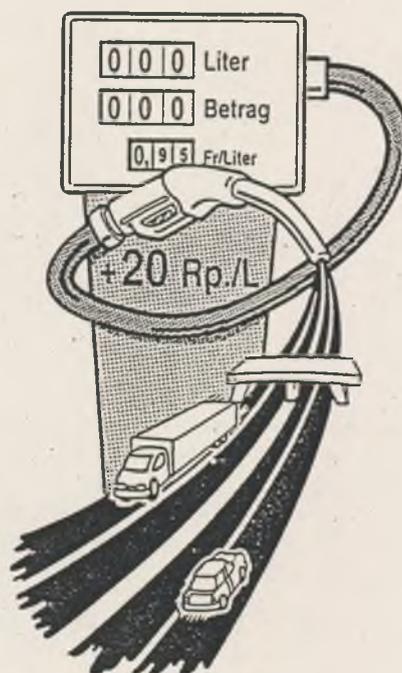


Eidg. Finanzverwaltung

# TREIBSTOFFZOLLERHÖHUNG

Volksabstimmung vom 7. März 1993

Argumente, Zahlen, Graphiken



Januar 1993

## INHALTSVERZEICHNIS

| <i>Kap.</i> |   | <i>Seite</i> |
|-------------|---|--------------|
| 1.          | Das Wichtigste in Kürze                 | 1            |
| 2.          | Rechtsgrundlagen                        | 5            |
| 3.          | Finanzpolitische Argumente              | 8            |
| 4.          | Finanzierung der Strassenausgaben       | 17           |
| 5.          | Entwicklung der Treibstoffzollbelastung | 22           |
| 6.          | Treibstoffpreise im Vergleich           | 25           |
| 7.          | Umweltaspekte                           | 27           |
| 8.          | Gesamtwirtschaftliche Aspekte           | 29           |
| 9.          | Zollrechtliche Aspekte                  | 31           |

## **1. Das Wichtigste in Kürze**

### ***Appell an die Solidarität der Automobilisten***

1992 hat das Parlament ein Massnahmenpaket mit Ausgabenkürzungen und selektiven Einnahmenerhöhungen beschlossen ("Sanierungsmassnahmen 1992"). Die z. T. einschneidenden Ausgabenkürzungen sind von den Betroffenen im Interesse des Ganzen akzeptiert worden. Der Sparwillen ist damit unter Beweis gestellt worden. Einzig gegen die Treibstoffzollerhöhung wurde das Referendum ergriffen. Bundesrat und Parlament sind der Ansicht, dass auch vom Automobilisten ein Solidaritätsbeitrag erwartet werden darf. Dies umso mehr, als ihm in den letzten Jahren ein modernes und leistungsfähiges Strassennetz zur Verfügung gestellt worden ist.

### ***Der Automobilist ist nicht die Milchkuh der Nation***

Der Treibstoffzoll ist seit 1936 unverändert geblieben. Selbst wenn der seit 1962 erhobene Zollzuschlag hinzugezählt wird, bleibt die gesamte Treibstoffzollbelastung weit hinter der Teuerung zurück. Real hat sich die Belastung gegenüber 1936 auf einen Drittel zurückgebildet. Dies schlägt sich auch im Bundeshaushalt nieder: Betrug der Anteil der Treibstoffzolleinnahmen an den Gesamteinnahmen 1970 noch 15 Prozent, bildete er sich 1980 auf 13 Prozent und 1990 auf 9 Prozent zurück. Die beantragte Zollerhöhung bringt hier eine geringfügige Korrektur. Der Automobilist ist aber gegenüber andern Abgabepflichtigen immer noch stark bevorzugt!

### ***Auch mit + 20 Rappen immer noch günstiges Benzin***

Selbst mit der Zollerhöhung wird der Benzinpreis an der Säule immer noch 20 Rappen billiger sein als vor zehn Jahren. Er wird weiterhin unter den Preisen in unseren Nachbarländern liegen, sodass die ausländischen Automobilisten weiterhin bei uns tanken und die Treibstoffzollkasse alimentieren werden.

### ***Die Bundeskasse braucht die zweckfreien 650 Millionen***

Die Bundesfinanzen sind stark defizitär. Für 1993 ist ein Defizit von 3,1 Milliarden budgetiert. In den Jahren ab 1994 sind noch höhere Fehlbeträge zu erwarten. Jede Milliarde Defizit belastet die Bundeskasse mit zusätzlichen Zinsausgaben von rund 60 Millionen pro Jahr. Als Folge wird ein immer grösserer Anteil des Budgets von den unproduktiven Zinsausgaben beansprucht. Die zweckfreien 650 Millionen sind deshalb ein wichtiger Beitrag zur Sanierung der Bundesfinanzen. Sie stellen sicher, dass der Bund auch in Zukunft seine prioritären Aufgaben wie Bildung und Forschung, soziale Sicherheit und Umweltschutz erfüllen kann.

### ***Die Verkehrsinfrastruktur braucht die zweckgebundenen 650 Millionen***

Ohne zusätzliche Mittel würde die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes um viele Jahre verzögert. Betroffen wäre vor allem die Romandie, was den "Röstigraben" weiter vertiefen müsste. Auch die Finanzierung des AlpTransits, zu einem Viertel über Treibstoffzollerträge zu erbringen, wäre nicht mehr gesichert. Nicht zuletzt werden zusätzliche Mittel benötigt für die aus Treibstoffzöllen finanzierten Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen, die in den letzten Jahren stark ausgebaut worden sind.

### ***Baufträge zur Stützung der Konjunktur***

Die zusätzlichen zweckgebundenen Treibstoffzölle werden gestatten, die vorgesehenen Bauprogramme zügig voranzutreiben. Das bedeutet eine wertvolle Stütze für das rezessionsgeplagte Baugewerbe. Weite Bevölkerungskreise, auch über das eigentliche Baugewerbe hinaus, würden davon profitieren.

### ***Die Hoffnung auf den "Strassenfonds" ist trügerisch***

In der Rückstellung für den Strassenbau liegen heute noch rund 1,4 Milliarden an unverteilter Treibstoffzölle. Ohne Treibstoffzollerhöhung und bei Realisierung der geplanten Strassenbauprogramme wären aber diese Mittel bereits Ende 1994 vollständig aufgebraucht. Ein abruptes Abbremsen des Strassenbaus spätestens ab 1994 wäre unausweichlich.

### ***Die Strassenabgaben decken die Strassenkosten nicht***

Entgegen der Behauptung des Referendumskomitees decken die zweckgebundenen Treibstoffzölle, die Vignette und die Schwerverkehrsabgabe die Kosten nicht, welche die Strassen dem Bund, den Kantonen und Gemeinden verursachen. Eine Anpassung der Treibstoffzollbelastung drängt sich auch aus diesem Grunde auf. Würde man die externen Kosten des Strassenverkehrs wie Luftverschmutzung, Lärm, Unfälle usw. miteinbeziehen, wäre die Unterdeckung noch viel grösser.

### ***Anreiz zu umweltbewusstem Verhalten***

Auch mit der Treibstoffzollerhöhung bleibt das Benzin günstig. Immerhin dürfte ein gewisser Anreiz entstehen, auf unnütze Autofahrten zu verzichten und vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Jedenfalls hätten es die Autofahrer in

der Hand, der Treibstoffzollerhöhung durch zurückhaltendere Benutzung ihrer Fahrzeuge auszuweichen.

## 2. RECHTSGRUNDLAGEN

### *Treibstoffzoll / Zollzuschlag*

Der Bund erhebt einen Treibstoffzoll (= Grundzoll) und einen Zollzuschlag. Seit 1984 fliesst der Grundzoll zur Hälfte in die allgemeine Bundeskasse, während die andere Hälfte zur Finanzierung von Strassenausgaben verwendet werden muss. Beim Zollzuschlag ist der gesamte Ertrag zweckgebunden.

*(Vor 1960 bestand beim Grundzoll keine verfassungsmässige Zweckbindung, sondern ein Kantonsanteil; ab 1960 wurde der Kantonsanteil zugunsten einer Zweckbindung von 60% aufgehoben; ab 1984 dann Reduktion der Zweckbindung auf 50%).*

### *Artikel 36<sup>ter</sup> Absatz 1 der Bundesverfassung*

- " Der Bund verwendet die Hälfte des Reinertrags des Treibstoffzolls und den gesamten Ertrag eines Zollzuschlags wie folgt für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:
- a. für seinen Anteil an den Kosten der Nationalstrassen;
  - b. für Beiträge an die Kosten des Baus der Hauptstrassen, die zu einem vom Bundesrat in Zusammenarbeit mit den Kantonen zu bezeichnenden Netz gehören und bestimmten technischen Anforderungen genügen;
  - c. für Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen, zur Förderung des kombinierten Verkehrs, des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge und des Baus von Bahnhofparkanlagen sowie für andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs;
  - d. für Beiträge an Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen, die durch den motorisierten Strassenverkehr nötig werden, sowie an Schutzbauten gegen Naturgewalten längs Strassen, die dem motorisierten Verkehr geöffnet sind;
  - e. für allgemeine Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen und den Finanzausgleich im Strassenwesen;
  - f. für Beiträge an Kantone mit Alpenstrassen, die dem internationalen Verkehr dienen, und an Kantone ohne Nationalstrassen. "

Im *Treibstoffzollgesetz* vom 22. März 1985 (SR 725.116.2) wird ausgeführt, wie die Beiträge auszurichten sind und welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen.

Im Budget 1993 des Bundes sind für die Ausgaben nach Artikel 36<sup>ter</sup> BV Mittel von insgesamt 3,3 Milliarden eingestellt, bei zweckgebundenen Einnahmen von 3,1 Milliarden (inkl. Treibstoffzollerhöhung). Die Strassenrückstellung wird damit um 200 Millionen auf rund 1,2 Milliarden abgebaut.

### ***Strassenrechnung im Bundesbudget integriert***

Der Bund führt für die zweckgebundenen Treibstoffzölle und die damit finanzierten Strassenausgaben keine selbständige Rechnung. Sowohl die Einnahmen wie die Ausgaben sind im Bundesbudget integriert. In einer Rückstellung (auch "Strassenfonds" genannt) wird jeweils der kumulierte Saldo von Einnahmen und Ausgaben ausgewiesen. Ende 1992 hatte diese Rückstellung einen positiven Saldo von 1,4 Milliarden, d.h. in diesem Umfange waren bisher mehr zweckgebundene Treibstoffzölle eingenommen als zweckfinanzierte Ausgaben getätigt worden. Der Bundesrat beabsichtigt, die Rückstellung mittelfristig auf den Betrag einer Ausgleichsreserve (ca. 500 Mio) abzubauen.

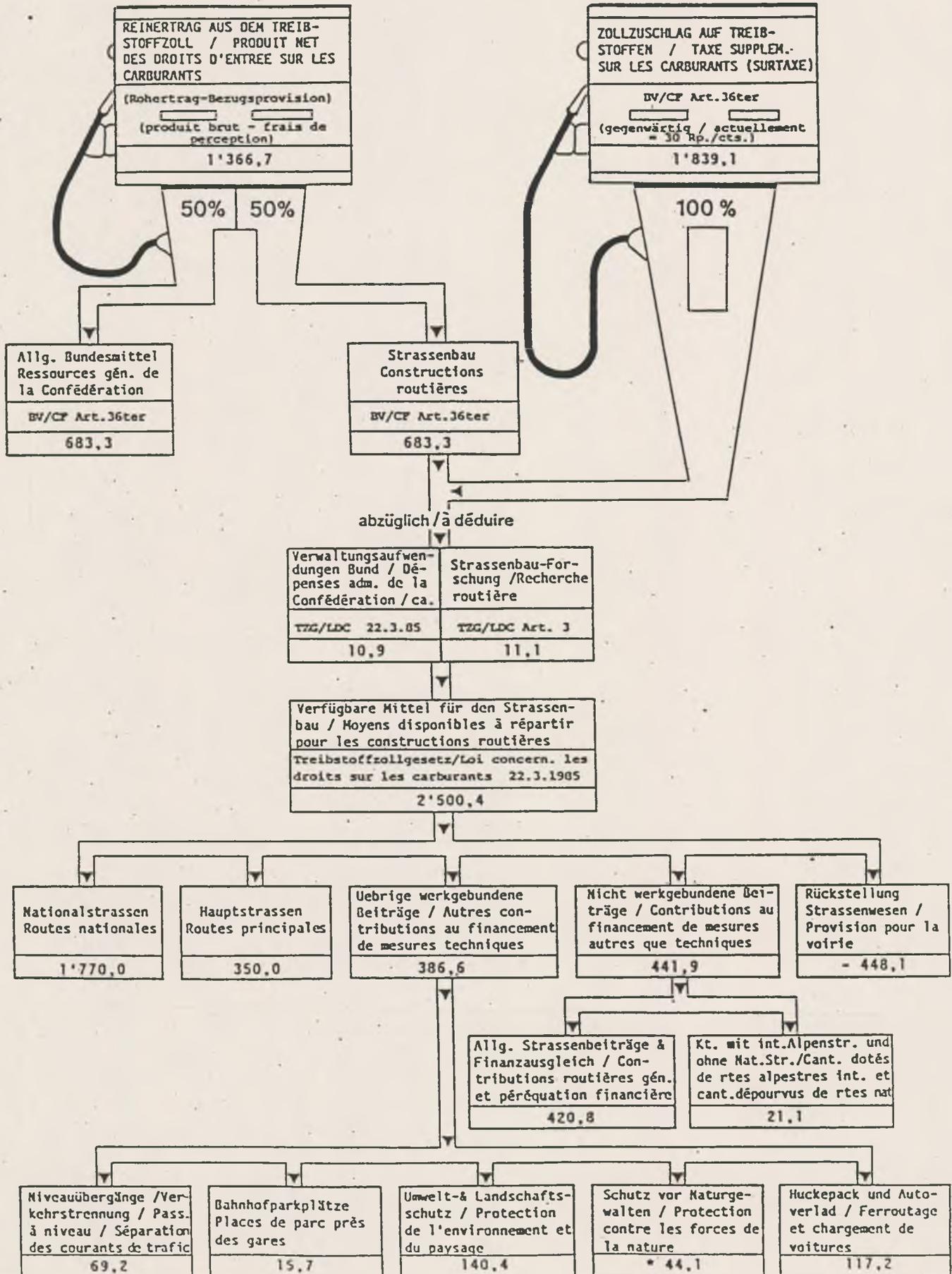
### ***Keine Verzinsung der Rückstellung***

Aus Automobilistenkreisen ist mehrmals die Forderung erhoben worden, die Rückstellung sei vom Bund aus allgemeinen Haushaltsmitteln zu verzinsen. Der Bundesrat hat dieses Begehren in seiner Botschaft vom 13. März 1984 zum Treibstoffzollgesetz (BB1 1984 I 986) ausdrücklich abgelehnt. Das Parlament hat sich dieser Auffassung angeschlossen. Die Treibstoffzölle sind Bundesabgaben, vom Bundesgesetzgeber für die Finanzierung von Bundesaufgaben erhoben. Neben dem Bund gibt es keine anderen Berechtigten und keine Gläubiger/Schuldner-Beziehungen, welche eine Verzinsung rechtfertigen würden.

