

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE
FUER DIE TREIBSTOFFZOLL-VORLAGE

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

An die
Schweizer Presse

3001 Bern, den 10. Februar 1983 / VI

Eidg. Volksabstimmung vom 27.2.1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage

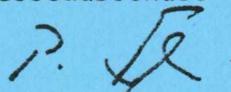
Sehr geehrte Damen und Herren,

die notwendig gewordene Neuregelung der Treibstoffzölle ist eine Vorlage des Ausgleichs. Nationalrat Dr. Paul Biderbost zeigt das im ersten Beitrag unseres sechsten Pressedienstes deutlich. Gleichzeitig weist er auf das grosse Interesse hin, dass die Gebirgskantone an dieser Vorlage haben. Zwei weitere Beiträge belegen die Harmonie der Vorlage mit den vom Bundesrat angekündigten GVK-Artikeln und unterstreichen die Folgen eines "grünen Eigentors". Bei einer Verwerfung der Vorlage, wie sie vor allem Teile der Umweltschutzkreise anstreuen, könnte nämlich vor allem für umweltfreundliche Massnahmen weniger Geld eingesetzt werden. Beigelegt ist überdies eine erste Zusammenstellung jener schweizerischer und kantonaler Organisationen, die bis 8.2.1983 die JA-Parole beschlossen haben.

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:

4 Artikel

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

Die Vorlage des Ausgleichs

Von Nationalrat Dr. Paul Biderbost (CVP, Naters)

Den politischen Ausgleich zu suchen ist ein Zeichen verdienstvollen Bemühens, ihn zu finden Beweis staatsmännischer Klugheit. Das Unternehmen ist meist schwierig. Die Neuregelung des Treibstoffzolls gehört zu dieser Art Uebungen. In der Tat: Vom Automobilisten als "Profiteur" (und Steuerobjekt) bis zum lärm-, abgas- und sonst umweltgeplagten "Erdulder" der Strasse ist ein weitgefächerter Bogen, der auch die öffentliche Hand, Bund, Kantone und Gemeinden, als Erbauer und Betreiber dieser Verkehrswege umfasst.

Die neue Vorlage versucht diesen Knäuel zu entwirren und allen zuzuteilen, was ihnen gehört und was politisch machbar ist.

Der Automobilist zahlt keinen Rappen mehr als mit der geltenden Lösung, kann aber mit viel besseren Leistungen rechnen. Der Bau der Nationalstrassen geht programm-gemäss weiter, aber auch Unterhalt und Betrieb werden verbessert, weil (mit seinem Geld) finanziert. Aehnliches gilt auch für Kantons- und Gemeindestrassen. Erhöhte Sicherheit bieten ihm (und den Mitmenschen) die fortschreitende Beseitigung von Niveauübergängen und der Bau von Umfahrungsstrassen. Für weniger Stress sorgen unter anderem die bequemen Bahnhofparkanlagen.

Der Umweltschutz hält zur Freude aller "Erdulder" der Strasse Einzug in die Welt des halsbrecherischen Tempos und des lärmigen und stinkigen Benzinmotors, indem die entsprechenden Massnahmen endlich eine Finanzierungsbasis erhalten, die bisher weitgehend fehlte. Die platzfressenden schweren Brummer können zu Konkurrenzbedingungen mittels Huckepack die Strasse freigeben und die Bahn benutzen. Gegen Lärm und Abgase stehen endlich auch auf Kantons- und Gemeindestrassen Mittel zur Verfügung. Trotzdem zögern gerade die Umweltkreise jetzt vor dieser Vorlage am meisten. Sie haben lange nichts gehabt. Jetzt erhalten sie einiges (und wesentliches), aber sie möchten mehr. Wir auch, aber es gibt Grenzen, besonders finanzielle. Erinnern wir uns (und alle Umweltschützer) doch an das französische Sprichwort: Das schönste Mädchen der Welt gibt auch nur, was es hat! Und die Bundes- oder Zollkasse ist weiss Gott keineswegs das schönste Mädchen der Welt...

Der öffentliche Verkehr ist mindestens indirekt ebenfalls beteiligt. Die Massnahmen zur Entflechtung des Verkehrs und für die Erstellung von Bahnhofparkanlagen fliessen nämlich indirekt (durch besseres Angebot) und die Einnahmen aus dem Huckepack und dem Verlad begleiteter Motorfahrzeuge sogar direkt in die Tasche der Bahnunternehmungen.

