

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE
FUER DIE TREIBSTOFFZOLL-VORLAGE

Presseausschuss, Postfach 1759,
3001 Bern, Tel. 031 / 44 23 64

An die
Schweizer Presse

3001 Bern, den 15. Februar 1983 /VII

Eidg. Volksabstimmung vom 27.2.1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

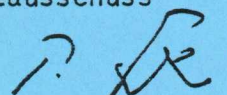
immer deutlicher kristallisiert sich heraus, dass die Treibstoffzoll-Vorlage ein vernünftiger und tragbarer Mittelweg ist. Das geht sowohl aus dem Artikel von Nationalrat Ernst Huggenberger, Präsident des Schweizerischen Aktionskomitees für die Treibstoffzoll-Vorlage, wie auch aus der zweiten Zusammenstellung der bisher bekannten Abstimmungsparolen hervor.

ACS-Direktor Dr. André Arnaud zeigt in seinem Beitrag auf, weshalb die Automobilisten diese Vorlage bejahen können. Drei weitere Presseartikel beleuchten die Interessen der Berggebiete, des Bundes und der Kantone sowie des öffentlichen Verkehrs und des Umweltschutzes an der Verfassungsvorlage, mit der rund 2,3 Mia Franken auf dem Spiel stehen.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse, das Sie der Vorlage entgegenbringen, und stehen Ihnen für allfällige Rückfragen gerne zur Verfügung.

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE
FUER DIE TREIBSTOFFZOLL-VORLAGE

Presseausschuss



Dr. Peter Frei, Pressechef

Beilagen:

- 5 Artikel
- 1 Zusammenstellung der Parolen

Zur eidg. Volksabstimmung vom 27.2.1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage:

Das JA zur Treibstoffzoll-Vorlage ist fällig

Von Nationalrat Ernst Huggenberger, Präsident des Schweizerischen Aktionskomitees für die Treibstoffzoll-Vorlage (CVP, Winterthur)

Der für den Nationalstrassenbau zweckgebundene Zollzuschlag von 30 Rp./Liter wird ab 1983 nicht mehr voll für diese Aufgabe benötigt. Die Zweckbestimmung muss deshalb erweitert werden, ansonst 500 Mio Franken Einnahmen verloren gehen. Die schlechte Lage der öffentlichen Finanzen verbietet es, darauf einfach zu verzichten. Die vorgeschlagene Neuregelung geht davon aus, dass der Zuschlag weiterhin voll erhoben werden soll, solange Aufgaben im Strassenverkehr ganz allgemein, über den Nationalstrassennetz hinaus, bezahlt werden müssen. Der Verursacher dieser Kosten, der Motorfahrzeugverkehr, soll dafür aufkommen.

Automobilverbände und Umweltschutz-Organisationen haben auf die Treibstoffzoll-Vorlage im Vorfeld der parlamentarischen Beratungen Einfluss genommen, beide mit teilweiseem Erfolg. Man ist sich einig, dass der Zollzuschlag weiterhin im bisherigen Umfang erhoben werden soll; strittig ist der Verwendungszweck. Umweltschutzkreise verlangen v.a. die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und ein Gesamtverkehrskonzept, während die Automobilverbände den Zusatzzoll nur für Zwecke des Strassenwesens verwenden möchten, auch sie im Sinne eines Generalverkehrskonzeptes.

1977 wurde im Bund ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) erarbeitet, und im November 1982 hat der Bundesrat eine entsprechende neue Verfassungsbestimmung veröffentlicht. Konzept und Verfassungsvorschlag gehen davon aus, dass sich der private Verkehr vorwiegend mit dem Treibstoffzollertrag selber finanziert. Den öffentlichen Verkehr will der Bund mit 5 % seiner Steuer- und Zolleinnahmen finanzieren. Die Treibstoffzoll-Vorlage liegt somit genau im Rahmen des GVK, und es ist grotesk, wenn behauptet wird, diese Vorlage bedeute die "Beerdigung" des GVK.