***Rechtsgrundlagen***

**Zahlen. Graphiken**

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.S.  
1991



### 3. Finanzpolitische Argumente

#### *Grosser Sanierungsbedarf im Bundeshaushalt*

Die Finanzlage des Bundes hat sich seit 1991 dramatisch verschlechtert. Die Staatsrechnung 1992 schliesst mit einem Defizit von voraussichtlich über 3 Milliarden ab (budgetiert waren 1,3 Mia). Das Budget 1993 weist trotz grosser Sparanstrengungen von Bundesrat und Parlament ein Defizit von 3,1 Milliarden auf. Für die Finanzplanjahre 1994ff sind Fehlbeträge in ähnlicher Grössenordnung zu erwarten.

Gemäss Budget 1993 (BB vom 17.12.1992) und Finanzplan 1994 - 96 zeichnet sich folgende Haushaltentwicklung ab (unter Berücksichtigung der Sanierungsmassnahmen 1992):

| <i>Ergebnis der Finanzrechnung:</i> | V 1993  | F 1994  | F 1995  | F 1996  |
|-------------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Ausgaben (in Mio)                   | 39 740  | 41 960  | 44 360  | 47 390  |
| (davon Zinsausgaben)                | (3 170) | (3 480) | (3 950) | (4 410) |
| Einnahmen (in Mio)                  | 36 650  | 41 150  | 40 900  | 44 550  |
| Defizit (in Mio)                    | 3 090   | 1 810   | 3 460   | 2 840   |

Diese Zahlen könnten in Wirklichkeit noch schlechter ausfallen, da sie von einem Wirtschaftswachstum von real 1,5 Prozent (1993) und 2,0 Prozent (1994 ff.) ausgehen. Bei einem geringeren Wirtschaftswachstum würden vor allem die Einnahmen hinter den Erwartungen zurückbleiben. Defizite von bis zu 5 Milliarden wären ohne Gegenmassnahmen nicht ausgeschlossen.

### ***Gefahr einer untragbaren Verschuldung***

Die Schulden des Bundes betragen Ende 1991 45 Milliarden oder rund 14 Prozent des Bruttoinlandprodukts (BIP). Gemäss geltendem Finanzplan werden sie bis Ende 1996 auf rund 85 Milliarden oder auf über 20 Prozent des BIP anwachsen. Die Gefahren dieser Entwicklung liegen auf der Hand: Gefährdung der wirtschaftspolitischen Stabilität, zunehmende Zinsbelastungen und Einengung des finanzpolitischen Spielraums (die jährlichen Zinsausgaben werden uns 1996 mehr kosten als die Bildung und Grundlagenforschung oder die Landwirtschaft), übermässige Beanspruchung der Nettoersparnis unserer Volkswirtschaft, Gefahr der zinstreibenden Tendenzen, vor allem bei Uebergang zu Vollbeschäftigung (crowding out), Verlust des Bonitätsvorsprungs von Bundespapieren. Portfolio-Manager bevorzugen gesunde Mischung zwischen Bundespapieren und ertragsstärkeren Anlagen. Wenn zuviele Bundesobligationen zirkulieren, verlieren diese an Attraktivität.

### ***Die Ursachen der Defizite***

Die Defizite sind nicht bloss Ausdruck fehlenden Sparwillens. Zwar steigen auch die **Ausgaben** stark an. Diese betreffen aber vor allem die sog. gebundenen Ausgaben. Die Passivzinsen steigen beispielsweise im Budget 1993 allein um 890 Millionen gegenüber dem Vorjahr, die Ausgaben für AHV, IV und Krankenversicherung um 530 Millionen, für die Arbeitslosenversicherung um 500 Millionen. Der Zuwachs bei den Personalausgaben der Verwaltung ist dank Sparmassnahmen (z.B. Verzicht auf Sonderzuschlag zu Ortszulage) im Vergleich mit +240 Millionen bescheiden. Bei den **Einnahmen** fallen vor allem die fiskalischen Erleichterungen der letzten Jahre zu Buche:

| Entlastungen:  | Ausfälle pro Jahr<br>in Millionen |
|--|-----------------------------------|
| • Ausmerzung der kalten Progression                                    | 800                               |
| • Entlastung bei der beruflichen und individuellen gebundenen Vorsorge | 400                               |
| • Sofortprogramm 1989 zur Entlastung der Familien                      | .350                              |
| • Befreiung Münz- und Feingoldhandel von der WUST                      | 50                                |
| • Entlastungen bei den Stempelabgaben                                  | 400                               |
| Total  | 2 000                             |

Diese Entlastungen entsprechen rund 7 Prozent der Fiskaleinnahmen des Bundes.

### ***Die Defizite müssen weg!***

Bundesrat und Parlament sind sich darüber einig, dass der Haushalt möglichst rasch saniert werden muss.

- Defizite in der Grössenordnung von 3 bis 5 Milliarden, besonders wenn sie sich mit ähnlichen Ungleichgewichten in den Kantonen und Gemeinden kumulieren, stellen für den Geld- und Kapitalmarkt eine Belastung dar und können, besonders bei einem konjunkturellen Aufschwung, zinstreibend und inflationsfördernd wirken.
- Die Defizite und die damit verbundene Verschuldung verursachen einen raschen Anstieg der Zinsausgaben des Bundes. Statt die knappen Finanzmittel für die prioritären Aufgaben einzusetzen, muss der Staat für die unproduktiven Zinszahlungen einen immer grösseren Anteil des Haushalts abzweigen.

Nach den Sanierungsmassnahmen 1992 wird deshalb der Bundesrat dem Parlament ein weiteres Sanierungspaket mit Ausgabenkürzungen und Mehreinnahmen von insgesamt mindestens 3 Milliarden vorlegen.

### ***Die Treibstoffzollerhöhung ist dem Automobilisten zuzumuten***

Die Treibstoffzollerhöhung kommt zur Hälfte der allgemeinen Bundeskasse zugute. Dieser Beitrag des Automobilisten an die Haushaltssanierung im Umfang von 650 Millionen lässt sich wie folgt rechtfertigen:

Automobilisten, Staatsbürger und Steuerzahler sind heute weitgehend identisch. Würden nicht die Treibstoffe zusätzlich belastet, müsste eine andere Steuer angehoben werden, was u. U. schmerzhafter wäre. Die Treibstoffzollerhöhung ist diesbezüglich eine relativ milde steuerliche Massnahme, die den Einzelnen nicht ungebührlich trifft. Jedenfalls kann der Automobilist der Belastung ausweichen, indem er weniger mit dem eigenen Auto, dafür mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln fährt. Damit ist gleichzeitig auch der Umwelt gedient.

### ***Auch die Ausländer müssen zahlen***

Die ausländischen Automobilisten, die in die Schweiz oder durch die Schweiz fahren, werden weiterhin bei uns tanken, da unser Benzinpreis auch nach der Zollerhöhung billiger sein wird. Damit zahlen auch sie in wünschenswerter Weise einen zusätzlichen Beitrag für die Benützung unserer Strassen. Bisher zahlten die Ausländer schätzungsweise schon rund 500 Millionen über den Grundzoll und den Zollzuschlag. Neu und bei unveränderten Tankungen werden es rund 200 Millionen mehr sein.

### ***Trotz Zollerhöhung immer noch günstiger Benzinpreis***

Der Benzinpreis war noch selten so tief wie heute (ca. 95 Rp./l). Selbst mit der Treibstoffzollerhöhung von 20 Rappen wird er noch weit unter jenem der Jahre 1981 und 1985 (135 Rp./l) zu liegen kommen. Was damals vom Automobilisten akzep-

tiert wurde, sollte heute bei einem sogar noch günstigeren Preis auch akzeptiert werden können.

### ***Automobilist wird nicht diskriminiert***

Die Sanierung des Haushalts erfolgt nicht unverhältnismässig auf dem Rücken des Automobilisten. Von diesem wird lediglich ein Beitrag erwartet. Mehrleistungen werden im Rahmen der Sanierungsmassnahmen 1992 beispielsweise auch von der Nationalbank, den Tabakkonsumenten und in der Zukunft den Spielbanken erwartet. Mit einem zweiten, für das laufende Jahr angekündigten Sanierungspaket werden weitere Steuern erhöht werden müssen; der Automobilist sollte indessen davon nicht mehr direkt betroffen werden. Mit der Erhöhung des Vignettenpreises soll nur die aufgelaufene Teuerung ausgeglichen, d.h. dem Autofahrer keine reale Mehrbelastung auferlegt werden. Zudem werden neu die Einnahmen aus der Vignette zweckgebunden für die Strasse verwendet. Auf die Weiterbearbeitung des Oekobonus hat der Bundesrat verzichtet. Die Idee einer CO<sub>2</sub>-Abgabe wird zwar weiterverfolgt, aber in Abstimmung mit den anderen westlichen Industriestaaten, insbesondere mit EG. Bei ihrer Bemessung wäre der bereits gegebenen Fiskalbelastung insbesondere der Treibstoffe Rechnung zu tragen. Auch aus dem Aktionsprogramm "Energie 2000" lassen sich keine einseitigen Belastungen des Privatverkehrs ableiten.

### ***Schwindender Anteil der Treibstoffzölle am Bundeshaushalt***

Der Anteil der Treibstoffzolleinnahmen am Bundeshaushalt ist in den letzten Jahren laufend gesunken. Betrug er 1970 noch 15 Prozent, belief er sich 1980 auf 13 Prozent und 1990 auf 9 Prozent. Dank der Treibstoffzollerhöhung wird der Anteil bis 1996 auf 11 Prozent ansteigen. Auch diese Zahlen belegen, dass sich der Automobilist nicht als Milchkuh der Nation vorkommen muss.

**Mehreinnahmen aus der Treibstoffzollerhöhung**

Die Erhöhung um 20 Rappen je Liter bringt dem Bund die folgenden Mehreinnahmen:

in Mio Fr.

| Mehreinnahmen aus: | 1992 | 1993         | 1994         | 1995         | 1996         |
|--------------------|------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| - Grundzoll        | -    | 1 020        | 1 300        | 1 350        | 1 400        |
| - WUSt             | -    | 40           | 80           | 80           | 90           |
| <b>Total</b>       |      | <b>1 060</b> | <b>1 380</b> | <b>1 430</b> | <b>1 490</b> |

**Entwicklung der Treibstoffzolleinnahmen (inkl. Erhöhung des Grundzolls)**

in Mio Fr.

|                                      | 1992         | 1993         | 1994         | 1995         | 1996         |
|--------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Treibstoffzolleinnahmen</b>       | <b>3 260</b> | <b>4 370</b> | <b>4 740</b> | <b>4 880</b> | <b>5 020</b> |
| davon:                               |              |              |              |              |              |
| - Grundzoll                          | 1 410        | 2 450        | 2 770        | 2 860        | 2 950        |
| - Zollzuschlag                       | 1 850        | 1 920        | 1 970        | 2 020        | 2 070        |
| <b>zweckgebunden für Strassenbau</b> | <b>2 555</b> | <b>3 145</b> | <b>3 355</b> | <b>3 450</b> | <b>3 545</b> |
| Anteil in %                          | 78,4         | 72,0         | 70,8         | 70,7         | 70,6         |
| <b>allgemeine Bundesmittel</b>       | <b>705</b>   | <b>1 225</b> | <b>1 385</b> | <b>1 430</b> | <b>1 475</b> |
| Anteil in %                          | 21,6         | 28,0         | 29,2         | 29,3         | 29,4         |

### ***Keine Erhöhung der Steuerquote zu befürchten***

Die Treibstoffzollerhöhung bringt keinen Anstieg der Steuerquote (Fiskaleinnahmen in % des Bruttoinlandprodukts), sondern verhindert, dass sich diese angesichts allgemein schwacher Steuereingänge und Steuererleichterungen (Stempelsteuern!) weiter zurückbildet.

| <i>Steuerquote</i>                   | <b>1992</b><br>(%) | <b>1993</b><br>(%) | <b>1994</b><br>(%) | <b>1995</b><br>(%) | <b>1996</b><br>(%) |
|--------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| - <u>ohne</u> Treibstoffzollerhöhung | 9,4                | 8,7                | 9,1                | 8,7                | 9,1                |
| - <u>mit</u> Treibstoffzollerhöhung  | 9,4                | 9,0                | 9,5                | 9,1                | 9,5                |

Der Bund kann somit keinesfalls als Steuertreiber kritisiert werden; er will lediglich das bisherige Steuerniveau gesamthaft wahren.