Auch die öffentliche Hand gehört zu den Nutzniessern. Die Bundeskasse erhält nämlich einen Zustupf von 100 Mio Franken. Ein Meisterstück in seiner Art aber ist die Aufteilung auf die Kantone und Regionen. Den Gebirgsbewohnern bringen die Bauten gegen Naturgewalten den notwendigen Schutz, und der günstige Autoverlad durch die Alpentunnels lässt sie zu annehmbaren Bedingungen am pulsierenden Leben des Landes teilnehmen. Die Kantone ohne Nationalstrassen werden so wenig wie diejenigen mit internationalen Passübergängen vergessen. Der Einbezug von Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen vermeidet folgenschwere Finanzklemmen. Ein verstärkter Finanzausgleich ist Ausdruck geübter Solidarität. Ein gutverstandener Föderalismus feiert Urständ.

Man sieht, alle gehören zu den Gewinnern. Das Wunder ist durchaus möglich. Es ist möglich dadurch, dass sich die Kosten für die Nationalstrassen bei etwa einer Milliarde Franken stabilisiert haben.

Das alles spielt bei Annahme der Vorlage. Was aber geschieht bei Ablehnung der Vorlage? Machen wir doch diese "Neunerprobe" ebenfalls. Der Zollzuschlag fällt teilweise, später eventuelle ganz dahin. Aber die Freude der Automobilisten muss sich in Grenzen halten, denn der Ausfall bei der öffentlichen Hand fällt ihnen nicht einfach in die Tasche. Dieses Geld versickert zum grössten Teil in anderen Taschen, und das Budget des Automobilisten wird kaum verändert. Dagegen fallen alle neu vorgesehenen Vorteile für die Automobilisten, für den Umweltschutz und die Kantone und Regionen ersatzlos dahin.

Man kann es also drehen, wie man will, und die Vergleiche anstellen, die man will, immer besteht die Vorlage die strengste Prüfung. Sie ist wirklich eine Vorlage des Ausgleichs und verdient am 27. Februar 1983 unsere Unterstützung an der Urne.

Treibstoffzoll-Vorlage harmonisiert mit GVK-Projekt

-ger. Als der Bundesrat am 17. November 1982 seine Anträge zu neuen Verfassungsgrundlagen im Sinner einer Gesamtverkehrskonzeption verabschiedete und veröffentlichte, schien sich in manchen Kreisen eine gewisse Verwirrung oder durch Unsicherheit über das Verhältnis zu der am 27. Februar 1983 stattfindenden Abstimmung über die Treibstoffzoll-Vorlage anzubahnen. So wurde etwa die Frage aufgeworfen, ob die Annahme der Treibstoffzoll-Vorlagenicht die spätere GVK-Vorlage präjudizieren könnte oder ob sich umgekehrt die Treibstoffzoll-Vorlage im Rahmen der späteren GVK-Vorlage nicht als überflüssig erweisen würde. Indessen zeigt ein gründlicher Vergleich der vom Bundesrat verabschiedeten neuen Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik mit der Volk. und Ständen unterbreiteten Treibstoffzoll-Vorlage, dass beide Befürchtungen unbegründet sind: Die Abstimmungsvorlage vom 27. Februar 1983 ist weder unvereinbar mit den vorgesehenen GVK-Artikeln, noch ist sie überflüssig.

Die Vereinbarkeit der Treibstoffzoll-Vorlage mit den GVK-Artikeln ergibt sich insbesondere schon daraus, dass der vorgesehene neue Art. 37 der Bundesverfassung ebenso wie die Treibstoffzoll-Vorlage die gleiche hälftige Zweckbindung des Reinertrags des Treibstoff-Grundzolls für den privaten, d.h. Strassen-Verkehr sowie die vollumfängliche Zweckbinung des Treibstoff-Zollzuschlages aufweist. Weiter sieht derselbe neue Verfassungsartikel auch eine Bundeskompetenz für Erweiterungen der Zweckbindungen z.B. für Massnahmen zur Entfelchtung und Trennung des Verkehrs vor, wenn er auch diese Massnahmen, entsprechend dem Grundsatzcharakter der Verfassungsbestimmung, noch nicht im einzelnen festlegt. Gerade dies wird die Verwendung der entsprechenden Detailbestimmungen in der Treibstoffzoll-Vorlage in die späteren GVK-Artikel nicht nur ermöglichen, sondern sogar erleichtern. Dannzumal bereits gesammelte Erfahrungen können vorteilhaft ausgewertet werden. Es erscheint also völlig unbedenklich, die Treibstoffzoll-Vorlage zeitlich vorzuziehen, weil sie weder präjudiziert noch mit den vorgesehenen GVK-Artikeln unvereinbar ist.