Solange in den Kantonen und Gemeinden die Strassenrechnungen stark defizitär sind und jährlich mit über 1,5 Mia Franken Steuergeldern finanziert werden müssen, ist es eigentlich müssig, darüber zu streiten, wie und in welchem

Umfang die Treibstoffzollerträge für strassenfremde Zwecke einzusetzen sind.
Dabei wird vielfach übersehen, dass schon heute aus Treibstoffzöllen, Zollertrag auf Fahrzeugen und Zubehör sowie Warenumsatzsteuer auf all diesen Positionen über 1,2 Mia Franken frei und ohne Zweckbindung in die Bundeskasse fliessen. Das sind mehr als die Ausgaben des Bundes für den öffentlichen Verkehr. In Anbetracht dieser Tatsachen und der GVK sieht die neue Vorlage mit Recht keine direkte Finanzierung des öffentlichen Verkehrs aus Treibstoffzollerträgen vor.

Der Grundzoll von 1 Mia Franken wirft mehr als alle übrigen Zölle insgesamt ab; das zeigt, dass er nicht nur eine Zoll-, sondern auch eine Verkehrsabgabe beinhaltet. Deshalb wird seit 1929 ein Teil davon zweckgebunden für Strassenaufgaben verwendet. Neu soll dieser Anteil wieder auf 50 % reduziert werden, denn seit 1962 wird zusätzlich noch ein Zollzuschlag erhoben, der für den Nationalstrassenbau bestimmt jährlich 1,3 Mia Franken erbringt. Diese Spezialabgabe der Automobilisten kann natürlich nicht für den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. Das ist politisch nicht realisierbar. Warum sollen aber die Automobilisten mit diesem Zuschlag nicht auch an die 1,5 Mia Franken Strassenkosten der Kantone und Gemeinden beitragen, also diese entlasten? Das will diese Vorlage durch eine Aenderung der Zweckbindung, wozu die Automobilverbände JA sagen und damit die notwendige Einsicht zeigen, auch wenn nicht all ihre Forderungen erfüllt werden. Die Umweltschutzverbände bleiben bei ihrem harten Nein, zeigen keine Einsicht, obwohl das frei werdende Geld auch dem Umweltschutz zugute käme. Sie behaupten, mit den frei werdenden 500 Mio Franken werde ein massloser Strassenbau in den Kantonen und Gemeinden eröffnet. Hier sei beigefügt, dass diese Vorlage am Nationalstrassenbau überhaupt nichts ändert.

Für was sollen nun die 500 Mio Franken verwendet werden?

- 100 Mio Franken kommen ohne Zweckbindung der Bundeskasse zugute.
- 200 Mio Franken erhalten die Kantone für Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen.
- 100 Mio Franken erhalten Kantone und Gemeinden als bescheidenen Beitrag an die von ihnen erbrachten Strassenkosten; dabei werden die finanzschwachen Kantone besonders berücksichtigt.
- 100 Mio Franken werden jährlich für eine Reihe neuer Aufgaben eingesetzt, von denen Umweltschutz und öffentlicher Verkehr profitieren. Dazu gehören

Beiträge an den Lärmschutz und für Tunnellösungen, Aufhebung von Niveau-
übergängen, Massnahmen zur Trennung des Verkehrs (Radwege), Förderung des
Autoverlads durch Tunnel sowie des Huckepack- und Grosscontainer-Verkehrs
zur Entlastung der Strassen vom Schwerverkehr. Alle diese Massnahmen kommen
neu dem gesamten Strassennetz zugute.

Die Treibstoffzollzuschläge bleiben zweckgebunden für den Nationalstrassenbau und die neuen Zweckbestimmungen. Sobald einmal keine volle zweckgerechte Verwendung mehr sichergestellt ist, muss der Zuschlag reduziert werden. Wo sind nun die behaupteten gewaltigen "Ströme von Geldern", die für den Bau neuer Strassen in die Kantone fliessen? Die Kantone werden lediglich für bisher bereits geleistete Strassenkosten verhältnismässig bescheiden entlastet. Es werden auch künftig noch Strassen gebaut werden müssen, nicht zuletzt zum Schutz geplagten Mitbürger vor Lärm und Absagen. Dabei wird man aus dem früheren Strassenbau die notwendigen Lehren ziehen und diese Strassen weniger aufwendig und umweltgerechter erstellen. In den Kantonen und Gemeinden können dabei die Parlamente und das Volk ein gewichtiges Wort mitreden.