### ***Schwerwiegende Konsequenzen bei einem Nein***

Würde die Vorlage abgelehnt, würde dies einschneidende Sparmassnahmen zur Folge haben. Ausser dem Strassenbau, der redimensioniert werden müsste, kämen auch die anderen Bundesaufgaben nicht um schmerzhaft Abstriche herum. Da der Bundeshaushalt ein Transferhaushalt ist, d.h. zwei Drittel aller Ausgaben an die Kantone, die Sozialversicherungen und die Landwirtschaft gehen, wären die Folgen der Sparpolitik im ganzen Land zu spüren. Der Bund könnte die prioritären Aufgaben wie Bildung und Forschung, Umweltschutz, soziale Sicherheit und regionalen Ausgleich nicht mehr im bisherigen Umfang wahrnehmen. Betroffen wäre die Jugend und die Zukunft des Landes, aber auch die wirtschaftlich schwächeren Bevölkerungskreise und die Regionen, die auf einen wirkungsvollen Sozial- und Finanzausgleich angewiesen sind.

### ***Gerade die peripheren Regionen haben ein Interesse***

Das Argument, dass gerade die abgelegenen Gebiete von der Zollerhöhung getroffen würden, ist nicht stichhaltig. Verschiedene Studien belegen, dass die Pendler in Grossagglomerationen mehr Kilometer fahren als die Bewohner in Berggebieten. Nur die Automobilisten, die im Zentrum der Städte wohnen, fahren weniger. Kilometerleistungen von Personenwagen aus Haushalten mit einem einzigen Auto:

|                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| - Pendler in Grossagglomerationen: | 15 324 km |
| - Bergregionen gemäss IHG:         | 13 991 km |
| - Grossstadtzentren:               | 13 753 km |

(Quelle: Fahrleistungen im schweizerischen Personenverkehr, Dienst für Gesamtverkehrsfragen, GVF-Bericht 4/91)

Nicht zu trifft auch die Befürchtung, dass der Warentransport von und nach den Bergregionen eine überdurchschnittliche Transportstrecke benötige. Die revidierte Untersuchung über den Warentransport 1984 zeigt, dass eine Tonne Ware mit Ziel einer Bergregion im Mittel 22,6 km transportiert wird, während diese Distanz in Nicht-Bergregionen 25,3 km beträgt.

**Fazit:** Die Bergregionen werden von der Treibstoffzollerhöhung nicht überdurchschnittlich belastet; dagegen würden sie bei Ablehnung der Vorlage durch die nachfolgenden Sparmassnahmen weit stärker getroffen.

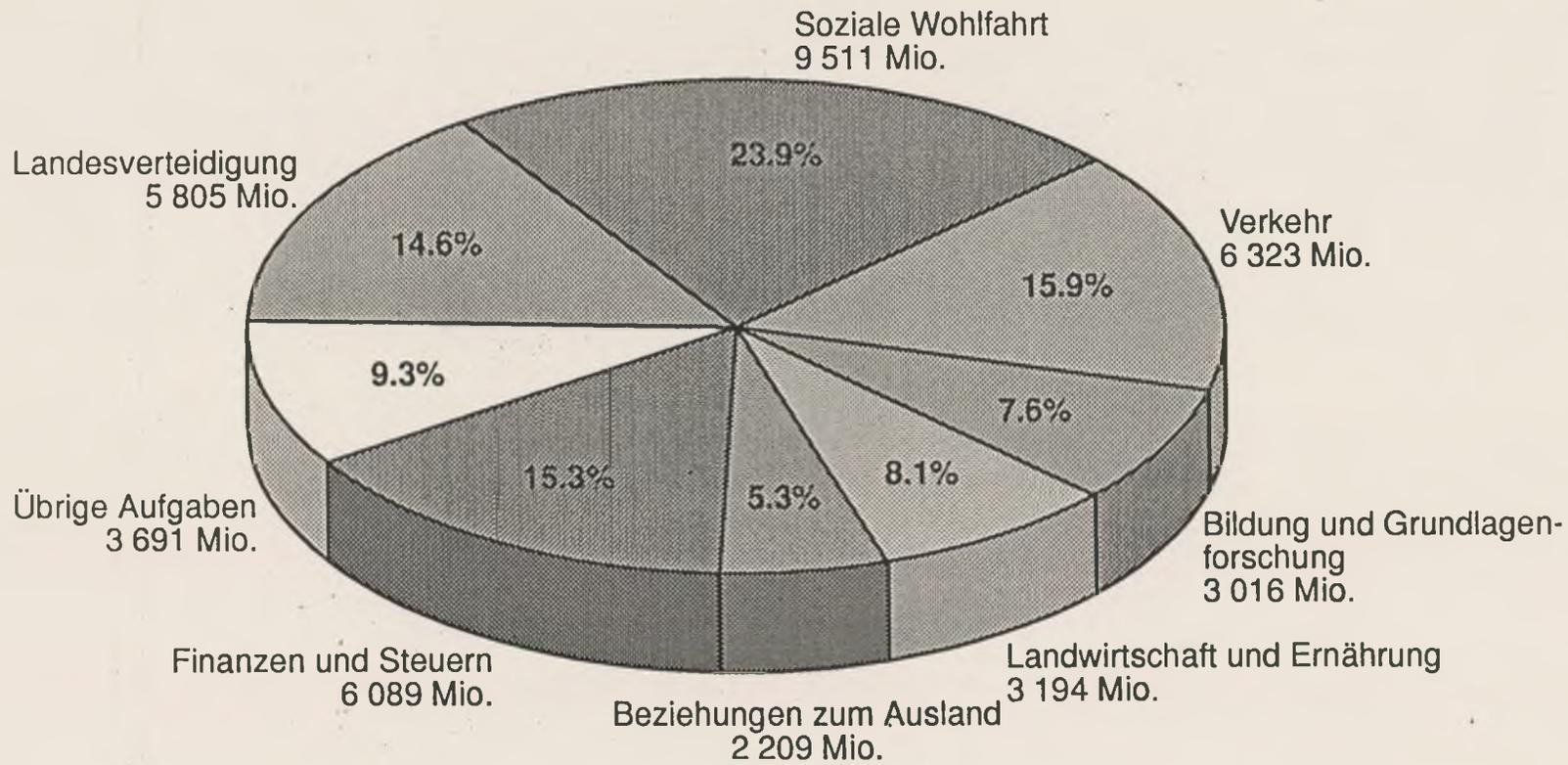
***Finanzpolitische Argumente***

**Zahlen. Graphiken**

# Übersicht über die ausgabenstärksten Aufgabengebiete

in % der Gesamtausgaben

V 1993: 39 738 Mio.

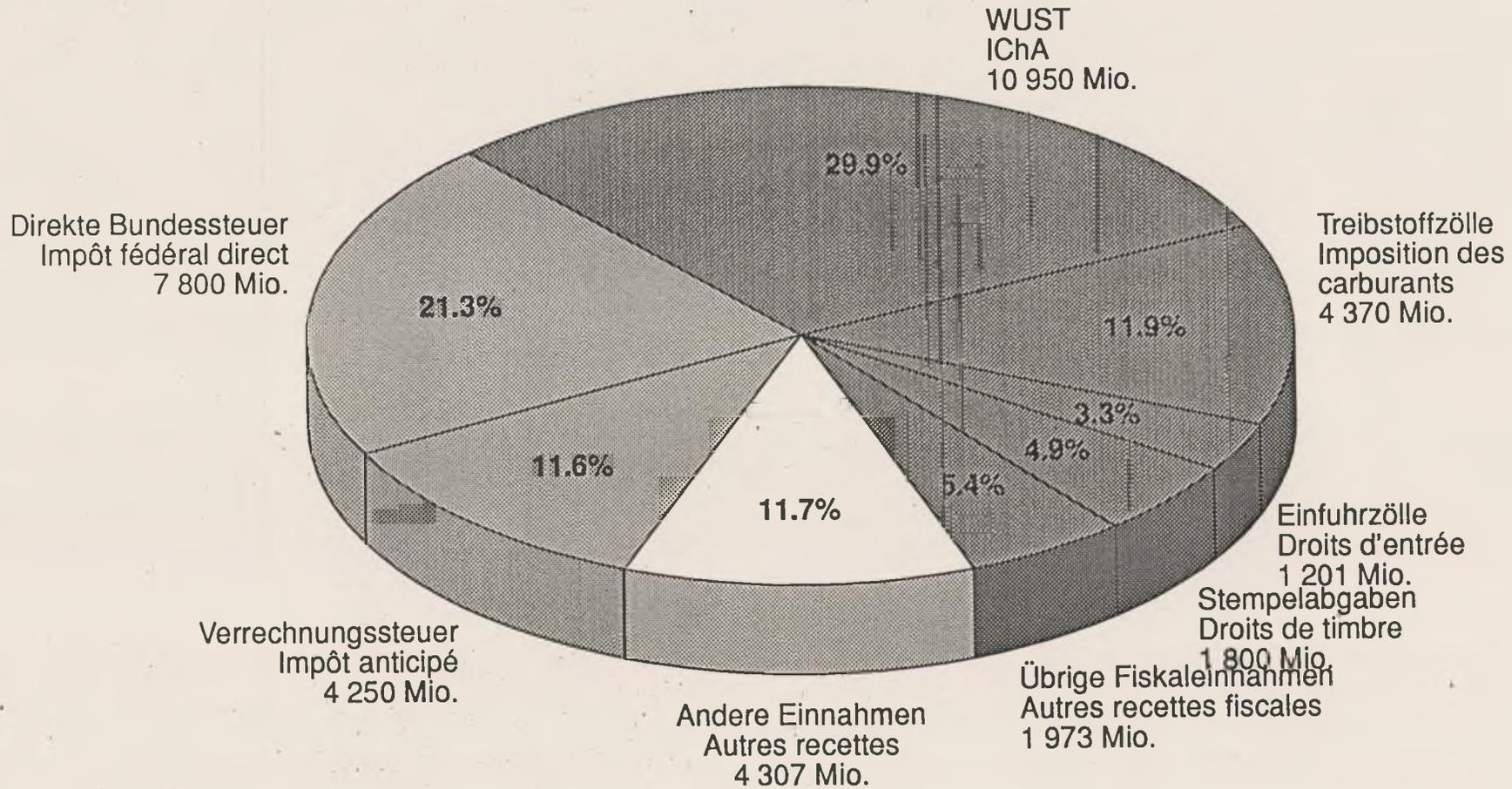


# Struktur der Bundeseinnahmen Composition des recettes fédérales


 Direkte Steuern  
 Impôts directs  
 12 050 Mio. 32.9%


 Indirekte Steuern  
 Impôts indirects  
 20 294 Mio. 55.4%

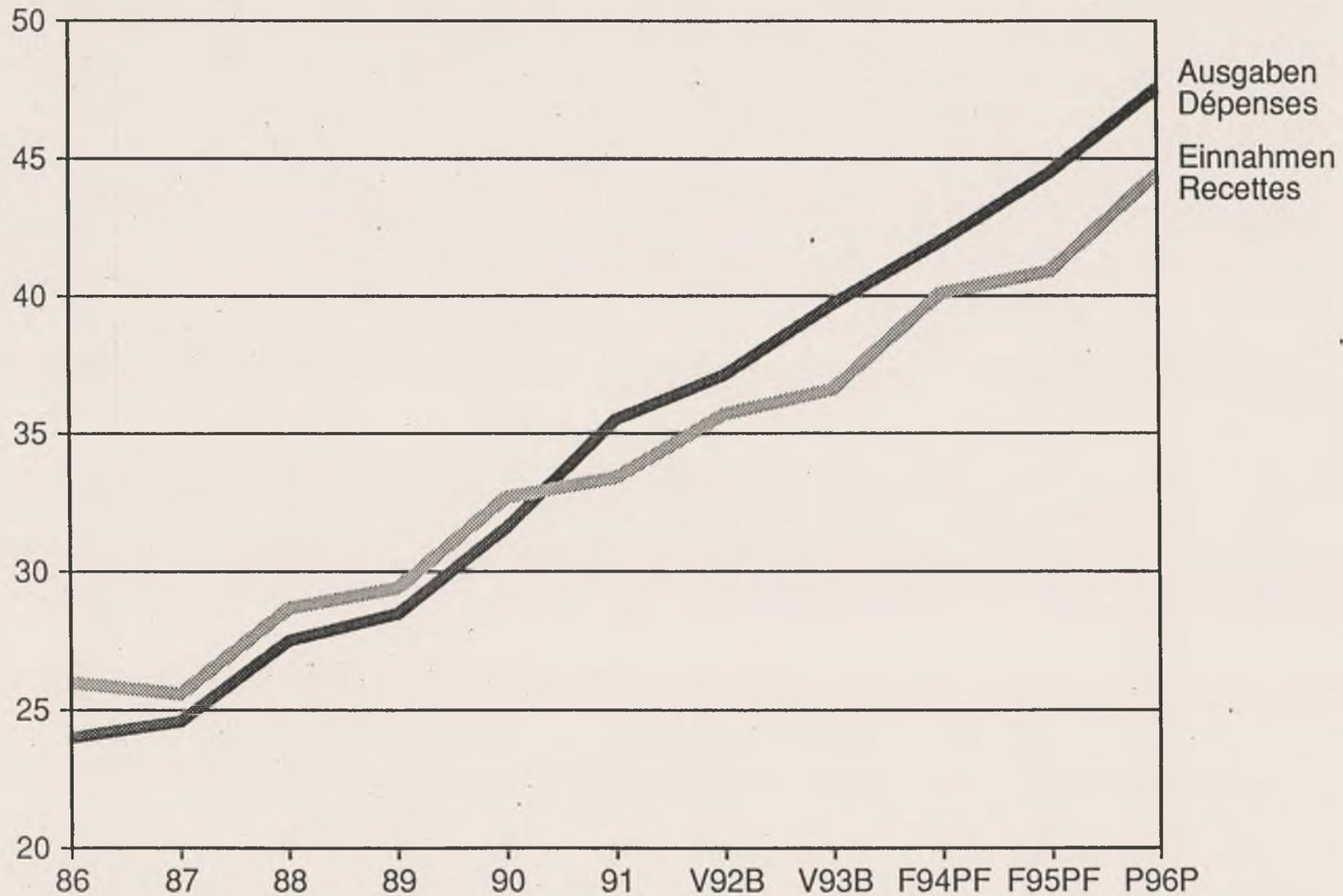
**Total Einnahmen**  
**Total des recettes**  
**V/B 1993: 36 651 Mio.**



