

**Empfehlung an  
die Stimm-  
berechtigten**

Bundesrat und Parlament befürworten sowohl die Neuregelung der Treibstoffzölle als auch den Energieartikel in der Bundesverfassung. Sie empfehlen den Stimmberechtigten daher, am 27. Februar 1983 zu beiden eidgenössischen Vorlagen ja zu sagen.

# Volksabstimmung vom 27. Februar 1983

## Verfassungsartikel über Treibstoffzölle und Energie

### Worum geht es am 27. Februar?

#### Treibstoffzölle:

Mit den auf Benzin und Diesel erhobenen Zöllen werden vorwiegend Strassenaufwendungen gedeckt. Der Bund benötigt nun weniger Geld für die Finanzierung der Nationalstrassen. Die frei werdenden Mittel von rund 500 Millionen Franken jährlich sollen grösstenteils für die Strassenlasten der Kantone sowie für neue Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden.

Erläuterungen: Seiten 2 bis 6  
Abstimmungstext: Seite 7

#### Energieartikel:

Zusammen mit den Kantonen, den Gemeinden und der Wirtschaft soll der Bund dafür sorgen, dass die Energie sparsam und rationell verwendet wird. Bisher konnte er nur einzelne Bereiche der Energieerzeugung beeinflussen. Für eine wirksame und umfassende Energiepolitik braucht es insbesondere Energiesparmassnahmen und damit einen Energieartikel in der Bundesverfassung.

Erläuterungen: Seiten 9 bis 15  
Abstimmungstext: Seite 8



# Erläuterungen des Bundesrates

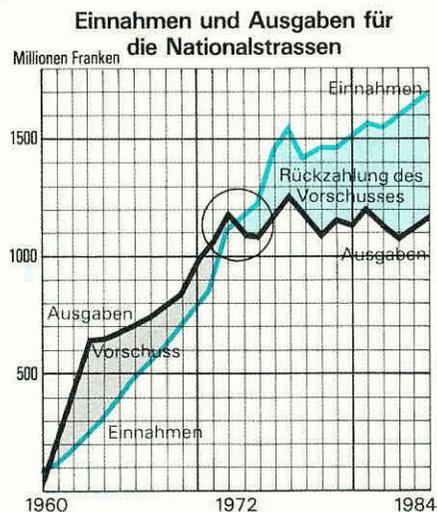
## Treibstoffzölle

### Ausgangslage

Als Ende der fünfziger Jahre die grosse Aufgabe des Nationalstrassenbaus in Angriff genommen wurde, stellte sich auch die Frage nach der Finanzierung. Da eine solche nationale Aufgabe ein Gemeinschaftswerk von Bund und Kantonen ist, musste der Bund dieses Problem lösen.

Am 6. Juli 1958 nahmen Volk und Stände den jetzigen Verfassungsartikel über Treibstoffzölle an. Nach diesem Artikel muss der Bund 60 Prozent der Zölle auf Benzin und Diesel für Strassenzwecke verwenden, in erster Linie um den Bau der Nationalstrassen mitzufinanzieren. Falls dies nicht genügt, kann ein Zollzuschlag erhoben werden. Von dieser Möglichkeit musste der Bund Gebrauch machen: Nebst dem Grundzoll von 22,9 Rappen und der Warenumsatzsteuer von 5,9 Rappen wird gegenwärtig auch ein Zollzuschlag von 30 Rappen pro Liter Benzin erhoben.

Die steuerliche Belastung des Benzins ist zwar relativ hoch, doch gehört sie zu den niedrigsten in Europa, so dass wir immer noch einen der billigsten Benzinspreise haben.



Der Grundzoll auf den Treibstoffen ergibt pro Jahr etwa 1 Milliarde und der Zollzuschlag etwa 1,3 Milliarden Franken. Bis 1972 genühten die für die Nationalstrassen erhobenen Treibstoffzölle nicht, um den Bundesanteil an den Kosten dieser Strassen zu decken. Der Bund musste daher erhebliche Mittel vorschliessen. Seit rund zehn Jahren sind nun aber die Einnahmen grösser als die Ausgaben, so dass der Bundesvorschuss zurückbezahlt werden konnte. 1983 ist die Rechnung ausgeglichen. Die Verwendung der Zölle muss daher neu geregelt werden.