Dieses Vorziehen der Treibstoffzoll-Vorlage hängt denn auch keineswegs mit der kommenden Botschaft zu den GVK-Verfassungsartikeln zusammen, sondern mit dem Umstand, dass ohne baldige Neuregelung bei den Treibstoffzöllen der für den Nationalstrassenbau grundlegend massgebliche Zollzuschlag um 10 /11 Rappen je Liter oder um mindestens einen Drittel vermindert werden müsste, weil spätestens bis Ende 1983 der Vorschuss des Bundes an den Nationalstrassenbau amortisiert sein wird und das geltende Recht für diesen Fall den Abbau des Zollzuschlages verlangen

würde. Die Folge davon wäre ein Einnahmenverlust für den Bund unmittelbar in der Höhe von rund 334 Mio Franken und längerfristig von 500 bis 600 Mio Franken jährlich, ohne dass sich gleichzeitig die Strassenlasten des Bundes vermindern würden. Eine solche Einbusse aber kann sich der Bund zur Zeit schlicht und einfach nicht leisten. Schon deshalb ist die Neuregelung der Treibstoffzölle am 27. Februar 1983 unbedingt nötig und dringlich, damit der Treibstoff-Zollzuschlag auch künftighin in der bisherigen Höhe erhoben werden kann und die Finanzierung des Nationalstrassenbaus sowie der Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Trennung des Verkehrs, besonders aber auch zur Verstärkung des Umwelt- und des Landschaftsschutzes, gesichert werden können.

Während so die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen zeitlich dringlich und sachlich unbedingt notwendig ist, wird die parlamentarische Beratung der kommenden GVK-Verfassungsartikel zweifellos geraume Zeit beanspruchen. Die Botschaft des Bundesrates soll im Laufe des Aprils 1983 unterbreitet werden, und erst dann wird die Priorität für die Behandlung in den Eidgenössischen Räten und werden die vorberatenden Kommissionen bestimmt werden können. Und da vom Frühsommer an Politik und Parlament im Zeichen der Gesamterneuerungswahlen vom 23. Oktober 1983 stehen werden, ist anzunehmen, dass erst im Spätherbst mit den Kommissionsberatungen so richtig begonnen werden kann - zuhanden des Plenums der dann neubestellten Eidgenössischen Räte. Schliesslich bleibt noch ungewiss, wie lange die parlamentarischen Beratungen dieser vielschichtigen Vorlage dauern und wie sich ihre Ergebnisse dann zumal präsentieren werden. Aber eines steht fest: Die Annahme der Treibstoffzoll-Vorlage am 27. Februar 1983 kann und wird die Ausgangslage für die Behandlung der GVK-Vorlage nur erleichtern und verbessern, wogegen eine Verwerfung die ohnehin schon bestehende heikle Komplexität der GVK-Vorlage noch zusätzlich um sehr gewichtige finanzpolitische Sorgen belasten würde.

Wenn also die Treibstoffzoll-Vorlage durchaus mit dem GVK-Projekt harmoniert, so ist dies ein Grund mehr, ihr am 27. Februar 1983 zuzustimmen und dadurch die Ausgangslage für die GVK-Vorlage zu verbessern, damit die jahrelangen Arbeiten für eine koordinierte Verkehrspolitik endlich zu einem konkreten Ergebnis gelangen können.

"Grünes" Eigentor?

rl. Alles oder nichts - nach diesem Motto betreiben die Umweltschutzorganisationen ein gefährliches Va-banque-Spiel um die Neuregelung der Treibstoffzölle. Sie haben der Vorlage den Kampf angesagt und peilen eine "Neuorientierung" der Verkehrspolitik an, wohl in der eitlen Hoffnung, über eine neue Vorlage Mittel aus den Treibstoffzoll-Einnahmen dem öffentlichen Verkehr und - noch vermehrt - dem Umweltschutz zuhalten zu können. Eine derart unrealistische Politik könnte aber leicht zu einem "grünen" Eigentor führen.