# Entwicklung der Ausgaben und Einnahmen des Bundes 1986 - 1996

## Evolution des dépenses et des recettes de 1986 - 1996

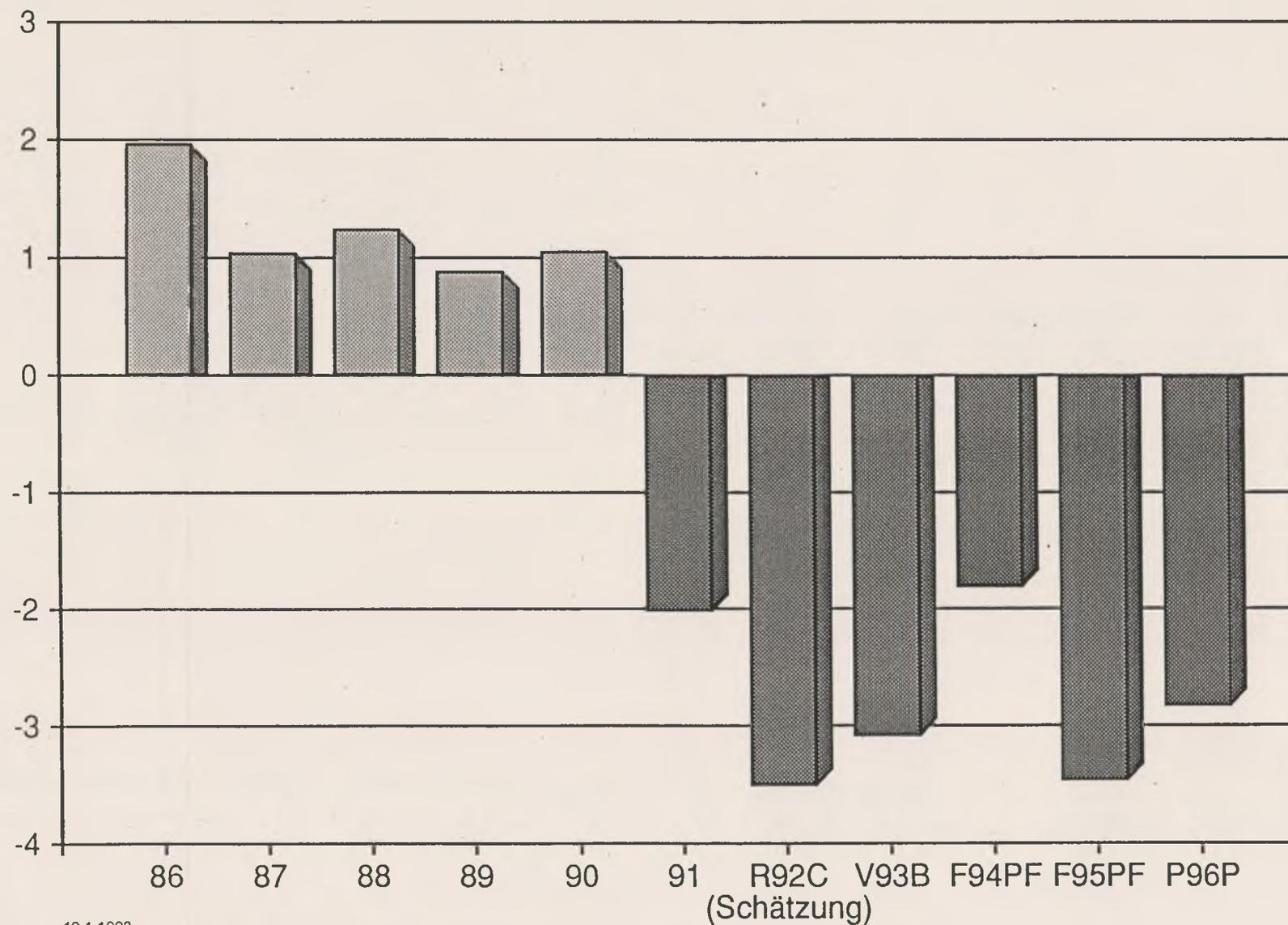
Mrd. Franken  
Mrds francs



# Ergebnisse der Finanzrechnung 1986 - 1996

## Résultats du compte financier 1986 - 1996

Mrd. Fr.

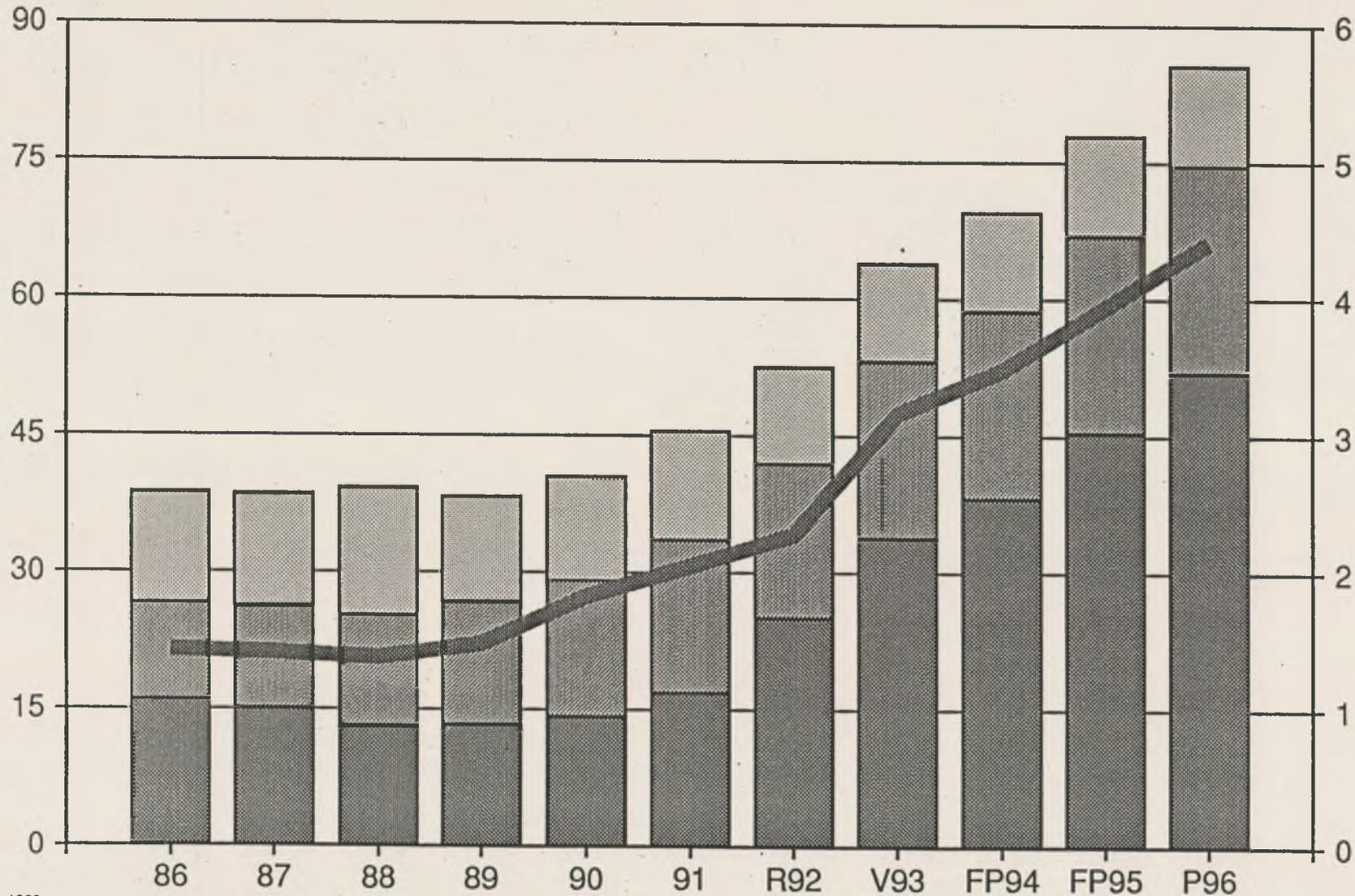


# Entwicklung von Schulden und Zinsausgaben 1986 - 1996

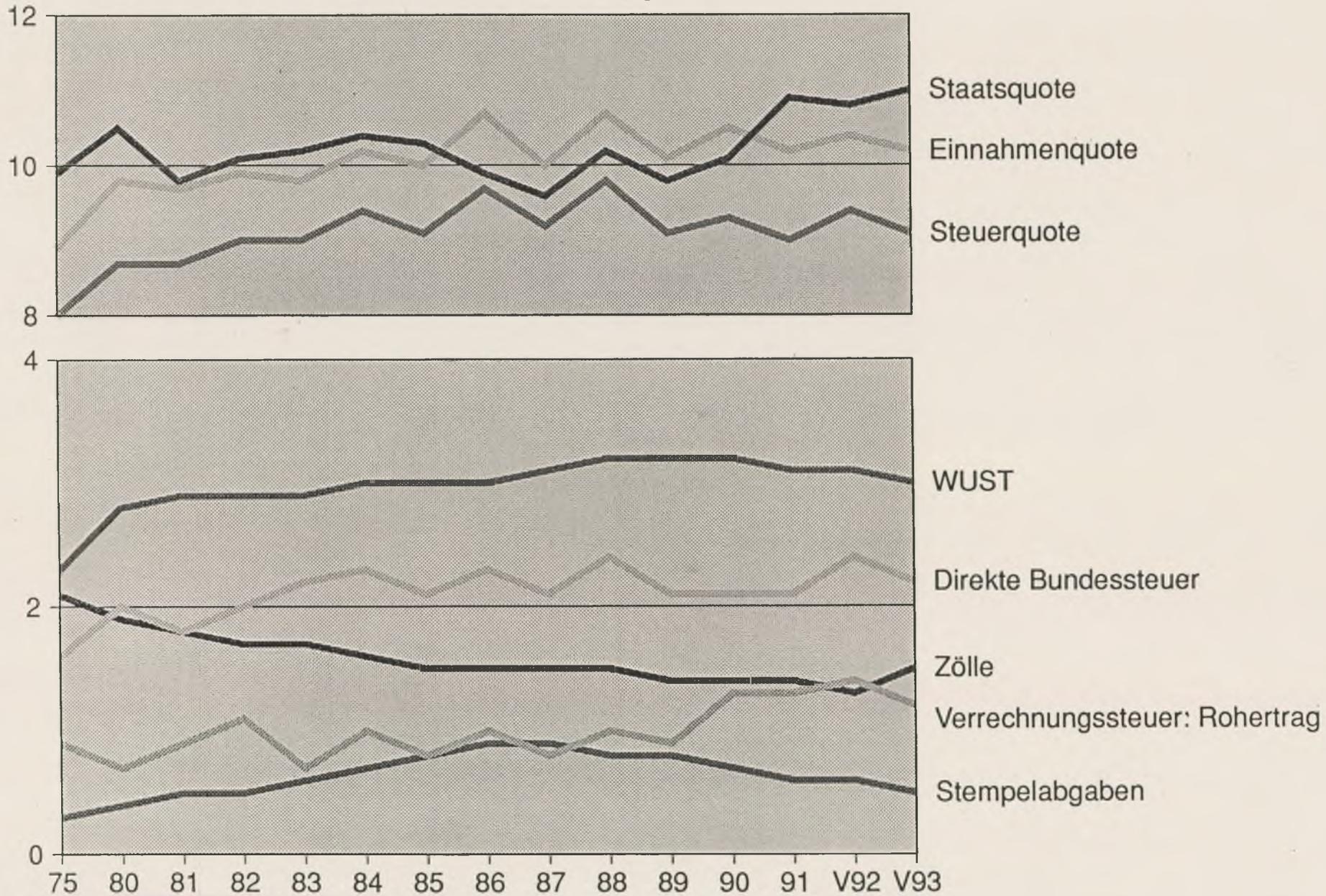
- Geld- und Kapitalmarktschulden
- Guthaben Eidg. Versicherungskasse
- Übrige Schulden

