

Votation populaire du 7 décembre 1986

Explications du Conseil fédéral

Quel est l'enjeu?

Protection des locataires

La protection des locataires contre les loyers abusifs ne s'applique actuellement que dans les communes où sévit la pénurie de logements ou de locaux commerciaux. C'est pourquoi le Conseil fédéral et le Parlement proposent au peuple et aux cantons d'adopter un nouvel article constitutionnel étendant cette protection à toute la Suisse. Ils veulent en outre donner aux locataires la possibilité de demander l'annulation d'un congé abusif.

Explications: pages 3 à 7
Texte soumis au vote: page 4

Initiative concernant une redevance sur les poids lourds

L'initiative populaire « pour une juste imposition du trafic des poids lourds » demande que soit perçue une redevance sur les poids lourds, calculée en fonction des prestations fournies par les véhicules. Elle prévoit que, jusqu'à l'introduction définitive de celle-ci, la redevance forfaitaire perçue actuellement soit fortement augmentée. Le Conseil fédéral a bien l'intention de proposer pour l'avenir une redevance sur les poids lourds proportionnelle aux prestations mais, tout comme le Parlement, il s'oppose à l'initiative car elle intervient à un moment inopportun et prévoit des mesures transitoires excessives, ce qui pourrait de nouveau nuire à nos relations avec l'étranger.

Explications: pages 9 à 15
Texte soumis au vote: page 10

Recommandations

Pour les raisons exposées, le Conseil fédéral et les Chambres recommandent aux électrices et électeurs de voter comme il suit le 7 décembre 1986:

- oui à la protection des locataires
- non à l'initiative « pour une juste imposition du trafic des poids lourds ».



Premier objet: Protection des locataires

Le point de la situation

Pour la plupart des personnes, le logement revêt une importance particulière. Il est le centre de la vie familiale, on y reçoit ses amis et connaissances, on y rentre après le travail ou l'école. C'est pourquoi un déménagement est en général ressenti comme un bouleversement. La situation est semblable en ce qui concerne les locaux commerciaux car entretenir des relations d'affaires exige une certaine stabilité.

Il en résulte que, dans bien des cas, des résiliations ou des loyers abusifs peuvent avoir des conséquences très graves; il faut donc avoir les moyens de combattre les abus. Le Conseil fédéral et le Parlement ont fait un premier pas dans ce sens en édictant, en 1972, l'arrêté fédéral instituant des mesures contre les abus dans le secteur locatif.

Ces mesures ne s'appliquent toutefois que dans les communes où sévit la pénurie de logements ou de locaux commerciaux. En outre, il n'existe pas encore en Suisse de véritable protection contre une résiliation abusive du bail. Le locataire peut seulement demander une prolongation de celui-ci mais non attaquer un congé abusif.

C'est pourquoi le Conseil fédéral a entrepris, en 1977 déjà, une modification du droit de bail. Les travaux de révision étaient en cours lorsqu'en 1982, la Fédération suisse des locataires a déposé une initiative populaire «pour la protection des locataires», demandant la protection de ces derniers contre les loyers inéquivalents et les résiliations injustifiées. Le Conseil fédéral a décidé de poursuivre les travaux de révision et a soumis au Parlement un projet qui tient compte, dans une large mesure, des propositions de l'initiative.

Les auteurs ont alors retiré leur initiative de sorte que seul le contre-projet du Conseil fédéral et du Parlement est soumis au vote du 7 décembre.

Texte soumis au vote (Contre-projet de l'Assemblée fédérale)

Extrait de l'arrêté fédéral

du 21 mars 1986

La Constitution fédérale est modifiée comme il suit:

Art. 34^{septies}

¹ La Confédération a le droit d'édicter des prescriptions contre les abus en matière de bail. Elle légifère pour protéger les locataires contre les loyers et autres prétentions abusifs des bailleurs, sur l'annulabilité des congés abusifs et sur la prolongation du bail limitée dans le temps.

² La Confédération peut, afin d'encourager la conclusion d'accords pris en commun et d'empêcher les abus dans le domaine des loyers et du logement, édicter des prescriptions concernant la déclaration de force obligatoire générale de contrats-cadres et d'autres mesures prises en commun par les associations de bailleurs et de locataires ou les organisations qui défendent des intérêts semblables. L'article 34^{ter}, 2^e alinéa, de la Constitution est applicable par analogie.