Bei einer Ablehnung der Vorlage wären Bund, Kantone und Gemeinden, aber auch der Umweltschutz und der öffentliche Verkehr die Verlierer. Die Spekulation, man könnte innert kürzester Zeit eine neue Vorlage gemäss einseitiger Betrachtungsweise der Umweltschutzkreise verwirklichen, ist eine grosse Illusion, desgleichen die Meinung, man könnte die entschwundenen 500 Mio Franken durch Dringlichkeitsrecht des Bundesrates sicherstellen. Sollte das Volk nein sagen, so wäre dieser Entscheid bis auf weiteres zu respektieren. Der Benzinpreis würde nochmals billiger, obwohl die Schweiz einen der günstigsten Treibstoffpreise mit bescheidenster staatlicher Fiskalbelastung aufweist. Damit würde der private Verkehr gegenüber dem öffentlichen nochmals bevorzugt.

Wer abwägt und sich auch gegenüber Bund, Kanton und Gemeinde verantwortlich fühlt, muss zum Schluss kommen, der Treibstoffzoll-Vorlage als vernünftigem und tragbarem Mittelweg zuzustimmen.

Zur eidg. Volksabstimmung vom 27.2.1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage:

Darum können die Automobilisten JA sagen

Von Dr. André Arnaud, Direktor des ACS

Am 27. Februar 1983 werden sich das Schweizer Volk und die Kantone zur Vorlage über die Neuverteilung der Treibstoffzollerträge zu äussern haben. Die Delegiertenversammlung des ACS (wie jene des TCS) hat den einstimmigen Beschluss gefasst, für die Abstimmung die JA-Parole herauszugeben.

Es mag den einen oder anderen Automobilisten erstaunen, dass sich ein Interessenverband der Automobilisten für eine Vorlage einsetzt, die den Strassenverkehr stärker belastet, als dies gemäss geltendem Recht möglich und allenfalls nötig wäre. Dazu muss erwähnt werden, dass bei der Beurteilung nicht nur rein materielle Interessen zu berücksichtigen sind, sondern dass es auch darum geht, Ueberlegungen aus staatsbürgerlichem Verantwortungsbewusstsein heraus anzustellen.

Unter den verschiedenen Gesichtspunkten sind 3 Hauptargumente hervorzuheben, die eindeutig für die Zustimmung zur Vorlage sprechen, nämlich:

- Die Zweckbindung der Treibstoffzollerträge für Bedürfnisse des Strassenwesens wird anerkannt und in der Verfassung ausdrücklich festgehalten.
- Die etwas weiter gefasste Interpretation der Zweckbindung wird im Verfassungsartikel ausdrücklich präzisiert; dadurch wird vermieden, dass durch elastische Auslegung Strassengelder zweckentfremdet werden können.
- Der Zollzuschlag wird ausdrücklich als subsidiäre Abgabe bezeichnet; das bedeutet, dass er nur erhoben werden darf, solange er, im Rahmen der erwähnten Zweckbindung, tatsächlich auch gebraucht wird.

Alle Wünsche und Zielvorstellungen des Automobilisten werden durch diese Vorlage sicher nicht erfüllt. Doch haben die durch das Parlament an der ursprünglichen Vorlage des Eidgenössischen Finanzdepartements und des Bundesrates vorgenommenen Korrekturen zu einem akzeptablen Kompromiss geführt, dem man als Automobilist und Staatsbürger zustimmen kann.

Zur eidg. Volksabstimmung vom 27.2.1983 über die
Treibstoffzoll-Vorlage:

TREIBSTOFFZOLLARTIKEL BERGGEBIETSFREUNDLICH

y. Der neue Verfassungsartikel über die Treibstoffzölle trägt den spezifischen Anliegen der Berggebiete besonders Rechnung. Der Treibstoffzollartikel kann im eigentlichen Sinn des Wortes als berggebietsfreundlich bezeichnet werden. So erhalten die Bergkantone höhere Beiträge an ihre Aufwendungen für die dem internationalen Durchgangsverkehr geöffneten Alpenstrassen, der Finanzausgleich im Strassenwesen wird verstärkt, der Autoverlad am Lötschberg, am Furka- und am Albula-pass wird massiv verbilligt. Und es sind auch Beiträge an Lawinenverbauungen und forstwirtschaftliche Massnahmen vorgesehen, die zur Sicherung von Strassen gebaut werden müssen. Die Gebirgskantone und Berggemeinden werden mit dieser Vorlage im Strassenwesen künftig ganz wesentlich entlastet.