— Zinsausgaben in Mrd. Franken

Mrd. Franken

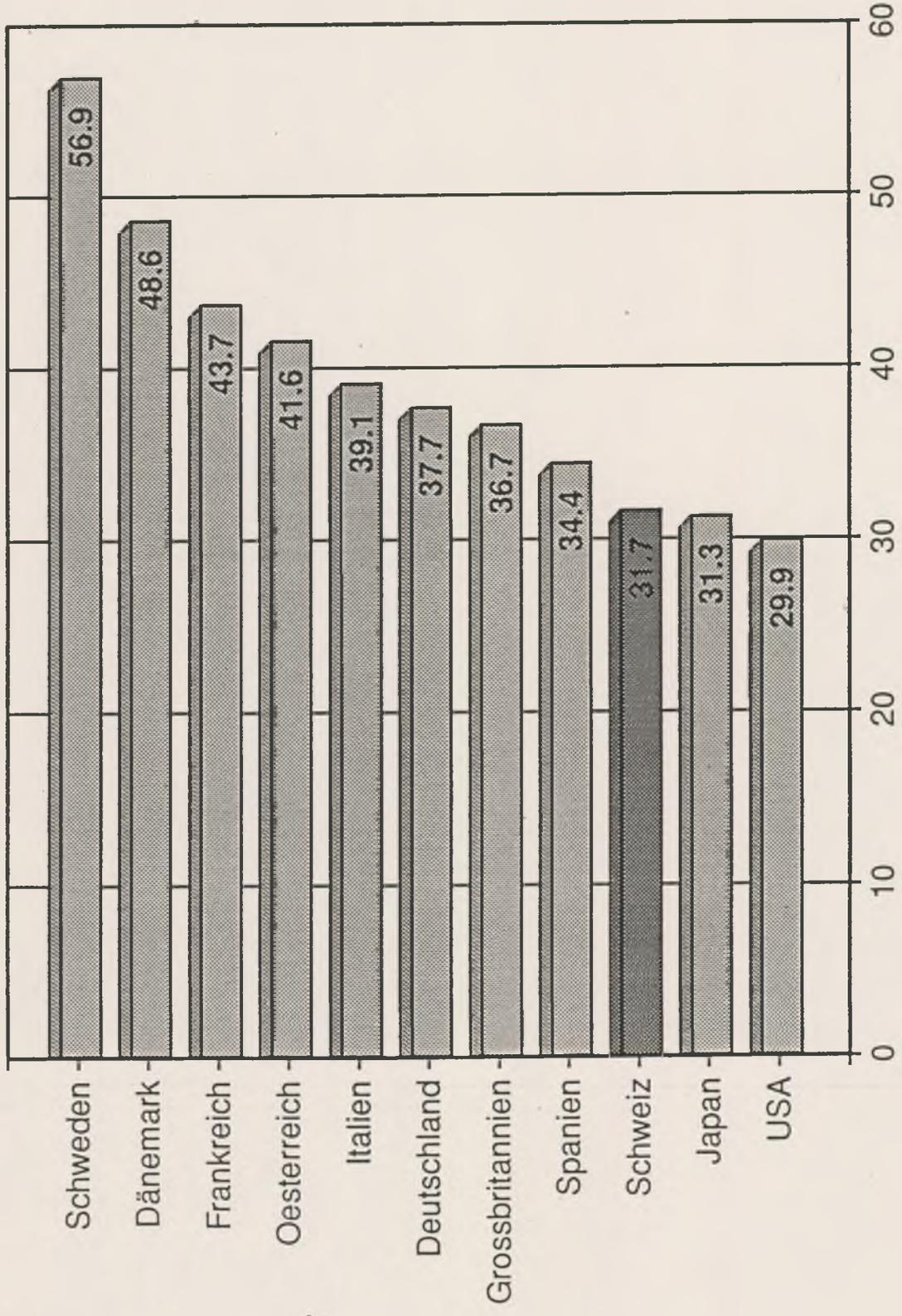


# Einnahmen und Gesamtausgaben des Bundes in Prozent des Bruttoinlandproduktes



# Steuerbelastung im internationalen Vergleich

Total Fiskaleinnahmen in % des BIP, 1990



inkl. Sozialversicherungsbeiträge

#### **4. FINANZIERUNG DER STRASSENAUSGABEN**

##### ***Rückstellung für Strassenverkehr ("Strassenfonds") bald aufgebraucht***

In den Jahren 1965 bis 1975 konnten nicht alle Ausgaben des Bundes für die Nationalstrassen aus den Einnahmen gedeckt werden. Der Bund musste darum jährlich 100 bis 200 Millionen Franken aus allgemeinen Steuergeldern vorschliessen, so dass der Fehlbetrag bei der Rückstellung im Jahre 1974 auf 2,8 Milliarden anwuchs.

1974 wurde dann der Treibstoffzöllzuschlag von 20 auf 30 Rappen erhöht. So konnten die Ausgaben für das Strassenwesen gedeckt und die Vorschüsse des Bundes zurückbezahlt werden. Die Einnahmen waren bis 1989 höher als die Ausgaben, so dass die Rückstellung auf 2,3 Milliarden Franken anstieg. Seither haben sich regelmässig bedeutende Ausgabenüberschüsse eingestellt (300 bis 400 Millionen pro Jahr). Würden einnahmenseitig keine Massnahmen ergriffen, so wäre die Rückstellung im Laufe des Jahres 1994 gänzlich aufgebraucht (siehe Grafik im Anhang dieses Kapitels). Im Unterschied zu früher kann der Bund heute keinen Vorschuss mehr leisten. Die neue Gesetzgebung, wie sie 1983 vom Volk akzeptiert wurde, wie auch die heutige Finanzlage schliessen dies aus.

##### ***Fertigstellung des Nationalstrassennetzes***

Durch die Verwerfung der Volksinitiative "Stopp dem Beton" und der "Kleeblatt-Initiativen" hat das Volk seinem Wunsch nach Fertigstellung des Nationalstrassennetzes Ausdruck verliehen.

Der Bundesrat hat in der Folge am 1. April 1992 ein neues Langfristprogramm für den Nationalstrassenbau, das vierte, beschlossen. Dadurch sollen die wichtigsten Teilstücke des Natio-

nalstrassennetzes bis zum Jahr 2002 fertiggestellt werden können. Dieses Programm lässt sich allerdings nur verwirklichen, wenn die Treibstoffzölle erhöht werden.

Parlamentarier verlangten in Vorstössen (Motionen Cavadini/Kohler), dass das Nationalstrassennetz schon im Jahr 2000 beendet sein solle. Ein solches Ziel ist aber unrealistisch. Denn der Bau eines Autobahnteilstücks hängt nicht allein von seiner Finanzierung ab. Andere Faktoren spielen ebenfalls eine wichtige Rolle, so

- die technischen und geologischen Schwierigkeiten,
- die Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen, damit das zu erstellende Teilstück auch den Erfordernissen der Umweltschutzgesetzgebung entspricht,
- der Abschluss der hängigen Verfahren,
- die Finanzlage der betroffenen Kantone, müssen sie doch einen Finanzierungsbeitrag an die Arbeiten leisten.

### ***Vorrangige Behandlung der Westschweiz***

Noch sind rund 20 Prozent des Nationalstrassennetzes zu bauen. Der grösste Teil davon (2/3) ist in der Westschweiz. Die Mittel, die der Bund noch investieren muss, belaufen sich schätzungsweise auf 22 Milliarden (die Teuerung nicht eingerechnet). Für 1993 hat das Parlament den Kredit für den Nationalstrassenbau gegenüber dem Vorjahr um rund 300 Millionen auf 1,581 Milliarden erhöht. 100 Millionen werden allerdings nur freigegeben, wenn das Volk die Treibstoffzollerhöhung annimmt. Gemäss dem vierten Nationalstrassenbauprogramm sollten ab 1995 bis zum Jahr 2002 jährlich 1,8 Milliarden für den Nationalstrassenbau eingesetzt werden. Dies sind im Vergleich zu 1992 jährlich 500 Millionen mehr.

55 bis 60 Prozent der 1993 zur Verfügung stehenden Mittel, d.h. ungefähr 900 Millionen, werden in der Westschweiz und im Tessin investiert.

### ***Bedürfnisse für die Alpentransversalen***

Das Volk hat im September 1992 dem Bau der neuen Eisenbahn-Alpentransversalen zugestimmt. Damit hat es auch den Grundsatz angenommen, ein Viertel der Baukosten sei aus den Treibstoffzöllen zu finanzieren. Man erwartet, dass diese Transversalen den Strassenverkehr entlasten werden. Erste Untersuchungen machen deutlich, dass ab 1997 für den Bau dieser Transversalen jährlich 400 bis 600 Millionen aus der Treibstoffzollrückstellung entnommen werden müssen.

### ***Bedürfnisse für die Hauptstrassen***

Der Bund beteiligt sich mit beachtlichen Summen an der Finanzierung des Baus bestimmter kantonaler Hauptstrassen. Zurzeit fliessen solche Finanzhilfen in den Bau der Umfahrungsstrasse von Locarno, die Tunnelbauten durch die Vue-des-Alpes, die Umfahrungsstrassen von Grellingen und Trin (Oberalp). Dank der Treibstoffzolleinnahmen kann der Hauptstrassenbau mit jährlich 250 bis 300 Millionen Franken unterstützt werden.

### ***Bedürfnisse für Umweltschutzmassnahmen***

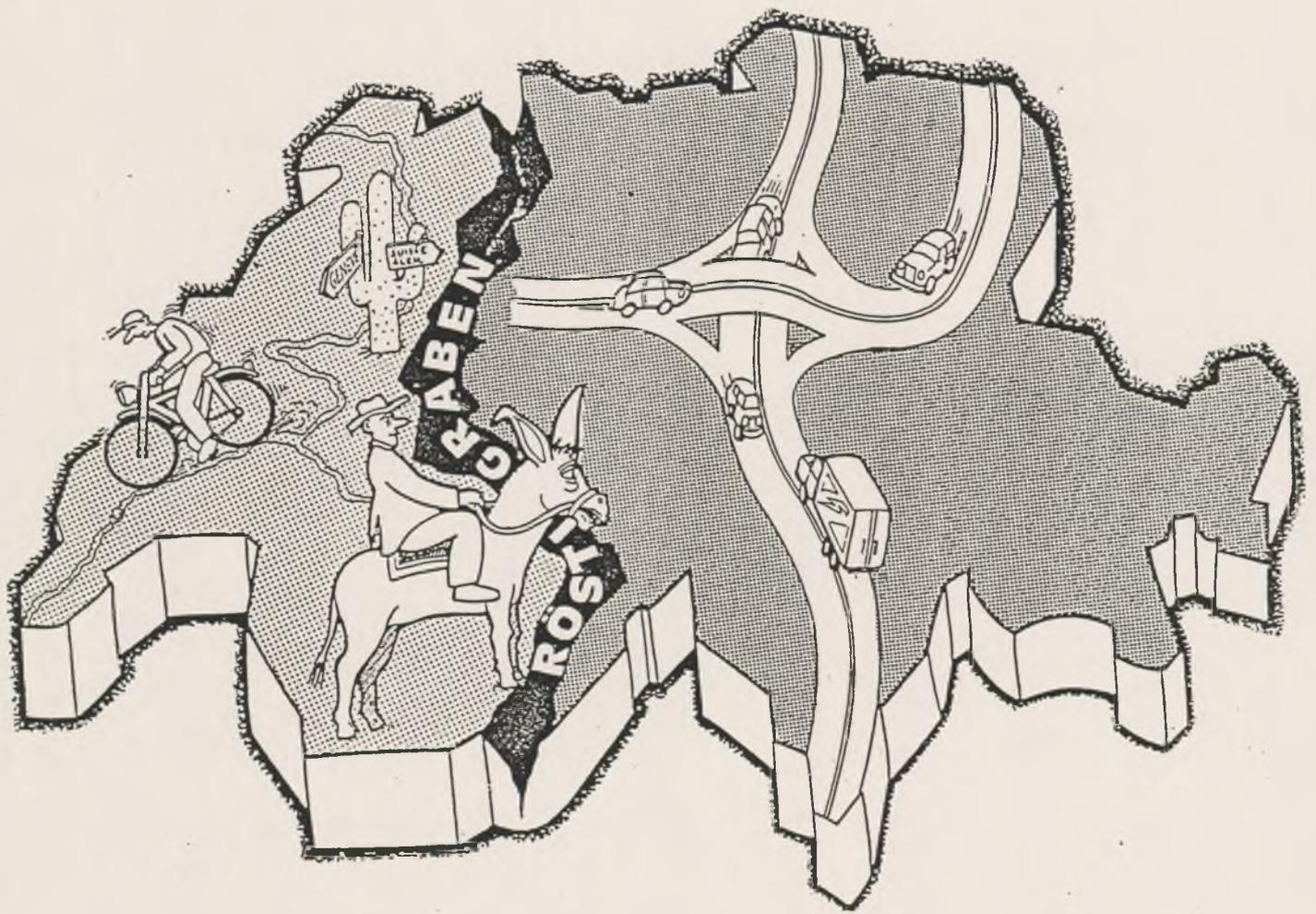
Mit den Treibstoffzolleinnahmen können auch Luft- und Lärmschutzmassnahmen entlang der Strassen sowie eine Reihe anderer Massnahmen finanziert werden. Der dafür eingesetzte Betrag belief sich 1991 auf 170 Millionen. Ab 1996 dürfte er auf jährlich rund 220 Millionen steigen. Dazu kommen noch die Kosten für die Massnahmen im Bereich der Nationalstrassen. Allein schon die Lärmschutzmassnahmen auf den bestehenden Teilstücken belaufen sich auf schätzungsweise 50 Millionen pro Jahr.