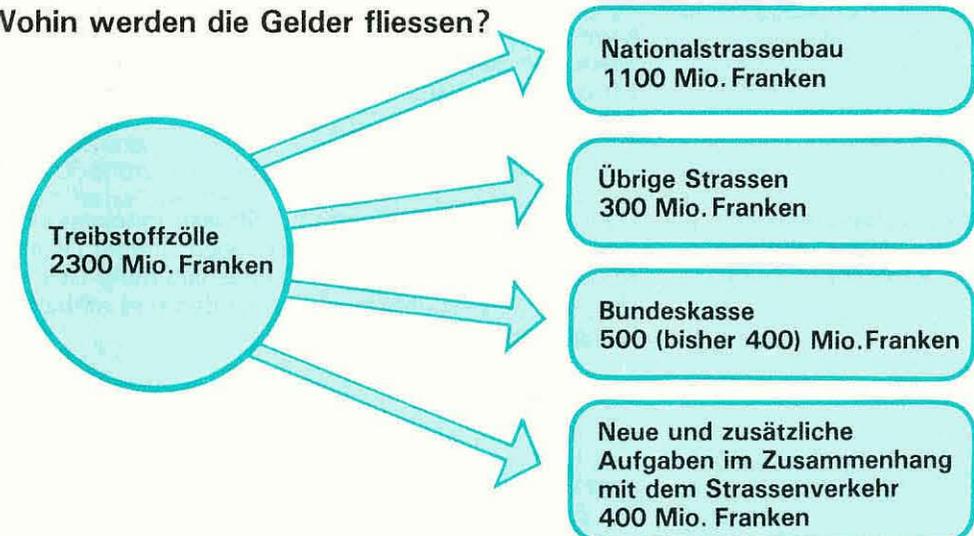
## Warum die neue Regelung?

Der grösste Teil der im wesentlichen von den Automobilisten entrichteten Treibstoffzölle wird für Strassenzwecke verwendet. An diesem Grundsatz hält der Verfassungsartikel, über den jetzt abgestimmt wird, fest. Grundzoll und Zollzuschlag bleiben gleich hoch wie bisher. Mit diesen Geldern wird weiterhin primär der Bau von Nationalstrassen mitfinanziert. **Aber es ist zu entscheiden, wie man in Zukunft die 500 Millionen Franken, die bisher für die Rückzahlung der Vorschüsse an die Nationalstrassen benötigt wurden, verwenden will.**

Die neue Regelung sieht vor, dass beim **Treibstoffgrundzoll** künftig statt 60 Prozent wiederum nur noch 50 Prozent für Strassenausgaben verwendet werden, wie es schon vor 1958 der Fall war. 100 Millionen Franken können somit dazu verwendet werden, das Defizit des Bundes zu verkleinern.

Aus dem **Zollzuschlag** leistet der Bund in Zukunft für rund 400 Millionen Franken neue und zusätzliche Beiträge für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen, an die Strassenlasten der Kantone, für Umweltschutzmassnahmen an Strassen und für weitere Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Von den Kantonen wird erwartet, dass sie dem Bund eine gleichwertige Gegenleistung erbringen.

