

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE  
"JA FÜR EINEN ANGEMESSENEN BENZINPREIS"

---

JA zur Benzinzollerhöhung  
**Argumentarium gegen das  
Referendum**

Bern, 21. Januar 1993

Postfach 6136, 3001 Bern, Telefon 031/22 34 38, Telefax 031/21 19 51

## 1. Vorbemerkungen

---

Autopartei, ACS und eine Reihe weiterer Organisationen aus dem Auto- und Transportgewerbe sowie die Lega ergriffen gegen die von den eidg. Räten mit grossem Mehr beschlossene Erhöhung des Benzinolls das Referendum.

Dieses lief Mitte Januar 1993 ab. Die notwendige Unterschriftenzahl von 50'000 wurde problemlos erreicht.

Aus naheliegenden Gründen (Verringerung des Budgetdefizits bei frühzeitiger Abstimmung und Annahme der Erhöhung) hat der Bundesrat diese Abstimmung auf den 7. März 1993 angesetzt.

Am selben Tag wird über die dritte Tierversuchsinitiative sowie über die Aufhebung des Spielbankenverbots abgestimmt.

## 2. Argumentarium

---

*Benzinzollerhöhung:  
Wichtiger Teil des  
Sanierungsprogrammes*

Die vom Bundesrat im Sanierungspaket I vorgeschlagene Erhöhung des Benzinolls um 25 Rappen pro Liter war die wichtigste Komponente auf der Einnahmenseite dieses Sanierungsprogrammes. Ausgabenkürzungen und Einnahmverbesserungen sollten sich die Waage halten.

*Eidg. Räte kürzen die  
Erhöhung und streichen  
die Dringlichkeit  
(Herbstsession 1992)*

Um den Bedenken der Automobilverbände und auch der Autopartei Rechnung zu tragen, reduzierten die eidg. Räte diese Erhöhung um 5 Rappen und verneinten zudem die Dringlichkeit, die eine sofortige Inkraftsetzung ermöglicht hätte.

Dieses Entgegenkommen wurde in der Folge von der Autopartei und ihren Gefolgsleuten nicht honoriert. Trotz der Geste des Parlaments ergriffen die genannten Organisationen bzw. Parteien das Referendum, das Mitte Januar 1993 abläuft.

*Folgen des Referendums  
(und eines allfälligen  
Neins)*

Lehnt der Souverän diese von einer grossen Mehrheit der eidg. Räte unterstützte Benzin-zollerhöhung um 20 Rappen pro Liter ab, so verschlechtert sich das Budget 1993 um rund 1,3 Mrd. Franken.

Die Ergreifung des Referendums allein führt in den ersten drei Monaten des Jahres 1993

bereits zu einem Einnahmenausfall von ca. 350 Mio. Franken. Ein Nein zur Benzinzollerhöhung würde damit das Defizit für das Budget 1993 auf ca. 4,5 Mrd. Franken erhöhen.

*Finanzpolitische  
Konsequenzen*

Bei einem Nein zur Benzinzollerhöhung wird sich die Schere zwischen Ausgaben und Einnahmen noch weiter öffnen.

*Verschlechterte Finanz-  
lage zwingt zu höherer  
Verschuldung*

Die verschlechterte Finanzlage des Bundes und die hohen Finanzierungsbedürfnisse der Regiebetriebe sowie (neu) auch der Arbeitslosenversicherung zwangen den Bund, schon 1992 auf dem Geld- und Kapitalmarkt rund neun Milliarden Franken aufzunehmen.

Dies ist gegenüber dem Vorjahr eine Verdreifachung. Die Verschuldung des Bundes (Ende 1991: 45 Mrd. Franken) wird bei einer Ablehnung nochmals markant steigen.

*Beitrag des öffentlichen  
Haushalts zur stabilitäts-  
orientierten Wirtschafts-  
politik gefährdet*

Der Auftrag der Finanzpolitik, durch eine Sanierung der öffentlichen Haushalte zur Stabilität und zur Verbesserung der Rahmenbedingungen beizutragen, würde durch ein Nein zur Benzinzollerhöhung in Frage gestellt.

*Untaugliche Rezepte des  
Referendumskomitees*

Weitere, zusätzliche Ausgabenkürzungen, wie sie vom Referendumskomitee vorgeschlagen werden, sind kaum mehr zumutbar. Bereits sollen weitere 1,5 Mrd. Franken bei den Ausgaben im Rahmen eines zweiten Sanierungsprogrammes gekürzt werden.