Hohe Strassenlasten im Berggebiet

Die geringe Bevölkerungsdichte und die schwierigen topografischen Verhältnisse führen in Gebirgsgegenden zu einem niedrigen Verkehrsaufkommen einerseits und andererseits zu hohen Bau- und Unterhaltskosten im Strassenwesen. Die Gebirgskantone und die Berggemeinden tragen ausserordentlich hohe Strassenlasten. Im Berggebiet ist aber auch der Nachholbedarf im Strassenbau sehr gross.

So gesehen ist es richtig, dass gemäss der neuen Treibstoffzollvorlage künftig mehr Geld an die Kantone und Gemeinden für ihre Aufwendungen im Strassenwesen weitergegeben werden soll. Für die Bergbevölkerung bringt der neue Verfassungsartikel eine wesentliche und erwünschte Entlastung.

Autoverlad zu stark ermässigten Tarifen

Der neue Verfassungsartikel über die Treibstoffzölle sieht aber auch Bundesbeiträge zur Ermässigung der Tarife im Autoverlad durch den Lötschberg, den Furka- und den Albula-pass vor. Heute müssen beispielsweise die Oberwalliser 28 Franken für eine Fahrt durch den Lötschbergtunnel und 30 Franken für eine Fahrt durch den Furkatunnel bezahlen. Diese Autotransporte durch Alpentunnels sollen künftig stark ermässigt werden. Damit sollen die Nachteile dieser Randgebiete wenigstens teilweise ausgeglichen werden.

Bisherige Einnahmen sichern

Mit dem neuen Verfassungsartikel über die Treibstoffzölle werden vorab bisherige Einnahmen gesichert, nämlich der Grundzoll und der Zollzuschlag auf Treibstoffen. Weil für den Nationalstrassenbau künftig weniger Mittel gebraucht werden, ist es sinnvoll, die Kantone und Gemeinden im Strassenwesen zu entlasten. Ein Abbau der Treibstoffzölle wäre wenig sinnvoll, weil die Marktverhältnisse gegen eine Weitergabe des Preisvorteiles an die Automobilisten sprechen.

Massvoll und vernünftig

Die Vorlage ist massvoll und vernünftig. Sie sichert dem Bund weiterhin bedeutende Einnahmen aus dem Strassenverkehr, ohne deswegen die Automobilisten zusätzlich zu belasten. Sie entlastet die Kantone und Gemeinden im Strassenbereich ganz wesentlich. Für die Bergbevölkerung bringt die Vorlage zudem noch zusätzliche Vorteile.

Zur eidg. Volksabstimmung von 27.2.1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage:

Sinnvolle und nötige Zweckerweiterungen

W.R. Die Neuregelung der Treibstoffzölle verfolgt ein klares Ziel: die konkreten Möglichkeiten und Vorhaben, für welche der Bund Beiträge aus einem Teil des Grundzolles und dem Zollzuschlag sprechen kann, sollen vermehrt werden.

An den bisherigen Beiträgen zugunsten der Kantone wird festgehalten. Allerdings wird auch eine allfällige Erhöhung dieser Bundesleistungen an die kantonalen Hauptstrassen, den Finanzausgleich und der allgemeinen Strassenbeiträge ermöglicht werden.

Im Vordergrund der Zweckerweiterung steht aber die starke Erhöhung der Bundesbeiträge an den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen, ungefähr im gleichen Verhältnis wie seine Beiträge an den Bau der Nationalstrassen. Diese betragen zwischen 85 und 97 %, je nach Finanzkraft der Kantone. Künftig wird dieser Ausgabenposten erheblich ansteigen, bis voraussichtlich gegen 300 Mio Franken im Jahr beim Endausbau des Nationalstrassennetzes.