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter le contre-projet.

(Dans ce texte, il s'agit du contre-projet opposé par le Conseil fédéral et le Parlement à l'initiative « pour la protection des locataires », qui a été retirée en faveur du texte ci-dessus. Le 2^e alinéa reprend sans changement l'actuel 1^{er} alinéa de l'article 34^{septies} de la Constitution.)

Que nous apporte le nouvel article constitutionnel?

Le nouvel article 34^{septies} de la Constitution fédérale permet d'étendre à toute la Suisse la protection des locataires contre les loyers abusifs et de les protéger contre les congés abusifs.

Protéger les locataires dans toute la Suisse

Selon le droit actuel, les mesures de protection des locataires contre les abus ne sont applicables que dans les communes où sévit la pénurie de logements ou de locaux commerciaux.

Le nouvel article ne mentionne plus cette condition restrictive car des abus peuvent se produire même dans les communes où l'on ne manque ni de logements ni de locaux commerciaux. C'est pourquoi il faut donner aux locataires les moyens de se défendre partout où des abus peuvent se produire.

Protéger les locataires contre les congés abusifs

Un des principaux objectifs de la modification constitutionnelle est de protéger le locataire contre les congés abusifs et de préciser dans quels cas celui-ci peut obtenir l'annulation de tels congés.

Combattre tous les abus

Le nouvel article permettra de prendre des mesures de protection contre **tous** les abus. A l'avenir, le bailleur aura lui aussi la possibilité de combattre les abus que pourrait commettre le locataire.

Les délibérations du Parlement

La grande majorité du Parlement est favorable à une protection renforcée des locataires et soutient la proposition du Conseil fédéral. Une minorité des députés a rejeté cette solution, estimant que l'initiative prenait mieux en considération les intérêts des locataires. Mais entre temps l'initiative a été retirée. Quelques députés ont émis des réserves à l'égard de tout changement car ils redoutent que cela porte atteinte au principe de la liberté de conclure un bail à sa convenance.

Mandat donné au législateur

Si le peuple et les cantons acceptent le nouvel article constitutionnel, la Confédération devra légiférer dans les domaines suivants :

● Protection contre les loyers abusifs

Le locataire doit être protégé dans tout le pays contre les prétentions abusives du bailleur.

Le Conseil fédéral a proposé au Parlement de remplacer l'actuel arrêté fédéral instituant des mesures contre les abus dans le secteur locatif par une loi fédérale dont la durée ne sera pas limitée, à la différence de la réglementation actuelle.

● Protection contre les congés abusifs

Actuellement le locataire ne peut faire annuler une résiliation de son bail, même si elle est abusive. Il ne peut demander qu'une prolongation du bail. La législation en vigueur ne permet donc pas de combattre ces abus.

Une fois l'article constitutionnel accepté, le code des obligations devra être modifié en conséquence. Le Conseil fédéral a proposé au Parlement de prévoir qu'un congé abusif pourrait être annulé à la demande du locataire.

Selon la proposition du Conseil fédéral, un congé est abusif lorsqu'il est contraire à la bonne foi, ce qui est le cas notamment :

- lorsqu'il est arbitraire ou chicanier ;
- lorsqu'il est donné parce que le locataire a fait valoir de bonne foi des droits découlant du bail ;
- lorsqu'il a pour but d'imposer une modification du bail défavorable au locataire ;
- lorsqu'il est donné pendant une procédure de conciliation ou judiciaire en rapport avec le bail, engagée de bonne foi par le locataire ;
- lorsqu'il est notifié dans les trois ans qui suivent la fin d'une telle procédure.

Selon la proposition du Conseil fédéral, le locataire peut demander l'annulation du congé dans les 30 jours qui suivent la notification de celui-ci. Si le congé est déclaré abusif, il sera annulé.

● Prolongation du bail

Le locataire peut, aujourd'hui déjà, demander une prolongation du bail si la résiliation devait avoir, pour lui ou sa famille, des conséquences pénibles. Ce droit est maintenant énoncé expressément dans le nouvel article 34^{septies}, afin que la clarté et l'unité du droit soient sauvegardées.