### Wohin werden die Gelder fließen?



## Das leistet der Bund zusätzlich:

Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen	Je älter und grösser das Nationalstrassennetz wird, desto mehr müssten die Kantone für den Betrieb und Unterhalt aufwenden. Künftig soll der Bund einen grossen Teil dieser Kosten übernehmen.
Beiträge an Hauptstrassen, internationale Alpenstrassen und an Kantone ohne Nationalstrassen	Besonders in Bergregionen sind zahlreiche Strassen gefährlich und eng und müssen deshalb ausgebaut oder anders geführt werden. Ortschaften mit starkem Durchgangsverkehr brauchen Umfahrungsstrassen. Solche Projekte kann der Bund künftig vermehrt fördern.
Allgemeine Beiträge an Strassenlasten	In der Strassenlast der Kantone gibt es beträchtliche Unterschiede, die der Bund bisher mit einem Finanzausgleich gemildert hat. Nach der neuen Regelung kann er die Beiträge um einiges erhöhen und damit vor allem den Bergkantonen, die ein grosses und teures Strassennetz haben, eine echte Erleichterung verschaffen.
Niveauübergänge und andere Massnahmen zur Verkehrstrennung	Überall dort, wo Schiene und Strasse miteinander in Berührung kommen, ereignen sich immer wieder schwere Unfälle. Der Bund soll deshalb mehr Geld für Über- und Unterführungen aufwenden und mithelfen, Schiene und Strasse zu trennen.

Förderung des kombinierten Verkehrs

In einem gebirgigen Land wie der Schweiz behindern schwere Lastwagen den Strassenverkehr stark. Damit dieser flüssiger wird, muss der kombinierte Transport von Gütern zwischen Bahn und Strasse gefördert werden. Vor allem bei den Grenzbahnhöfen soll deshalb der Bund den Bau von Anlagen für den Huckepack- und den Grosscontainerverkehr mitfinanzieren.

Autoverlad

Besonders für Bergregionen ist der Autoverlad durch die Alpentunnels (Transport begleiteter Motorfahrzeuge) wichtig. Der Bund soll deshalb die Möglichkeit erhalten, diesen Verlad zu fördern und zu verbilligen.

Bahnhofparkanlagen

Durch Mitfinanzierung von Bahnhofparkanlagen soll der Bund das Umsteigen vom Auto auf die Bahn erleichtern und auch damit zur Entlastung des Strassenverkehrs beitragen.

Umwelt- und Landschaftsschutz; Schutz gegen Naturgewalten

Für den Lärmschutz an National- und Hauptstrassen sowie für den Schutz dieser Strassen vor Naturgewalten zahlt der Bund schon heute Beiträge. So hat er allein für den Lärmschutz entlang den Nationalstrassen in den letzten vier Jahren rund 300 Millionen Franken aufgewendet. Nach der neuen Regelung kann er die Schutzmassnahmen auf alle dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen ausdehnen.

## Kritische Stimmen und Gegenargumente

Die eidgenössischen Räte haben die Vorlage mit grosser Mehrheit angenommen. Aus gegnerischen Kreisen wurde geltend gemacht, die Neuregelung führe zu einem übertriebenen Strassenbau. Es sei falsch, die Benzingelder vorab für Strassenzwecke zu verwenden, statt mit ihnen die Verkehrsprobleme gesamthaft zu lösen. Man hätte das Geld besser für Umweltschutzmassnahmen oder zur Förderung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt.

Mit diesen gut gemeinten Argumenten wird die Ausgangslage verkannt. Die Treibstoffzölle sind wiederholt bis zur heutigen Höhe erhöht worden, um Strassenausgaben zu decken. Sie stellen zum Teil einen Preis dar, den die Automobilisten für die Strassenbenützung entrichten. Deshalb ist der Ertrag primär für die Deckung der Strassenkosten zu verwenden. Es werden keine unnötigen Strassen gebaut, da der grösste Teil der Mittel den Kantonen zur Verfügung gestellt wird, um bereits bestehende Strassenlasten zu finanzieren.

Zudem geht es nicht nur um den Strassenbau. Auch Umwelt- und Landschaftsschutz-Massnahmen werden mitfinanziert; der Bund kann künftig nicht nur Schutzmassnahmen an National- und Hauptstrassen, sondern auch entlang der übrigen Strassen unterstützen. Ausserdem sind Massnahmen vorgesehen, die im weiteren Interesse der Strasse liegen und dem öffentlichen Verkehr zugute kommen, wie Sanierung von Niveauübergängen, Huckepack, Autoverlad und Trennung der Verkehrswege.

## Bundesbeschluss über die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen

vom 8. Oktober 1982

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

### Art. 36<sup>bis</sup> Abs. 4 und 5

<sup>4</sup> Die Kosten der Erstellung, des Betriebes und des Unterhaltes der Nationalstrassen werden auf den Bund und die Kantone verteilt; dabei sind die Belastung der einzelnen Kantone durch die Nationalstrassen sowie ihr Interesse und ihre Finanzkraft zu berücksichtigen.