Man muss sich im klaren sein, weshalb die geltende Regelung überhaupt geändert wird, geändert werden muss. Die Verfassung schreibt vor, dass der Treibstoff-Zollzuschlag zu senken sei, wenn der Vorschuss der Bundeskasse an Nationalstrassen abbezahlt ist und die Nationalstrassenrechnung jährliche Ueberschüsse erzielen würde. Das dürfte bereits gegen Ende 1983 der Fall sein. Aus diesem Grunde waren Bundesrat und Parlament genötigt, nach einer neuen, tragbaren Lösung zu suchen, die auf einer mittleren Linie liegt und Chancen hat, auch von der Mehrheit von Volk und Ständen gebilligt zu werden.

Die entsprechende, am 27. Februar 1983 zur Abstimmung gelangende Vorlage hält grundsätzlich an der bisherigen bewährten Regelung fest: Der grössere Teil der - im wesentlichen von den Automobilisten entrichteten - Treibstoffzölle soll weiterhin für Strassenzwecke verwendet werden. Insgesamt handelt es sich um rund 2,3 Mia Franken im Jahr; davon stammen rund 1 Mia Franken aus dem Grundzoll und 1,3 Mia Franken aus dem Zollzuschlag. Neu ist, dass vom Grundzoll künftig statt 60 nur noch 50 % für Strassenaufgaben verwendet werden, wie das vor 1958 der Fall gewesen ist. Das heisst, der Bundeskasse verbleiben zusätzlich 100 Mio Franke, welche nicht zweckgebunden und angesichts der grossen Defizite sicher nicht zu verschmähen sind. Aus dem Zollzuschlag leistet der Bund künftig für rund 400 Mio Franken neue und zusätzliche Beiträge an den Betrieb und den Unterhalt der Nationalstrassen, an die Strassenlasten der Kantone und Gemeinden, für Umweltschutzmassnahmen an Strassen und für weitere Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr, so für eine beschleunigte Aufhebung von Niveauübergängen, für eine Förderung des Huckepack- und Containerverkehrs, den Autoverlad, Bahnhofparkanlagen, Lärmschutz entlang den Strassen usw.. Das ergibt folgende Verwendung der Treibstoffzölle: 1,1 Mia

Franken für Bau und Unterhalt der Nationalstrassen, 300 Mio Franken für übrige Strassen, 500 Mio Franken (bisher 400 Mio Franken) für die Bundeskasse sowie 400 Mio Franken für neue und zusätzliche Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr, total also 2,3 Mia Franken.

Es ist leicht zu verlangen, die Zweckbindung hätte noch mehr erweitert oder ganz aufgehoben werden sollen - in der Demokratie entscheidet die Mehrheit und nicht ein Wunschdenken. Den "grünen" Wünschen stehen die Forderungen der Automobilverbände gegenüber, die ursprünglich mehr Geld für ihre Zwecke beansprucht haben (siehe TCS-Initiative), sich aber mit dem vorliegenden Kompromiss abgefunden haben. Scheitert die Vorlage am 27. Februar 1983, weil sich die Gründe gegenseitig aufheben, können sich die Automobilisten ins Fäustchen lachen. Denn der Zollzuschlag müsste um gut und gerne zehn Rappen je Liter gesenkt werden. Verlierer wären neben Bund und Kantonen nicht zuletzt der Umweltschutz sowie der öffentliche Verkehr, der sicher nicht attraktiver wird, wenn das Benzin in diesem Ausmass abschlagen würde. Wem es also mit dem Umweltschutz ernst ist, macht am 27. Februar 1983 die Rechnung mit dem Wirt und nicht ohne ihn und stimmt deshalb JA.

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

Die lange Liste der JA-Parolen

(Stand: 8. Februar 1983)

Gesamt-schweizerische 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; Christlichnationaler Gewerkschaftsbund der Schweiz CNG, Schweiz. Gewerkschaftsbund SGB, Vereinigung Schweizerischer Angestelltenverbände VSA, Arbeiter-Touring-Bund der Schweiz, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Bergbevölkerung, Touring-Club der Schweiz TCS, Automobil-Club der Schweiz ACS, Schweiz. Rad- und Motorfahrer-bund.

Kantonale Organisationen

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