Le Conseil fédéral a proposé au Parlement de compléter en conséquence les dispositions en la matière du code des obligations :

- Le fait que le propriétaire a besoin d'un appartement pour lui ou pour ses proches ne sera plus, à lui seul, un motif suffisant pour exclure une prolongation du bail. Dans chaque cas, on tiendra compte des intérêts et du bailleur et du locataire.
- De plus, la durée maximale de la prolongation sera de quatre ans pour un appartement (au lieu de trois actuellement) et de six ans pour un local commercial (au lieu de cinq actuellement).

Le Conseil fédéral et la majorité du Parlement recommandent aux électrices et électeurs d'accepter le nouvel article constitutionnel 34^{septies}. Ils estiment en effet qu'il est nécessaire de renforcer la protection des locataires.

Deuxième objet: Initiative concernant une redevance sur les poids lourds

Le point de la situation

Chaque mode de transport doit, en principe, couvrir les frais qu'il occasionne. C'est vers ce but que tend la « politique coordonnée des transports ».

Un pas a été fait dans ce sens lors de l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds, qui a été approuvée à une forte majorité en 1984 par le peuple et les cantons. Il s'agit d'une taxe forfaitaire par véhicule, système qui a été choisi parce qu'il pouvait être instauré rapidement et facilement. Cette redevance est prévue pour une période transitoire de dix ans mais son produit ne suffit pas à couvrir entièrement les frais occasionnés par le trafic des poids lourds (voir p. 14).

La politique coordonnée des transports vise un financement plus rationnel des transports. Le Conseil fédéral a déjà proposé au Parlement d'adopter une disposition constitutionnelle en vertu de laquelle les usagers des réseaux de transport devront couvrir les coûts qu'ils engendrent. Cette disposition prévoit que les redevances sur le trafic des poids lourds seront calculées selon les catégories de véhicules et en fonction des prestations fournies; l'affectation du produit de la redevance sera déterminée (voir p. 15).

L'initiative populaire « pour une juste imposition du trafic des poids lourds » demande également que soit prélevée une redevance couvrant les frais du trafic lourd. Elle a été déposée en 1982 par l'Association suisse des transports et d'autres organisations et a recueilli 105 352 signatures valables.

Pour l'essentiel, l'initiative aurait comme conséquences:

- la création d'une base constitutionnelle permettant certes la perception d'une redevance sur le trafic des poids lourds proportionnelle aux prestations fournies mais qui ne serait pas harmonisée avec la politique coordonnée des transports;
- une forte augmentation des taux forfaitaires actuels à partir de 1988, puis jusqu'à l'instauration du régime définitif, une augmentation de ces taux de dix pour cent par an, jusqu'à un maximum de 20 000 francs;
- une répartition du produit de la redevance, à raison de 30 pour cent pour la Confédération et de 70 pour cent pour les cantons, pendant la période transitoire.

Bien que le Conseil fédéral soit partisan d'une redevance sur le trafic des poids lourds, calculée en fonction des prestations, il s'oppose à l'initiative. Dans les circonstances actuelles, elle créerait une certaine confusion. Il n'y a même pas deux ans que la perception d'une redevance forfaitaire a été introduite et l'instauration d'un système de taxe calculée en fonction des prestations fournies par les véhicules est envisagée dans le cadre de la politique coordonnée des transports. L'initiative prévoit des mesures transitoires excessives et son acceptation susciterait de nouveaux problèmes avec l'étranger.

Texte soumis au vote

Arrêté fédéral

relatif à l'initiative populaire

«pour une juste imposition du trafic des poids lourds (redevance sur les poids lourds)»

du 20 juin 1986

Article premier

¹ L'initiative populaire du 28 octobre 1982 «pour une juste imposition du trafic des poids lourds (redevance sur les poids lourds)» est soumise au vote du peuple et des cantons.

² L'initiative a la teneur suivante:

La Constitution fédérale est modifiée comme il suit:

Art. 36^{quater}

¹ La Confédération perçoit sur le trafic des poids lourds une redevance proportionnée aux prestations fournies par les véhicules; cette redevance se détermine d'après les coûts non couverts occasionnés par ce trafic, notamment en matière d'entretien des routes, de protection contre le bruit et de réparation de dommages causés aux bâtiments.

² La loi détermine les conditions dont dépend l'attribution aux cantons d'une part du produit net de la redevance et fixe le montant de cette part.