Mit der Förderung des kombinierten Verkehrs wird eine Geste zugunsten der Bahnen, insbesondere im Transitverkehr, gemacht. Statt dass die schweren Brummer quer durch unser Land fahren, sollen die Sattelfahrzeuge oder Lastzüge wie auch die Container auf die Schiene transportiert werden, zur Entlastung der Strasse.

Bundesbeiträge sollen ferner der Verbilligung des Transports begleiteter Motorfahrzeuge durch die Bahntunnel an Lötschberg, Furka, Simplon und Albula dienen können.

Die Erstellung von Bahnhofparkanlagen ("Park + Ride") soll insbesondere in Agglomerationen und Städten zur Entlastung des Strassennetzes dienen. Eine Verflüssigung des Verkehrs in Agglomerationen wird mit Massnahmen der Verkehrstrennung angestrebt. Mit einbezogen werden ferner getrennte Fahrwege für den 4-Rad- und den 2-Rad-Verkehr. Verkehrstrennung dient folglich auch der Verkehrssicherheit. Unter diesem Gesichtspunkt ist auch die Aufhebung und Sanierung von Niveauübergängen, an die der Bund Beiträge leisten kann, zu würdigen.

Bereits bis anhin hat der Bund Massnahmen des Umweltschutzes entlang von Autobahnen mitfinanziert. In den letzten vier Jahren wurden allein für Lärm-schutzwände rund 300 Mio Franken aufgewendet. Die Mitfinanzierung des Bundes soll ausgedehnt werden auf die übrigen Strassen, soweit Schutzmassnahmen infolge des motorisierten Verkehrs erforderlich werden. Dass der Bund Schutzbauten gegen Naturgewalten entlang von Strassen, die dem motorisierten Verkehr geöffnet sind, mitfinanziert, ist eine neue Zweckbestimmung, die ihrerseits im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit steht.

Einerseits werden dem Bund neue Aufgaben übertragen, für die er finanziell aufzukommen hat. Andererseits werden zusätzliche Finanzmittel den Kantonen und über diese den Gemeinden zugesprochen. Die Rechnungen dieser Gemeinwesen werden dadurch entlastet. Kantone und Gemeinden brauchen entsprechend weniger Geld aus allgemeinen Steuereinnahmen für ihr Strassenwesen heranzuziehen.

Die Abstimmungsvorlage vom 27. Februar 1983 betreffend die Neuregelung der Treibstoffzölle bringt eine ausgewogene, vermehrt auf die kantonalen und kommunalen Bedürfnisse ausgerichtete Zweckerweiterung, unter Einschluss des Umwelt- und Landschaftsschutzes. Die Bekämpfung der Vorlage von seiten gewisser Umweltschutzkreise ist daher umso weniger verständlich.

Zur eidg. Volksabstimmung vom 27.2.1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage:

Finanziell nötig und umweltfreundlich

gr. 1958 haben Volk und Kantone der geltenden Ordnung über die Verwendung der Treibstoffzölle zugestimmt. Nach dieser Regelung sind 60 % des Grundzolles für das Strassenwesen und 40 % für die allgemeine Bundeskasse reserviert. Damals wurde im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau die Rechtsgrundlage für die Erhebung eines Zollzuschlages auf Treibstoffen gelegt. Dieser macht gegenwärtig 30 Rappen je Liter aus. Wenn keine neue gesetzliche Ordnung geschaffen wird, so muss dieser Zuschlag in nächster Zeit um 10 bis 11 Rappen gesenkt werden; das entspräche immerhin einem Betrag von rund 400 Mio Franken. Die Herabsetzung wird deswegen nötig, weil nach der Rückzahlung der vom Bund zugunsten der Nationalstrassen geleisteten Vorschüsse ein "Ueberschuss" vorhanden wäre, für den es keinen Verwendungszweck gäbe. Mit der am 27. Februar 1983 zur Abstimmung gelangenden Verfassungsvorlage über die Neuregelung der Treibstoffzölle soll daher dieser Verwendungszweck erweitert werden. Vorgeschlagen wird eine Regelung, von der der Automobilist, die Bundeskasse, aber auch der Umweltschutz, soweit dieser durch den Strassenbau tangiert wird, profitieren.