<sup>5</sup> *Aufgehoben*

### Art. 36<sup>ter</sup>

<sup>1</sup> Der Bund verwendet die Hälfte des Reinertrages des Treibstoffzolls und den gesamten Ertrag eines Zollzuschlages 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.

<sup>2</sup> Soweit der Ertrag des zweckgebundenen Grundzolls zur Sicherstellung der in Absatz 1 genannten Aufgaben nicht ausreicht, erhebt der Bund einen Zollzuschlag.

### Übergangsbestimmungen

#### Art. 16

Unter Vorbehalt der Änderung durch die Gesetzgebung beträgt der Zollzuschlag auf Treibstoffen 30 Rappen je Liter.

# Bundesbeschluss über den Energieartikel in der Bundesverfassung

vom 8. Oktober 1982

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

## Art. 24<sup>octies</sup>

<sup>1</sup> Der Bund kann zur Sicherung einer ausreichenden, wirtschaftlichen und umweltschonenden Energieversorgung

- Grundsätze aufstellen für die sparsame und rationelle Energieverwendung;
- Vorschriften erlassen über den Energieverbrauch von Anlagen, Fahrzeugen und Geräten;
- die Entwicklung von Techniken fördern, die der sparsamen und rationellen Energieverwendung, der Nutzbarmachung herkömmlicher und neuer Energien und der breiten Fächerung der Energieversorgung dienen.

<sup>2</sup> Er nimmt dabei auf die Anstrengungen der Kantone, ihrer Gemeinwesen und der Wirtschaft angemessen Rücksicht. Den unterschiedlichen Verhältnissen der einzelnen Gebiete des Landes und der wirtschaftlichen Tragbarkeit ist Rechnung zu tragen.

<sup>3</sup> Der Bund berücksichtigt bei der Erfüllung seiner Aufgaben die Erfordernisse der sparsamen und rationellen Energieverwendung sowie einer breitgefächerten Energieversorgung. In der Gesetzgebung über die direkte Bundessteuer begünstigt er die energiesparenden Investitionen.