Dispositions transitoires, art. 16

D'ici à l'entrée en vigueur de la législation d'exécution de l'article 36^{quater}, la redevance sur les poids lourds est régie par ordonnance du Conseil fédéral. Les principes suivants sont appliqués:

- a. Pour les véhicules suisses, la redevance est perçue sous la forme d'un forfait annuel, et pour les véhicules étrangers sous celle d'un forfait annuel ou d'un forfait par passage de la frontière.
- b. Sont soumis à la redevance sous réserve de la lettre c les camions, les tracteurs à sellette et les autocars d'un poids total supérieur à 3,5 t, ainsi que les remorques d'une charge utile supérieure à 2,5 t.
- c. Sont exonérés de la redevance:
 - les véhicules des services publics,
 - les autobus du trafic public de ligne,
 - les autobus scolaires,
 - les machines en service dans l'agriculture et la sylviculture.
- d. L'assujettissement à la redevance commence avec la deuxième année civile suivant l'adoption de l'article constitutionnel. Le forfait annuel, échelonné selon les genres de véhicules et leur poids total, se situe au départ entre 500 et 10 000 francs. Il augmente ensuite chaque année d'un dixième pour plafonner au double de la somme initiale.
- e. Le produit net des redevances échoit à la Confédération dans la proportion de 30 pour cent et aux cantons dans la proportion de 70 pour cent. Pour la répartition entre les cantons, il y a lieu de tenir compte des coûts non couverts mentionnés à l'article 36^{quater}. Le Conseil fédéral consulte les cantons à ce sujet.

Art. 2

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative.

Arguments des auteurs de l'initiative

Les auteurs de l'initiative avancent les arguments suivants à l'appui de leurs propositions:

«Défauts de la redevance actuelle par rapport à celle prévue par l'initiative

1. La redevance actuelle rapporte trop peu (rendement pour l'année 1985: 111 millions de francs; rendement escompté de la redevance calculée en fonction des prestations selon l'initiative: environ 350 millions de francs). Elle incite donc moins ceux qui organisent des transports à choisir le rail plutôt que la route.
2. La redevance actuelle est forfaitaire, ce qui est injuste, favorise les transporteurs qui parcourent beaucoup de kilomètres et les incite à faire de fréquents et longs trajets. L'initiative prévoit quant à elle — en accord avec les intentions du Conseil fédéral — une redevance proportionnelle aux prestations, calculée en fonction des kilomètres parcourus, qui corrige cette injustice et sera vraisemblablement mieux accueillie même à l'étranger.
3. La perception de la redevance actuelle est limitée à 10 ans.

Couverture des frais

Coûts non couverts occasionnés par le trafic lourd:

- 400 millions au moins selon une étude des auteurs de l'initiative
- A évaluer à des milliards si l'on tient compte des coûts dits externes (coûts consécutifs aux atteintes portées à l'environnement et aux accidents).

Transfert du trafic marchandises de la route vers le rail

Du fait de sa consommation d'énergie et de la pollution atmosphérique qu'il entraîne, le trafic des poids lourds porte beaucoup plus atteinte à l'environnement que les transports ferroviaires (par ex. $\frac{1}{3}$ de la quantité totale d'oxydes d'azote émise par le trafic routier est imputable aux poids lourds; un train servant au ferroutage et transportant 21 camions permet d'économiser 3000 l de carburant diesel sur le trajet Bâle-Chiasso). Cela montre à quel point il est souhaitable d'opérer un transfert du trafic marchandises de la route vers le rail. L'initiative encourage ce transfert pour le transport des marchandises sur de longues distances notamment puisqu'elle prévoit une taxe proportionnelle aux prestations calculée en fonction des kilomètres parcourus. (L'utilisation de camions continue de se justifier pour la distribution des marchandises sur de courtes distances).

Faisabilité de la perception d'une taxe proportionnelle aux prestations

Selon une étude effectuée par les auteurs de l'initiative, il est aujourd'hui possible, grâce aux progrès techniques réalisés en matière de tachygraphes et au vu des expériences faites à l'étranger, de percevoir sans grands problèmes une redevance proportionnelle aux prestations aussi bien sur les véhicules suisses que sur les camions étrangers.

Emploi: Une réduction à long terme de l'effectif du personnel dans les transports par route sera compensée par une augmentation du même ordre de grandeur dans le secteur du trafic ferroviaire. L'initiative n'aura donc aucune répercussion sur le marché de l'emploi.