***Schwerwiegende Folgen einer Verwerfung des Vorschlags***

Die Finanzierung aller oben erwähnten Bereiche wäre durch eine Ablehnung der Treibstoffzollerhöhung in Frage gestellt. Von den 1,581 Milliarden, die das Parlament für 1993 für den Nationalstrassenbau bewilligt hat, blieben 100 Millionen sofort blockiert. Das vierte Langfristprogramm für den Nationalstrassenbau könnte nicht verwirklicht werden. Ohne die Treibstoffzollerhöhung müssen allein schon 1993 650 Millionen der Rückstellung entnommen werden. Im Laufe des Jahres 1994 wäre sie schliesslich ganz aufgebraucht. Infolgedessen müssten alle Ausgaben im Strassenwesen, zuallererst aber die Ausgaben für die Nationalstrassen, gekürzt werden. Die Strassenbenutzerinnen und -benutzer wären nicht die einzigen Leidtragenden. In ganzen Regionen, vor allem in der Romandie, und im Bausektor würde sich die ohnehin stark spürbare Rezession noch verschlimmern. Der "Röstigraben" würde weiter vertieft.

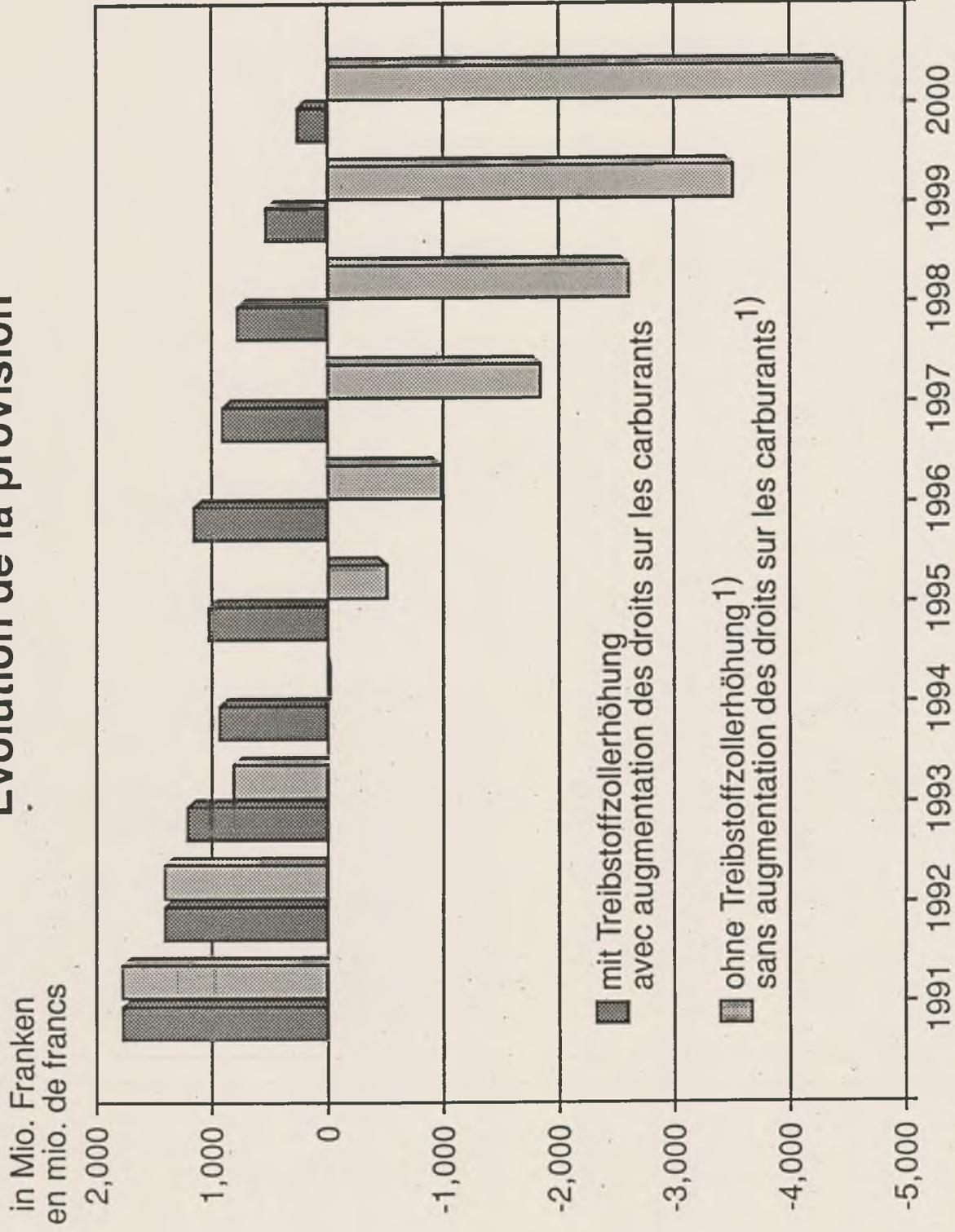
***Finanzierung der Strassenausgaben***

**Zahlen. Graphiken. Karten**





# Entwicklung der Rückstellung Evolution de la provision



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<br>1991   | R<br>1991   | V<br>1992   | V<br>1993   | F<br>1994   | F<br>1995   | F<br>1996   | 1997        | 1998        | 1999        | 2000        |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>NATIONALSTRASSEN</b>                        |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| 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        |             |             |             |             |
| <b>HAUPTSTRASSEN</b>                           |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| Hauptstrassen                                  | 350         | 350         | 260         | 268         | 297         | 305         | 315         |             |             |             |             |
| <b>ÜBRIGE WERKGEBUNDENE BEITRÄGE</b>           |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| Niveauübergänge                                | 43          | 43          | 28          | 36          | 41          | 43          | 45          |             |             |             |             |
| Verkehrstrennungsmassnahmen                    | 36          | 27          | 40          | 30          | 52          | 72          | 77          |             |             |             |             |
| Uebrig Strassen, Unwetter 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           |             |             |             |             |
| ditto, 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          |             |             |             |             |
| ditto/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         |             |             |             |             |
| <b>NICHT WERKGEBUNDENE BEITRÄGE</b>            |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| Allg. Strassenbeiträge                         |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| u. Finanzausgleich                             | 278         | 281         | 285         | 334         | 374         | 437         | 449         |             |             |             |             |
| ditto/a.o. Anteil                              | 140         | 140         | 140         | 95          | 100         | 100         | 100         |             |             |             |             |
| Int. Alpenstrassen/<br>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          |             |             |             |             |
| <b>TOTAL AUSGABEN</b>                          | <b>2993</b> | <b>2970</b> | <b>2917</b> | <b>3343</b> | <b>3630</b> | <b>3824</b> | <b>3897</b> | <b>4400</b> | <b>4400</b> | <b>4650</b> | <b>4800</b> |
| <b>EINNAHMEN</b>                               |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| Treibstoffzollanteil                           | 685         | 683         | 705         | 1225        | 1385        | 1430        | 1475        |             |             |             |             |
| Treibstoffzollzuschlag                         | 1810        | 1839        | 1850        | 1920        | 1970        | 2020        | 2070        |             |             |             |             |
| Schwerverkehrsabgabe                           |             |             |             |             |             | 197         | 204         |             |             |             |             |
| Autovignette                                   |             |             |             |             |             | 270         | 278         |             |             |             |             |
| <b>TOTAL EINNAHMEN</b>                         | <b>2495</b> | <b>2522</b> | <b>2555</b> | <b>3145</b> | <b>3355</b> | <b>3917</b> | <b>4027</b> | <b>4150</b> | <b>4270</b> | <b>4400</b> | <b>4530</b> |
| <b>Einnahmen-(+)/Ausgaben-(-)</b>              | <b>-498</b> | <b>-448</b> | <b>-362</b> | <b>-198</b> | <b>-275</b> | <b>93</b>   | <b>130</b>  | <b>-250</b> | <b>-130</b> | <b>-250</b> | <b>-270</b> |
| <b>Ueberschuss</b>                             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| <b>RUECKSTELLUNG</b>                           |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| Stand Jahresende                               | 1725        | 1775        | 1413        | 1215        | 941         | 1033        | 1163        | 913         | 783         | 533         | 263         |

## 5. ENTWICKLUNG DER TREIBSTOFFZOLLBELASTUNG

### *Grundzoll und Zollzuschlag*

Seit 1936 hat sich der Grundzoll auf Treibstoffen nicht verändert. Er beträgt Fr. 26.50 je 100 kg brutto (das heisst 22,67 Rappen je Liter). 1985 wurden für verbleites und für unverbleites Benzin unterschiedliche Zölle eingeführt. Der Unterschied ist so bemessen, dass der Ertrag gesamthaft dem obigen Ansatz entspricht.

Der Zollzuschlag wurde 1962 eingeführt, als man mit dem Bau des Nationalstrassennetzes begann. Er betrug damals 5 Rappen je Liter. Er wurde sukzessive erhöht, letztmals 1974, als er auf 30 Rappen je Liter festgesetzt wurde. Die Graphik im Anhang dieses Kapitels veranschaulicht die Entwicklung der *nominellen* Gesamtzollbelastung je Liter Treibstoff - von 1936 bis zum Inkrafttreten der jetzt vorgesehenen Erhöhung.

### *Reale Zollbelastung: Nur noch ein Drittel von 1936*

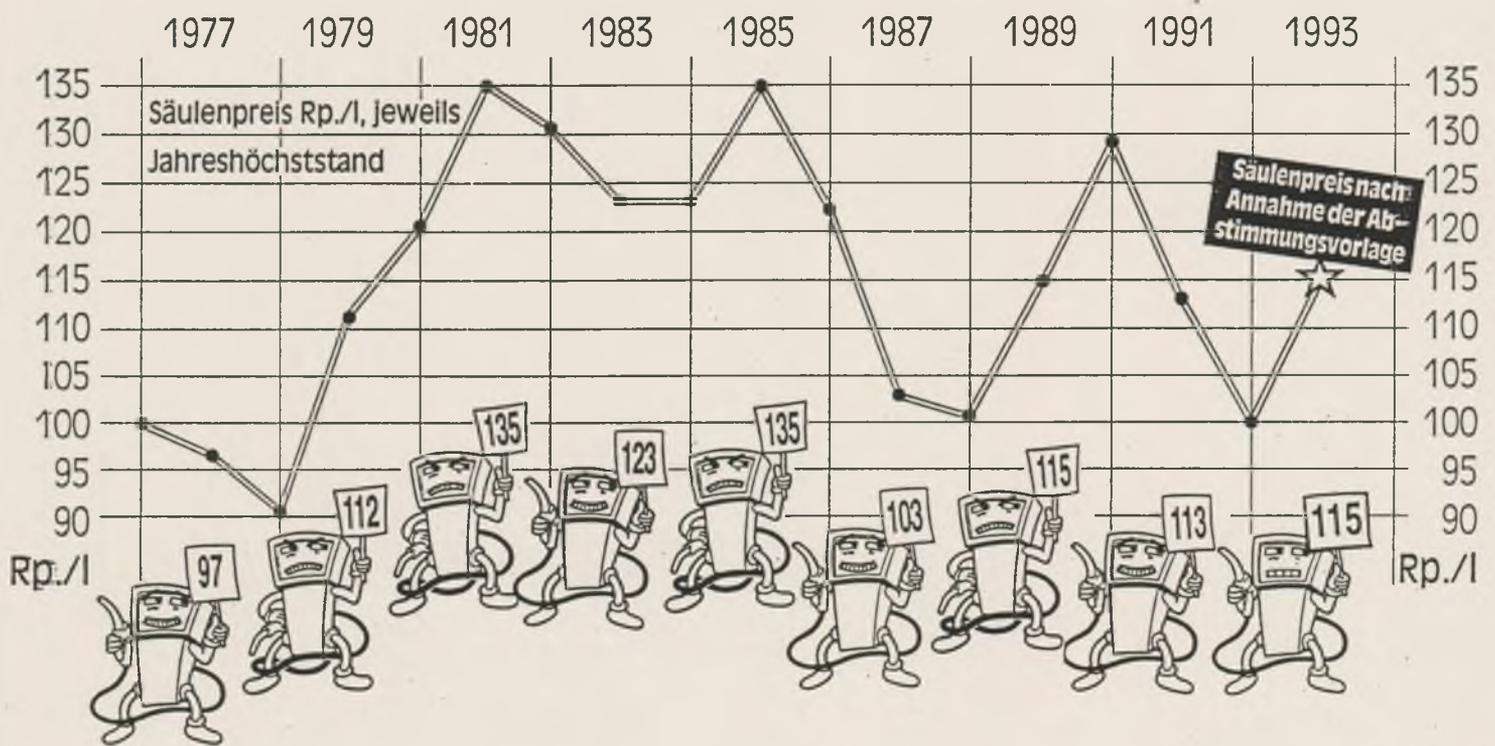
Die Graphik im Anhang belegt auch eindeutig, dass der Treibstoffzoll im Laufe der Jahre trotz der Einführung des Zollzuschlags einer starken Erosion ausgesetzt war. Betrug die Zollbelastung 1936 22,67 Rappen je Liter, so belief sie sich 1992 real nur noch auf 7,8 Rappen je Liter. Nach der nun vorgesehenen Erhöhung wird der Treibstoffzoll real etwa dem Niveau der Jahre 1983/84 entsprechen. Würde man die Zollbelastung von 1936 den gestiegenen Lebenskosten anpassen, so betrüge sie heute über 1,5 Franken je Liter (statt derzeit 52,67 Rappen je Liter beziehungsweise - nach der vorgesehenen Erhöhung - 72,67 Rappen je Liter).