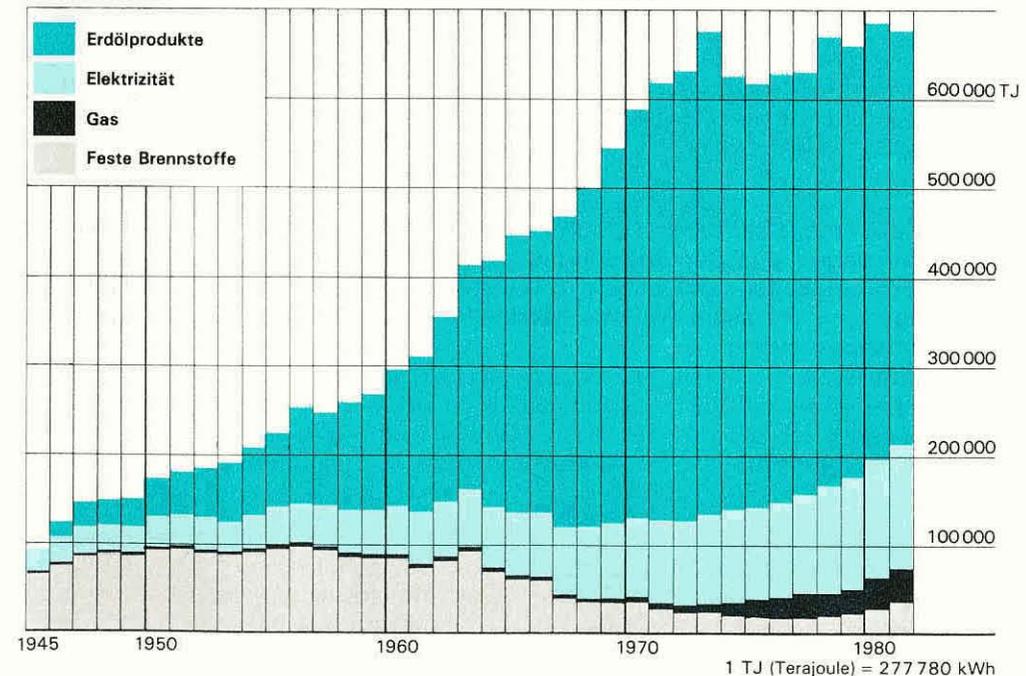
## Erläuterungen des Bundesrates

### Energieartikel

Gegenwärtig haben wir wieder volle Oeltanks und genug Gas und Elektrizität. Das Energieproblem ist aber nicht gelöst. Die schweizerische Energieversorgung ist nach wie vor zu über 80 Prozent auf Importe angewiesen, und der Anteil des Erdöls am gesamten Energieverbrauch macht immer noch beinahe 70 Prozent aus. Weitere Erdölpreissteigerungen oder Energieverknappungen könnten auch für unsere Wirtschaft schwerwiegende Folgen haben. Zudem ist der Energieverbrauch eine wesentliche Ursache für die Umweltbelastung.

Bisher kann der Bund zur Lösung dieser Probleme nur wenig tun. Massnahmen zur sparsamen und rationellen Energieverwendung sind erforderlich. Hiefür braucht der Bund – wie dies die Gesamtenergiekonzeption vorsieht – neue Kompetenzen, d.h. einen Energieartikel in der Bundesverfassung.

Schweizerischer Energieverbrauch 1945-1981 (Endverbrauch)



## Das Energieproblem

Von der Jahrhundertwende bis 1950 nahm der Energieverbrauch in der Schweiz nur um 1 bis 2 Prozent pro Jahr zu. Kohle spielte damals eine wichtige Rolle. Von 1950 bis 1973 stieg der Energieverbrauch jährlich um gut 6 Prozent. Reichlich vorhandenes und billiges Erdöl war die Grundlage für ein rasches Wirtschaftswachstum. Der Anteil von Erdöl an der Energieversorgung erhöhte sich von 25 auf 80 Prozent.

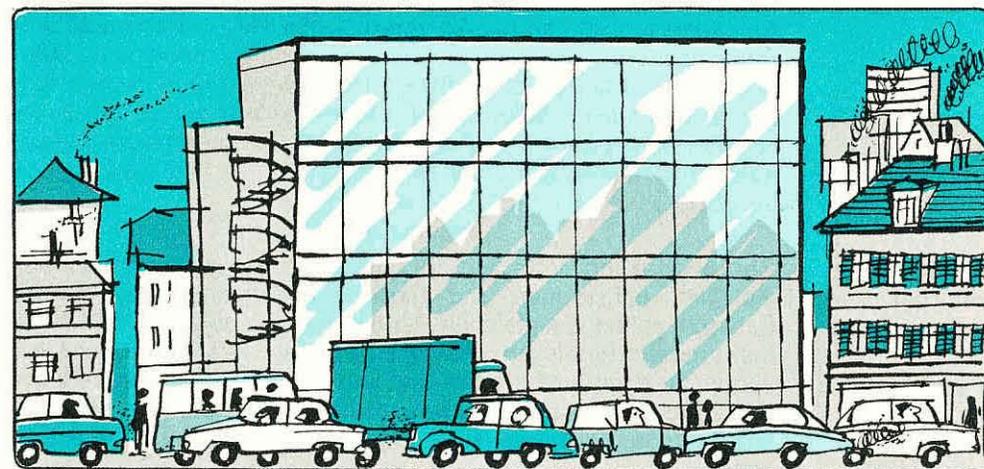
1973 änderte sich das Bild schlagartig. Eine erste schwere Störung auf dem Erdölmarkt zeigte, in welche gefährliche Abhängigkeit der Energieverbraucher geraten war. Die dramatischen Erdölpreiserhöhungen führten vorerst zu einem geringeren Verbrauch. In den folgenden Jahren liessen sich aber die wirtschaftlichen Schwierigkeiten allmählich überwinden, und der Energieverbrauch nahm wieder zu. Schon 1978 erreichte der Erdölverbrauch wieder den Höchststand von 1973.