Rapport avec la PCT: Le projet d'articles constitutionnels concernant une politique coordonnée des transports (PCT) prévoit lui aussi la perception d'une redevance sur les poids lourds calculée en fonction des prestations. Mais il doit encore passer le cap de la votation populaire et va se heurter à la violente opposition des associations d'automobilistes et autres. En acceptant l'initiative, on garantit la perception d'une redevance proportionnelle aux prestations, même au cas où la PCT échouerait.»

Avis du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral estime lui aussi qu'il faut prélever sur les poids lourds une redevance proportionnelle aux prestations puisqu'ils ne couvrent pas entièrement les frais qu'ils occasionnent. Mais l'initiative est déposée à un moment inopportun et, dans ses dispositions transitoires, elle prévoit des mesures excessives. Le Conseil fédéral s'oppose à l'initiative pour les raisons suivantes en particulier:

La récente décision populaire ne doit pas être déjà remise en question

Il n'y a même pas deux ans que l'actuelle redevance sur les poids lourds a été instaurée et sa perception durera huit ans encore au maximum. La décision populaire claire et nette à ce sujet ne doit pas être déjà remise en question. Les huit ans de régime transitoire qui restent permettront d'élaborer, pour l'avenir, un système approprié et définitif de taxation du trafic lourd, en application de la politique coordonnée des transports. L'acceptation de l'initiative briserait cette continuité et créerait une certaine confusion.

L'initiative ne tient pas compte de tous les aspects du problème

Les mesures proposées dans l'initiative ne touchent que le trafic des poids lourds; de plus, les taxes prévues n'ont pas d'affectation déterminée. La politique coordonnée des transports préconisée par le Conseil fédéral, en revanche, prévoit une révision de la Constitution qui permettra aux citoyens de se prononcer d'une façon générale sur l'introduction de taxes routières couvrant les frais du trafic, calculées en fonction des prestations des véhicules et dont l'affectation sera déterminée.

Les mesures transitoires prévues par l'initiative sont excessives

Selon les dispositions transitoires de l'initiative, les taux forfaitaires actuels (500 à 3000 francs selon les catégories de véhicules) tripleraient au début de 1988 et, par la suite, augmenteraient encore de 10 pour cent par an (jusqu'à un maximum de 20 000 francs pour les véhicules les plus lourds). Pour une redevance qui est forfaitaire et ne tient pas compte des prestations effectivement fournies par les véhicules, cela paraît excessif. Beaucoup de petites et moyennes entreprises — et surtout celles des régions périphériques et de montagne — en seraient durement touchées. Ni le compte routier actuel ni les coûts sociaux du trafic routier — que l'on n'a pas encore évalués avec précision à l'heure actuelle — ne justifient une telle augmentation des taux forfaitaires.

L'initiative manque de souplesse

Certains points de ses dispositions transitoires ne s'adaptent pas aux nécessités de la pratique, ce qui pourrait entraîner une rigueur excessive dans certains cas. Ainsi la taxe forfaitaire perçue sur les véhicules suisses ne pourrait pas être réduite pour les camions qui ne circulent qu'une partie de l'année. De plus, l'initiative prévoit de taxer certains véhicules qui sont aujourd'hui, à juste titre, exonérés de la redevance, par exemple les machines de chantier ou les caravanes des forains et des gens du cirque.

Elle nuirait à nos relations avec l'étranger

La redevance actuelle sur les poids lourds a suscité des problèmes avec l'étranger. Des négociations ont permis de trouver des solutions satisfaisantes dans bien des cas, de sorte que des intérêts vitaux de nos transporteurs ont pu être sauvegardés. L'initiative risquerait de nuire une nouvelle fois à nos relations avec l'étranger, ce qui pourrait avoir des conséquences imprévisibles pour les entreprises suisses qui effectuent des transports internationaux.

La répartition prévue du produit n'est pas justifiée

Selon les dispositions transitoires, 30 pour cent du produit net reviendrait à la Confédération et 70 pour cent aux cantons, alors qu'aujourd'hui la Confédération reçoit le total de ce produit. Or, depuis la nouvelle répartition du produit des droits d'entrée sur les carburants, les cantons reçoivent nettement plus qu'auparavant pour la construction et l'entretien de leurs routes, de sorte qu'il ne paraît pas justifié de leur attribuer des moyens financiers supplémentaires comme le prévoit l'initiative.