*Entwicklung der Treibstoffzollbelastung (in Rp./l)*

| <b>Jahr</b> | <b>Grundzoll</b> | <b>Zollzuschlag</b> | <b>Total</b> |
|-------------|------------------|---------------------|--------------|
| 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        |

***Entwicklung der Treibstoffzollbelastung***

**Zahlen. Graphiken**

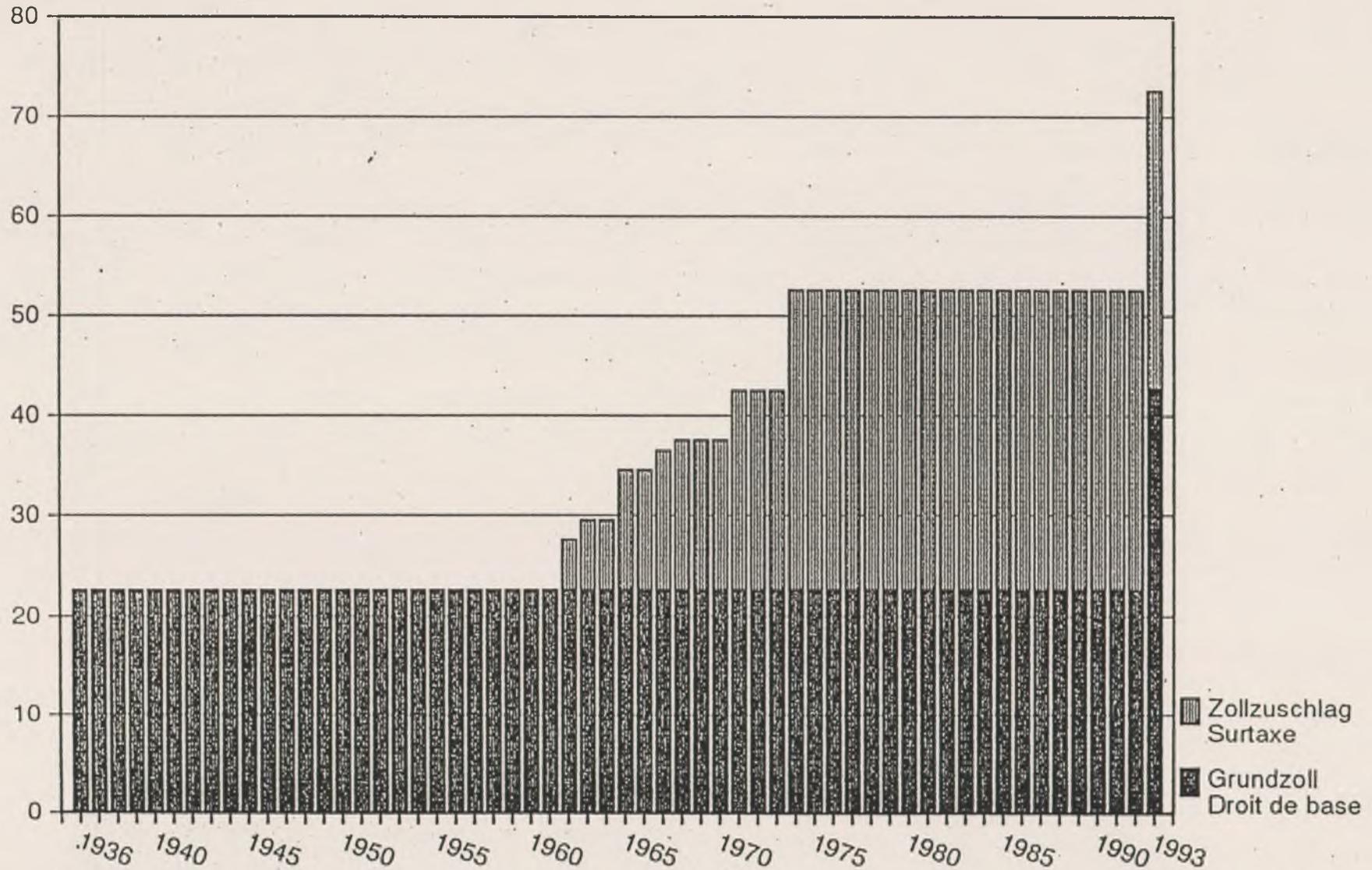


ENTWICKLUNG DER ZOLLBELASTUNG AUF TREIBSTOFFEN (in Rp./l)

| Jahr | Grundzoll | Zuschlag | Total |
|------|-----------|----------|-------|
| 1936 | 22,67     |          | 22,67 |
| 1962 | 22,67     | 5        | 27,67 |
| 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 |

# ENTWICKLUNG DER ZOLLBELASTUNG AUF BENZIN (NOMINEL) EVOLUTION DE LA CHARGE DOUANIÈRE 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

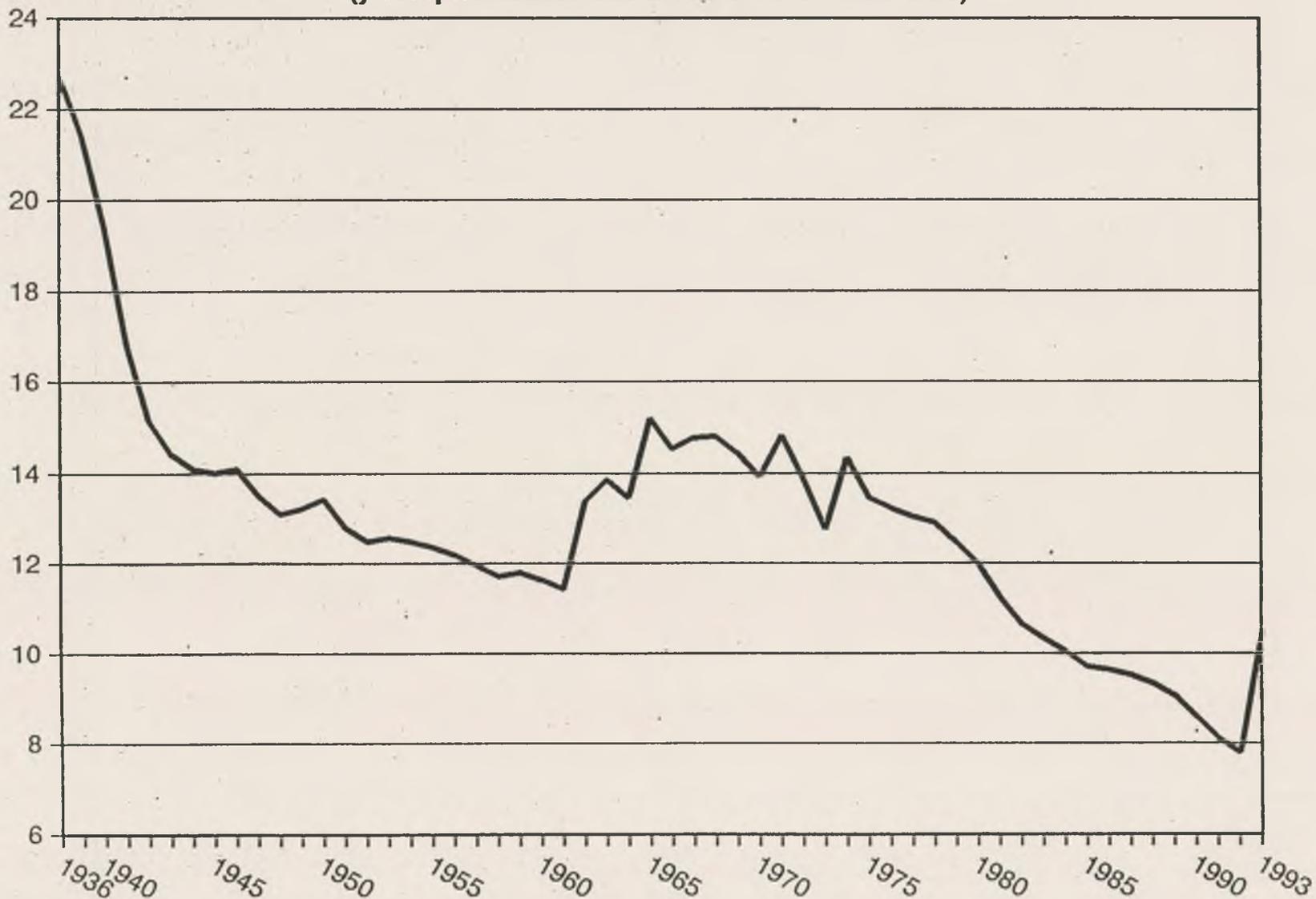
In den Preisen von 1936

Aux prix de 1936

(inkl. Treibstoffzollerhöhung)

(y compris hausse des droits sur les carburants)

Rappen pro Liter Benzin  
Centimes par litre d'essence



## **6. TREIBSTOFFPREISE IM VERGLEICH**

### *Aufbau der Treibstoffpreise*

(Beilage: Preisbild an der Tankstelle)

### *Tanksäulenpreise im internationalen Vergleich*

(Beilagen: - Tanksäulenpreise in Grenzzonen  
- Benzin-/Dieselpreise in Europa)

***Treibstoffpreise im Vergleich***

**Zahlen. Graphiken**

## Preisbild der Treibstoffe an der Tankstelle

| Art der Treibstoffe<br>Dichte bei 15° C                        | Benzin unverbleit<br>0,744 kg/l |  | Benzin super verbleit<br>0,744 kg/l |  | Dieselöl<br>0,835 kg/l |  | Flüssiggas<br>Propan<br>0,505 kg/l |  |
|--|---------------------------------|--|-------------------------------------|--|------------------------|--|------------------------------------|--|
|  | heute                           | nach der<br>Zollerhöhung<br>von 20 Rp./l | heute                               | nach der<br>Zollerhöhung<br>von 20 Rp./l | heute                  | nach der<br>Zollerhöhung<br>von 20 Rp./l | heute                              | nach der<br>Zollerhöhung<br>von 10 Rp./l |
| Preis franko Grenze nach<br>Handelsstatistik                   | Rp./l<br>21,95                  | Rp./l<br>21,95                           | Rp./l<br>22,24                      | Rp./l<br>22,24                           | Rp./l<br>23,40         | Rp./l<br>23,40                           | Rp./l<br>20,60                     | Rp./l<br>20,60                           |
| Lager- und Transportaufwand,<br>Gewinn/Tankstellen             | 14,24                           | 14,24                                    | 14,35                               | 14,35                                    | 15,66                  | 15,66                                    | 33,16                              | 33,16                                    |
| Carburagebühr<br>(Pflichtlagerhaltung)                         | <u>1,84</u>                     | <u>1,84</u>                              | <u>1,84</u>                         | <u>1,84</u>                              | <u>1,29</u>            | <u>1,29</u>                              | -                                  | -  |
| Heutige Preislage  | <b>38,03</b>                    | <b>38,03</b>                             | <b>38,43</b>                        | <b>38,43</b>                             | <b>40,35</b>           | <b>40,35</b>                             | <b>53,76</b>                       | <b>53,76</b>                             |
| Zollbelastung<br>(Grundzoll, Zollzuschlag und<br>Stat. Gebühr) | 50,48                           | 70,70                                    | 58,56                               | 78,78                                    | 55,70                  | 75,87                                    | 40,40                              | 50,70                                    |
| WUSt 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>                              |
| Mittlere Tankstellenpreise                                     | <b>94,0</b>                     | <b>115,47</b>                            | <b>103,0</b>                        | <b>124,48</b>                            | <b>102,0</b>           | <b>123,43</b>                            | <b>100,0</b>                       | <b>110,94</b>                            |
| Verteuerung in %   |                                 | + 23 %                                   |                                     | + 21 %                                   |                        | + 21 %                                   |                                    | + 11 %                                   |

## Reflét du prix des carburants à la colonne

| Genre de carburants<br>Densité à 15° C  | Essence sans plomb<br>0,744 kg/l |                                   | Essence super plombée<br>0,744 kg/l |                                   | Huile diesel<br>0,835 kg/l |                                   | Gaz liquide<br>Propane<br>0,505 kg/l |                                   |
|---|----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
|   | à ce jour                        | après la<br>hausse de<br>20 cts/l | à ce jour                           | après la<br>hausse de<br>20 cts/l | à ce jour                  | après la<br>hausse de<br>20 cts/l | à ce jour                            | après la<br>hausse de<br>10 cts/l |
| Prix franco frontière selon<br>statistique du commerce                              | <i>cts/l</i><br>21,95            | <i>cts/l</i><br>21,95             | <i>cts/l</i><br>22,24               | <i>cts/l</i><br>22,24             | <i>cts/l</i><br>23,40      | <i>cts/l</i><br>23,40             | <i>cts/l</i><br>20,60                | <i>cts/l</i><br>20,60             |
| Frais de transport, d'entrepo-<br>sage, marge, station-service                      | 14,24                            | 14,24                             | 14,35                               | 14,35                             | 15,66                      | 15,66                             | 33,16                                | 33,16                             |
| Taxe Carbura<br>(entrepasage 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   | <b>38,03</b>                     | <b>38,03</b>                      | <b>38,43</b>                        | <b>38,43</b>                      | <b>40,35</b>               | <b>40,35</b>                      | <b>53,76</b>                         | <b>53,76</b>                      |
| Charge douanière<br>(droit de douane de base, sur-<br>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  | <b>94,0</b>                      | <b>115,47</b>                     | <b>103,0</b>                        | <b>124,48</b>                     | <b>102,0</b>               | <b>123,43</b>                     | <b>100,0</b>                         | <b>110,94</b>                     |
| 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 frontières suisses et étrangères

