE comme

droits fiscaux; toute modification de la charge douanière doit également leur être notifiée.

La majoration du droit n'est pas contournée dans les entrepôts privés

Pour les carburants, l'entreposage privé est admis en vertu de l'article 42, 2e alinéa, de la loi sur les douanes (RS 631.0). Ces carburants sont dédouanés sous acquit-à-caution. A leur sortie d'entrepôt, ils doivent être dédouanés au nouveau taux à compter du jour d'entrée en vigueur de la majoration. Un contournement de cette dernière est dès lors exclu.

Entrée en vigueur:

Selon l'art 3 alinéa 3 de la loi fédérale, le Conseil fédéral fixe l'entrée en vigueur. Il n'a pas encore pris de décision à ce sujet.

Vente des anciens stocks encore aux anciens prix

La hausse des droits n'aura pas immédiatement des conséquences sur les prix à la colonne. On attend des commerçants qu'ils vendent les carburants dédouanés aux taux en vigueur jusqu'à présent aux anciens prix.