Die Autopartei und ihre Anhänger wollen den Abbau wichtiger Bundesaufgaben, z.B. bei der Kultur, im Sozialbereich oder beim öffentlichen Verkehr, erzwingen. Diese Ausgaben werden bereits auf ein notwendiges Minimum reduziert und gefährden die staatliche Tätigkeit in existentiellen Bereichen. Eine Übernahme dieser Funktionen durch Privatisierung ist ausgeschlossen.

*Destabilisierter Staat*

Mit ihrem egoistischen und verantwortungslosen Verhalten gefährden die Autopartei und ihre Trabanten die Zukunft unseres Staatswesens und destabilisieren damit auch die ganze Volkswirtschaft, die weitgehend auch von den Aufträgen des Staatswesens (z.B. im Strassenbau) abhängt.

*Nationalstrassenbau gefährdet*

Die Hälfte des Treibstoff-Grundzolls fliesst in die allgemeine Bundeskasse, die andere Hälfte muss für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden.

Die Autopartei gefährdet mit ihrem Referendum die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes bis zum Jahre 2000. Diese Fertigstellung ist ohne Grundzollerhöhung nicht finanzierbar und müsste im Falle der Aufrechterhaltung des Zeitplans zu einer raschen Erschöpfung der Strassenrückstellung führen. Das Referendum kommt damit einem Eigentümer der Strassenbenützer gleich.

Im Falle des Nein würde auch der Kredit von 100 Mio. Franken für den Ausbau des Strassennetzes in der Romandie gesperrt.

*Kantone benötigen  
den Zollanteil*

Da auch die Kantone an der Zollerhöhung partizipieren, droht bei einem Nein ein Verzicht auf zusätzliche Unterhaltsarbeiten im kantonalen Strassenbau. Der Beitrag zur Entlastung der ebenfalls stark defizitären Kantonsfinanzen würde entfallen.

*Preisinsel Schweiz  
bei Benzinkosten*

Die Preise für unverbleites Benzin (in Klammern Angaben für verbleites Superbenzin) liegen in den Nachbarländern bedeutend höher und bewirken einen problematischen Benzintourismus in den Grenzgebieten.

Preis-Vergleich: (Stand 1.1.1992)

	höher als CH-Preise
deutsche Grenzzone	30 Rappen (34)
franz. Grenzzone	41 " (38)
österreich. Grenzzone	24 " (27)
ital. Grenzzone	77 " (74)

Die Fahrten von Ausländern in die Schweiz allein mit dem Ziel des Auftankens laufen den Bestrebungen zur Luftreinhaltung zuwider.

Eine Benzinzollerhöhung um 20 Rappen vermindert das Preisgefälle zu den Nachbarländern. Der umweltbelastende Benzintourismus wird eingeschränkt.

*Reale Abnahme des  
Literpreises*

Im Jahre 1928 zahlte der Automobilist zwischen 48 und 55 Rappen je Liter. In realen Werten gerechnet kostet demnach ein Liter Benzin heute nur etwa 1/3 des damaligen Preises. 1960 musste ein Arbeiter für 10 Liter Benzin

1,3 Stundenlöhne aufwenden, heute genügt auch nach der Benzinzollerhöhung ein halber Stundenlohn. Die Treibstoffzollbelastung erfuhr seit 1974 (letzte Erhöhung) eine Erosion von mehr als 40 Prozent.

Die Schweiz ist damit nach wie vor eine Benzin-Preisinsel, wenn man einen internationalen Vergleich für die Literpreise anstellt.

Das Gezeter gegen diese teilweise Angleichung der Preise ist deshalb unangebracht und auch unverständlich!

\*

Der durch ein Nein gegen diese notwendige Zollerhöhung verursachte Schaden wäre jedoch beträchtlich.

Die hohen Finanzierungsbedürfnisse, vor allem im Zusammenhang mit dem Ausbau der Arbeitslosenversicherung, würden bei einer Ablehnung neue Steuereinnahmen auf anderen Gebieten notwendig machen, die - etwa im Falle der Gewinnbesteuerung bei der direkten Bundessteuer - die ganze Wirtschaft in ihrem Mark treffen würden.

Um ein Chaos im Bundeshaushalt zu verhindern, muss die Benzinzollerhöhung im Interesse gesunder Finanzen und einer gesunden Volkswirtschaft angenommen werden.

**Gemeinsinn kommt vor Eigennutz!**

**Deshalb JA zur Benzinzollerhöhung  
am 7. März 1993**