Die zweite Erdölkrise von 1979/80 traf den Energieverbraucher fast genauso unvorbereitet wie die erste. Einmal mehr galt es, den Gürtel enger zu schnallen. Und wieder war es möglich, den Energiebedarf zu decken, wenn auch nicht mehr so preisgünstig wie früher.

Heute kann erneut der falsche Eindruck entstehen, dass es mit vorübergehenden Einschränkungen und der Beseitigung der ärgsten Verschwendung getan sei. Neue Schwierigkeiten sind jedoch zu erwarten, wenn nicht weltweit zusätzliche Anstrengungen vor allem für eine sparsame und rationelle Energieverwendung unternommen werden.

## Energiesparen: sicherer, wirtschaftlicher und umweltfreundlicher

Der Energieverbrauch belastet Mensch und Umwelt. Ölheizungen und der motorisierte Verkehr erzeugen Abgase. Strassen und Kraftwerke beanspruchen unsere Landschaft. Erdöl, Erdgas, Kohle und Uran sind Rohstoffe, die auch für unsere Nachkommen reichen sollten. Eine der einfachsten und wirksamsten Umweltschutzmassnahmen ist die sparsame und rationelle Energieverwendung.



*Die Hälfte der Energie geht durch Auspuffrohre, Kamine, Dächer, Glaswände usw. verloren. Wissenschaftliche Untersuchungen und praktische Beispiele zeigen, dass sich im Einzelfall mehr als 50 Prozent der Energie auf rentable Weise einsparen lassen.*

1981 zahlten wir – ohne schweizerische Steuern und Zölle – 6,6 Milliarden Franken für den Import von Heizöl, Benzin, Kohle und Gas. 1970 waren es erst 1,3 Milliarden Franken. Energiesparmassnahmen sind in Anbetracht der Preise und der internationalen Spannungen das vordringlichste Mittel zur Milderung der Auslandsabhängigkeit.

Die hohen Kosten für Energie sind nur ein Teil des Problems. Die Erdölkrisen der letzten Jahre haben weitere Folgen. Diese zeigen sich in den Inflationsraten, den Arbeitslosenzahlen und der Beeinträchtigung des Welthandels, der für die Schweiz lebenswichtig ist. Die sparsamere und rationellere Energieverwendung ist eine wesentliche Voraussetzung für eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung.

## Was bringt der Energieartikel?

### Grundsätze für die kantonale Energiepolitik

Abs. 1 Buchstabe a

Der Bund kann Grundsätze für die kantonale Energiepolitik aufstellen. Er kann vor allem Mindestanforderungen erlassen, damit energiebewusst gebaut und geheizt wird. Angestrebt werden unter anderem die bessere Wärmeisolation von Gebäuden und sparsamere Heiz- und Warmwasseranlagen. Gedacht wird auch an Vorschriften für den sinnvollen Einsatz von Klima- und Lüftungsanlagen und an die Abrechnung der Heizkosten nach dem tatsächlichen Verbrauch in Mietwohnungen, damit sich Energiesparinvestitionen auch für den einzelnen Mieter auszahlen. Ferner sollen die Fabriken ihre Abwärme besser nutzen. In all diesen Bereichen kann der Bund Grundsätze erlassen; die Detailvorschriften sind Sache der Kantone.

### Bundesvorschriften

Abs. 1 Buchstabe b

Der Bund kann Vorschriften über den Energieverbrauch von Anlagen, Fahrzeugen und Geräten erlassen. Überall in der Schweiz sollen die gleichen Anforderungen gelten. Der Konsument muss z.B. wissen, wieviel Energie ein Gerät verbraucht, um vergleichen und energiebewusst kaufen zu können. Deshalb soll der Bund vorschreiben dürfen, dass auf den Geräten Etiketten anzubringen sind, die über den Energieverbrauch Auskunft geben.

### Förderungskompetenzen

Abs. 1 Buchstabe c

Bisher konnte der Bund nur die Forschung fördern. Neu soll er auch die Entwicklung und Erprobung von Techniken unterstützen, die dem Energiesparen dienen und den Einsatz neuer Energiequellen erleichtern.