Mit der neuen Rechtsgrundlage will man einmal sicherstellen, dass diese Finanzquelle, die insgesamt immerhin rund 2,3 Mia Franken ergibt, erhalten bleibt. Die grossen Automobilverbände sind mit dieser Zielsetzung einverstanden; das ist keineswegs eine Selbstverständlichkeit. Wenn man die angespannte Finanzlage des Bundes in Rechnung stellt und wenn man aus Erfahrung weiss, wie schwierig es ist, den aus Fugen geratenen Bundeshaushalt wieder ins Gleichgewicht zu bringen, so versteht man das Interesse des eidgenössischen Finanzministers an dieser Vorlage. Diese enthält nämlich in Bezug auf den Grundzoll eine wichtige Korrektur, indem künftig nur noch 50 % des Ertrages für das Strassenwesen bestimmt sein werden und nicht mehr 60 % wie bisher. Diese Aenderung spielt der allgemeinen Bundeskasse jährlich zusätzliche 100 Mio Franken zu.

Die Vorlage kann aber auch vor den Anhängern einer vernünftigen Umweltschutz- und Verkehrspolitik bestehen. Die Mittel aus dem Zollzuschlag werden nämlich einer begrenzten Zweckerweiterung zugeführt. Danach können beispielsweise Lärmschutzbauten entlang von Autobahnen und die Aufhebung von Niveauüber-

gängen stärker als bisher finanziert werden. Die Förderung und Verbilligung des Autoverlads durch die Alpentunnels sowie die Unterstützung des Huckepackverkehrs stehen ebenfalls auf der Traktandenliste.

Trotz dieser Zweckerweiterung ist aber diese Verfassungsvorlage kein Ersatz für die Gesamtverkehrskonzeption, also für jene in Gang befindlichen Bemühungen einer besseren Koordination zwischen Schiene und Strasse. Die Lösung dieses verkehrspolitischen Problemes - ein Verfassungsentwurf des Bundesrates liegt vor - wird durch eine Abstimmungsvorlage vom 27. Februar 1983 in keiner Weise präjudiziert, wie das Gegner der Vorlage glauben machen wollen. Ein Nein würde höchstens die Verwirklichung der Gesamtverkehrskonzeption erschweren. Darum verdient die Treibstoffzoll-Vorlage an der Urne ein klares JA von Volk und Ständen.

Zur eidg. Volksabstimmung vom 27.2.1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage:

Die lange Liste der JA-Parolen

(Stand: 13. Februar 1983)

Gesamtschweizerische Organisationen

CVP der Schweiz, FDP der Schweiz, Jung-Liberale Bewegung der Schweiz, Schweizerische Volkspartei SVP, Junge SVP, Liberale Partei der Schweiz; Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins, Zentralverband schweizerischer Arbeitgeberorganisationen, Schweiz. Gewerbeverband, Schweiz. Bauernverband, Schweiz. Baumeisterverband, Schweiz. Handelskammer; Christlich-nationaler Gewerkschaftsbund der Schweiz CNG; Schweiz. Gewerkschaftsbund SGB, Föderativverband des Personals öffentlicher Verwaltungen und Betriebe, Vereinigung Schweizerischer Angestelltenverbände VSA, Arbeiter-Touring-Bund der Schweiz, Schweizerischer Konsumentenbund, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Bergbevölkerung, Touring-Club der Schweiz TCS, Automobil-Club der Schweiz ACS, Schweiz. Rad- und Motorfahrerbund, Litra; Schweizerischer Städteverband.

Kantonale Organisationen

CVP-Kantonalparteien ZH, BE, LU, UR, SZ, FR, SO, BL, BS, SG, GR, AG, TG, VS, GE, JU. FDP-Kantonalparteien ZH, LU, OW, BL, AR, SG, GR, AG, TG, VS. SP-Kantonalparteien BE, SZ, VD. SVP-Kantonalparteien BE, FR, BL, GR, TG. Gewerbeverband der Kantone TG, AG, BE, SO, SZ.