C'est pourquoi le Conseil fédéral et le Parlement recommandent aux électrices et électeurs de repousser l'initiative « pour une juste imposition du trafic des poids lourds ».

A titre d'information

La redevance actuelle sur les poids lourds

Une redevance est perçue sur le trafic des poids lourds car ceux-ci ne couvrent pas tous les frais qu'ils occasionnent. Selon les données les plus récentes dont on dispose, les frais non couverts s'élèvent à quelque 200 millions de francs, compte non tenu des coûts sociaux et de l'utilité pour la collectivité. La redevance perçue sur les poids lourds permet certes de réduire considérablement ce montant (en 1985, de 111 millions de francs) mais il reste encore une part non couverte; pour l'année en cours, celle-ci pourrait s'élever à un peu moins de 100 millions.

Comment la redevance sur les poids lourds est-elle perçue?

- La redevance est perçue sur les véhicules automobiles et les remorques immatriculés en Suisse et à l'étranger, d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes.
- Le montant de la redevance varie de 500 à 3000 francs par an selon le poids du véhicule.
- Si un véhicule n'est en circulation qu'une partie de l'année ou s'il n'utilise notre réseau routier que par intermittence (par ex. poids lourds étrangers), le montant de la redevance diminue en conséquence.
- La taxe est perçue forfaitairement. Il n'est pas tenu compte du nombre de kilomètres effectivement parcourus par le véhicule. On a adopté ce système parce qu'il était applicable rapidement et facilement. Pour les véhicules dont il est admis qu'ils circulent peu sur les routes (par ex. véhicules agricoles), il existe des dérogations.

Comment le produit de la redevance est-il utilisé?

Les dispositions actuelles ne précisent pas l'affectation du produit de la redevance. Celui-ci fait partie des recettes générales de la Confédération. Les cantons sont défrayés des frais occasionnés par la perception de la taxe.

Combien de temps la redevance sera-t-elle perçue dans sa forme actuelle?

Il a été prévu que la redevance serait perçue pendant dix ans; elle ne pourra être prélevée que jusqu'à la fin de 1994 au plus tard. Cette solution transitoire permet de résoudre, dans son ensemble, le problème des taxes routières dans le cadre de la politique coordonnée des transports.

A titre d'information

La redevance sur le trafic des poids lourds dans le cadre de la politique coordonnée des transports

Selon la volonté du Conseil fédéral et du Parlement, la redevance sur les poids lourds, telle que nous la connaissons aujourd'hui, sera notablement modifiée dans le cadre de la politique coordonnée des transports. Ces changements porteront notamment sur les points suivants:

Couverture intégrale des frais

Le trafic des poids lourds ne devra pas seulement couvrir les dépenses routières qu'il occasionne, mais aussi les frais qu'il engendre pour la collectivité, en raison du bruit ou des gaz d'échappement par exemple. Mais il faudra aussi tenir compte de l'utilité générale du transport par poids lourds, par exemple pour la distribution des marchandises sur de courtes distances. Or, pour effectuer une telle analyse du rapport coût-utilité, il faut se fonder sur des bases de calcul et des méthodes sérieuses qui doivent bénéficier d'un large consensus politique. La mise au point de ces bases et méthodes est en cours.

Redevance calculée en fonction des prestations

La redevance devra être calculée en fonction des prestations effectivement fournies par les véhicules; des taxes forfaitaires ne seront plus prélevées qu'à titre exceptionnel. Cela permettra d'atténuer les distorsions de la concurrence.

Affectation du produit de la redevance

Le produit de la redevance devra être utilisé pour couvrir intégralement les frais occasionnés par le trafic des poids lourds.

Instauration d'un régime définitif

La perception de la nouvelle redevance sur le trafic des poids lourds sera inscrite dans la Constitution. Elle fera partie intégrante des taxes routières dans le cadre de la politique coordonnée des transports.

Décision du peuple

La politique coordonnée des transports prévoit que les taxes routières ne pourront être introduites que par la voie législative. Une loi en la matière serait sujette au référendum facultatif, ce qui permettrait à 50 000 citoyens ou à huit cantons de demander que le peuple soit appelé à se prononcer sur l'introduction d'une nouvelle taxe sur les poids lourds.