### Keine unverhältnismässigen Eingriffe

Abs. 2

Was durch die private Initiative, von den Kantonen und den Gemeinden allein bewältigt werden kann, soll nicht der Bund tun. Wo er Massnahmen trifft, muss er auf deren wirtschaftliche Tragbarkeit achten. Die Vielfalt der Landesgegenden ist zu berücksichtigen. Wenn sich der Bund auf das Grundsätzliche beschränkt, ist eine differenzierte Energiepolitik der Kantone möglich.

### Ausschöpfen der bestehenden Kompetenzen

Abs. 3

Der Bund soll auch im Rahmen seiner übrigen Tätigkeiten den energiepolitischen Anliegen Rechnung tragen, so als Gebäudeeigentümer, in der Armee, im Verkehrswesen, im Steuerrecht, beim Umweltschutz. Das trägt zur Erreichung der gesteckten Ziele wesentlich bei.



*Technische Vorschriften genügen nicht. Energiesparen will gelernt sein. Der Bund wird deshalb die Öffentlichkeit besser informieren, Beratungsstellen unterstützen und die Aus- und Weiterbildung fördern.*

## Einigen geht der Energieartikel zu weit...

Der Bundesrat und die grosse Mehrheit des Parlaments befürworten die Aufnahme des neuen Energieartikels in die Bundesverfassung. Eine Minderheit ist der Ansicht, Bund und Kantone könnten auch ohne Energieartikel eine wirksame Politik betreiben. Es bestehe kein Anlass, in die vorhandenen kantonalen Kompetenzen einzugreifen. Die Kantone hätten bereits Massnahmen getroffen. Der Energieartikel bringe mehr Staat. Es wird auch geltend gemacht, die steigenden Energiepreise zwängen den Konsumenten automatisch zum Sparen.

**Der Bundesrat:** Nach Meinung des Bundesrates ist die Energiepolitik eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Kantonen, Wirtschaft und Konsumenten. Alle müssen einen Beitrag leisten. Der Energieartikel soll diese Aufgabenteilung verdeutlichen. Die Energieversorgung bleibt Sache der Wirtschaft. Die Energiepolitik von Bund und Kantonen schafft den Rahmen und wird auf eine einheitliche Zielsetzung ausgerichtet.

Die sparsame und rationelle Energieverwendung ist mit vielen Schwierigkeiten und Hindernissen verbunden. Sinkende Energiepreise lassen die Anstrengungen zum Energiesparen erlahmen. Ohne eine nachhaltige Energiepolitik wären die notwendigen Anpassungen zu langsam. Die Massnahmen von Bund und Kantonen sollen kostspieligen Zwangsvorschriften in Krisenzeiten vorbeugen.

## ... andern geht er zu wenig weit

Für sie ist der Energieartikel zu unverbindlich. Vor allem fehlt ihnen eine Energiesteuer. Ohne eine solche sei der Energieartikel zahnlos, erklären sie. Mit dem Steuerertrag seien Investitionen für Sparmassnahmen sowie für einheimische und erneuerbare Energien zu unterstützen.

**Der Bundesrat:** Nach Ansicht des Bundesrates ist eine Energiesteuer weder notwendig noch zweckmässig. Sie könnte nur Lenkungsfunction haben, wenn hohe Belastungen festgelegt würden. Solche sind aber allein für energiepolitische Aufgaben nicht erforderlich.

Der Bundesrat hat deshalb der Bundesversammlung bereits beantragt, die bisher steuerfreien Brennstoffe und die Elektrizität der Warenumsatzsteuer (WUST) zu unterstellen. So können die notwendigen Massnahmen aus allgemeinen Bundesmitteln finanziert werden.

Der vorliegende Verfassungsartikel ermöglicht zeitgemässe und nachhaltige Massnahmen. Der Bundesrat wird diese ohne Verzug vorbereiten, sowohl die Ausführungserlasse als auch die Verstärkung von Forschung und Entwicklung im Energiebereich.