Stand - Etat: 7.1.93

| Preis an der Tankstelle je Liter<br>Prix à la station-service par litre    |                            |   |               | Situation in den schweiz. Grenzzonen<br>Differenz zum CH-Preis in Rp./L                   | Situation in den ausländischen Grenzzonen<br>Situation dans les zones frontières étrangères |   |
|--|----------------------------|---|---------------|---|---|---|
| in den schweizerischen Grenzzonen<br>en zones frontières suisses<br>Region | Preis<br>Prix<br>Rp. - ct. | in den ausländischen Grenzzonen<br>en zones frontières étrangères<br>Region | Preis<br>Prix | Situation dans les zones frontières suisses<br>Différence par rapport au prix CH ct./l 1) | Preis des ausländ. Treibstoffes<br>Rp./L<br>Prix du carburant étranger ct./l                | Differenz zum CH-Preis<br>Rp./L<br>Différence par rapport au prix CH ct./l 2) |
| <b>Superbenzin verbleit</b><br><i>Essence super avec plomb</i>             |                            |   |               |   |   |   |
| 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   |
| <b>Benzin unverbleit 98 ROZ</b><br><i>Essence sans plomb 98 IOR</i>        |                            |   |               |   |   |   |
| 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   |
| <b>Benzin unverbleit 95 ROZ</b><br><i>Essence sans plomb 95 IOR</i>        |                            |   |               |   |   |   |
| 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   |
| <b>Dieselöl</b><br><i>Huile diesel</i>                                     |                            |   |               |   |   |   |
| 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) — = ausländ. Treibstoff ist billiger  
 carburant étranger est meilleur marché  
 + = ausländ. Treibstoff ist teurer  
 carburant étranger est plus cher

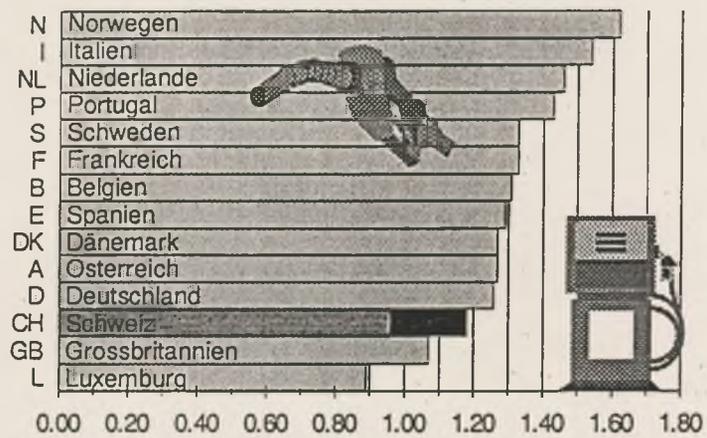
Banknoten-Kurse vom - Cours change billets du 7. Januar 1993, 0800 h

|                        | 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

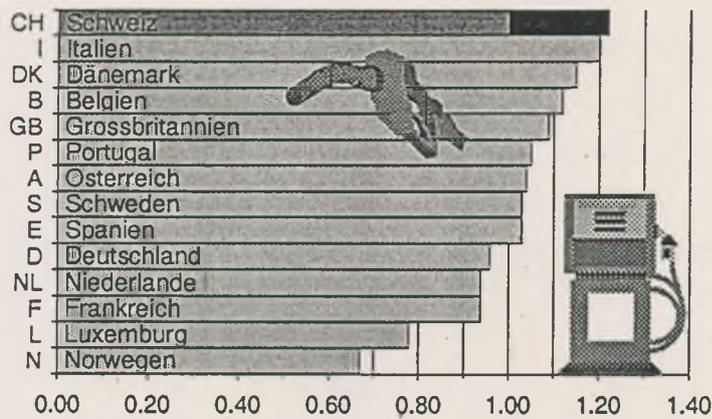
Begründung der Preisänderung: Wechselkurse  
 Motif du changement de prix: Cours de change

### Preise von Bleifrei 95 in Europa am 20.12.1992



Mit der geplanten Treibstoffzollerhöhung von 22 Rp. inkl. Wust (schwarzer Balken) schliesst die Schweiz etwas zu den Nachbarländern auf, bleibt aber trotzdem günstig.

### Dieselpreise in Europa 20.12.1992



Mit der Treibstoffzollerhöhung (schwarzer Balken) wird Diesel in der Schweiz am teuersten. Eine Änderung der Diesel-Besteuerung mit Kompensation durch die Schwerverkehrsabgabe könnte die Benachteiligung der sparsamen Diesel-PW verhindern.

## **7. UMWELTASPEKTE**

### ***Auf unnötige Fahrten verzichten oder öffentliche Verkehrsmittel benützen***

Die Benzinpreiserhöhung wird das Verhalten der Automobilisten bestimmt nicht wesentlich ändern. Sie könnte Bürgerinnen und Bürger aber dazu bewegen, sich vor einer Fahrt häufiger die Kosten-Nutzen-Frage zu stellen. Sie könnte sie so auch veranlassen, auf überflüssige Fahrten zu verzichten oder vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel zu benützen - ganz im Sinne des Umweltschutzes.

### ***Weniger Immissionen in den Grenzgebieten***

Das Benzin ist in der Schweiz erheblich billiger als in allen Nachbarländern (vgl. Kapitel 6). Dies fördert den Benzintourismus und trägt in den Grenzregionen zur Luftverschmutzung und Verkehrsüberlastung bei. Eine Benzinpreiserhöhung würde dem Benzintourismus - vor allem aus Deutschland, Oesterreich und Frankreich - etwas von seinem Reiz nehmen. Ausländer, die nicht in nächster Nähe der Grenze wohnen, würden es sich zweimal überlegen, bevor sie nur zum Auftanken in die Schweiz fahren würden.

### ***Benzinpreiserhöhung und andere Luftreinhaltungsmassnahmen sind aufeinander abgestimmt***

Der Bundesrat hat auf die Einführung eines Oekobonus verzichtet, die bei Fahrzeugen den Einbau eines Tourenzählers erforderlich gemacht hätte. Hingegen werden die Voruntersuchungen im Hinblick auf die allfällige Einführung einer Lenkungsabgabe auf CO<sub>2</sub>-Emissionen - möglichst in Abstimmung mit den übrigen westlichen Industriestaaten und vor allem mit den EG-Ländern -

fortgesetzt. Bei der Festlegung des entsprechenden Ansatzes würde der Bundesrat die Treibstoffzollbelastung berücksichtigen.

## **8. Gesamtwirtschaftliche Aspekte**

### ***Unwesentlicher Anstieg des Preisindex***

Eine Zollerhöhung von 20 Rappen beim Literpreis von Benzin und Dieselöl wird voraussichtlich einen Anstieg des Landesindex der Konsumentenpreise um 0,4 Prozentpunkte nach sich ziehen. Diese Erhöhung wird aber einmalig sein. Sie wird die Teuerung in der Schweiz nicht auf Dauer anheizen.

Die Gefahr, dass die Treibstoffpreiserhöhung über Lohnausgleichszahlungen an die gesamte Wirtschaft weitergegeben werden könnte, ist sehr gering. Es genügt, hier an die derzeitige Konjunkturflaute, den allgemeinen Lohndruck und die Zurückhaltung der Unternehmen bei der Gewährung des vollen Teuerungsausgleichs zu erinnern.

Die Unternehmen werden versuchen, die Zollerhöhung auf den Verkaufspreis ihrer Produkte abzuwälzen. Aber diese Auswirkungen werden sich vermutlich, von den Kosten des Güterverkehrs auf der Strasse abgesehen, in engen Grenzen halten. Die Erhöhung der Transportkosten wird schätzungsweise etwa 0,1 Prozentpunkte des Konsumentenpreisindex ausmachen.

### ***Geringfügige Auswirkungen auf die Nachfrage***

Die Treibstoffpreiserhöhung wird praktisch keine spürbaren Auswirkungen auf die Gesamtnachfrage haben. Zwar könnten die Haushalte ihre Einkäufe leicht vermindern, um die gestiegenen Ausgaben für Treibstoff wettzumachen, und dies hätte dann einen Rückgang der Nachfrage zur Folge. Aber diese Auswirkung würde durch den Einfluss der öffentlichen Haushalte bei weitem kompensiert. Diese sind nach wie vor sehr defizitär und üben daher eine expansive Wirkung auf die Gesamtnachfrage aus.

### ***Unterstützung für das Baugewerbe***

Das Baugewerbe befindet sich zur Zeit in einer Krise. Die Realisierung des vierten Langfristprogramms im Nationalstrassenbau würde es nicht nur gestatten, das bisherige Niveau der Bundesinvestitionen zu halten, sondern würde diesen Wirtschaftszweig auch mit zusätzlichen Finanzspritzen beleben. Solche Finanzspritzen wären zumal in der Westschweiz hochwillkommen, befinden sich doch dort die meisten restlichen Abschnitte des Nationalstrassennetzes, die entweder schon im Bau sind oder jedenfalls rasch in Angriff genommen werden könnten.

Der Bau von Nationalstrassen wird nicht nur direkte Beschäftigungsimpulse im Bausektor auslösen, sondern sich auch positiv auf das Einzugsgebiet der erschlossenen Agglomerationen auswirken. Es werden, wie die Erfahrung zeigt, neue Gewerbebauten und neue Wohnsiedlungen entstehen. Die Beschäftigung wird also über den Bausektor hinaus zunehmen.

## 9. ZOLLRECHTLICHE ASPEKTE

### *50%-Anteil für Bundeskasse nicht ungebührlich*

Treibstoffe sind Waren wie andere auch. Aus diesem Grund ist der Grundzoll ein klassischer Zoll, der sich eigentlich nur hinsichtlich seiner teilweisen Zweckbindung (50% für die Zwecke des Strassenverkehrs) von diesem unterscheidet. Dass 50 Prozent der Einnahmen in die allgemeine Bundeskasse fliessen, ist durchaus gerechtfertigt und wurde 1984 vom Schweizer Volk klar angenommen. Diesen Beitrag an die allgemeine Bundeskasse (1992 ca. 700 Mio, ab 1993 ca 1,3 Mia) als spezielles Opfer der Automobilisten zu bezeichnen ist übertrieben, wenn man die Zollbelastung von neu Fr. 49.90 je 100 kg Benzin brutto in Relation zu anderen Zollansätzen setzt. So sind andere Waren wesentlich höheren Belastungen ausgesetzt, beispielsweise Kaffee geröstet (Fr. 90.-- je 100 kg brutto), Leder (Fr. 34.-- bis Fr. 165.-- je 100 kg), Gewebe aus Wolle (Fr. 86.-- bis Fr. 396.-- je 100 kg) usw., ohne dass die Einnahmen zweckgebunden sind.

### *+ 20 Rappen für Benzin und Diesel, + 10 Rappen für Erdgas*

Aufgrund der gesetzlichen Tarifflage sind bei einer Erhöhung der Benzin- und Dieselölzölle auch die Zölle der anderen Erzeugnisse, die zur Verwendung als Treibstoff bestimmt sind, anzupassen. Die Erhöhung des Grundzolls auf Benzin und Dieselöl um 20 Rappen je Liter bzw. 10 Rappen auf Erdgas, das als Treibstoff verwendet wird, führt zu den im Anhang zum Bundesgesetz aufgeführten Zollansätzen je 100 kg brutto. Treibstoffe sind nicht GATT-gebunden und können autonom erhöht werden. Sie sind jedoch als Fiskalzölle der EFTA und der EWG notifiziert. Eine Aenderung der Zollbelastung ist ihnen wiederum zu notifizieren.

### ***Keine Umgehung der Zollerhöhung bei Privatlagern***

Für Treibstoffe ist die Privatlagerung nach Artikel 42 Absatz 2 des Zollgesetzes (SR 631.0) zugelassen. Diese Treibstoffe werden mit Geleitschein abgefertigt. Bei der Auslagerung werden sie vom Tag des Inkrafttretens der Zollerhöhung an zum neuen Ansatz zu verzollen sein. Eine Umgehung der Zollerhöhung wird damit ausgeschlossen.

### ***Inkraftsetzung möglichst rasch nach Volksabstimmung, aber ...***

Nach Artikel 3 Absatz 3 des Bundesgesetzes bestimmt der Bundesrat das Inkrafttreten. Dieser Entscheid steht noch aus.

### ***... Verkauf alter Lager noch zu alten Preisen***

Die Zollerhöhung wird sich nicht sofort auf die Preise an den Tanksäulen auswirken. Vom Handel wird erwartet, dass er die zu den bisherigen Ansätzen verzollten Treibstoffe zu den alten Preisen abgibt.