

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE
FUER DIE TREIBSTOFFZOLL-VORLAGE

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

An die
Schweizer Presse

3001 Bern, den 21. Februar 1983/VIII

Eidg. Volksabstimmung vom 27.2.1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

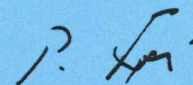
der Abstimmungskampf über die Treibstoffzoll-Vorlage geht seinem Ende entgegen. In unserem letzten Pressedienst erhalten Sie den Abstimmungsauftrag unseres Komitees sowie nochmals zwei Presseartikel. Beigefügt ist eine letzte Uebersicht der bisher bekannten JA-Parolen. Daraus wird ersichtlich, dass die Vorlage als vernünftige Lösung der Mitte bei allen massgeblichen Parteien, Organisationen und Verbände auf Schweizer wie auch kantonaler Ebene auf Zustimmung stösst.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse, das Sie während des Abstimmungskampfes der Vorlage entgegengebracht haben, und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE
FUER DIE TREIBSTOFFZOLL-VORLAGE

Presseausschuss



Dr. Peter Frei, Pressechef

Beilagen:

- 4 Artikel

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

JA zu einer vernünftigen Lösung der Mitte

(Abstimmungsaufruf des schweiz. Aktionskomitee)

Die Treibstoffzoll-Vorlage, über die Volk und Stände am 27. Februar 1983 zu befinden haben, ist eine vernünftige Lösung der Mitte. Sie trägt den Interessen der Automobilisten, des Umweltschutzes, des öffentlichen Verkehrs sowie der Finanzlage von Bund, Kantonen und Gemeinden ausgewogen Rechnung.

Die Benzinzölle zahlen bekanntlich die Automobilisten selber. Die Gelder sollen daher auch künftig in erster Linie dem Strassenverkehr zugutekommen. Darum sichert die Vorlage die bewährte Zweckbindung in verbesserter Form in der Bundesverfassung. Dabei sollen künftig 50 % des Grundzolles statt wie bisher 40 % der allgemeinen Bundeskasse zufließen. Die Vorlage leistet damit auch ohne neue Steuern einen dringend notwendigen Beitrag von jährlich 100 Mio Franken zur weiteren Sanierung der kranken Bundeskasse.

Bekanntlich sind erst 70 % des Nationalstrassennetzes in Betrieb, und wichtige Lücken müssen noch geschlossen werden. Auch Betrieb und Unterhalt der Autobahnen und Autostrassen brauchen mehr Geld. Die Kantone und Gemeinden sind zu entlasten. Statt Steuergelder sollen die Benzinzölle deren Strassenkosten finanzieren. Darum wird der Zollzuschlag einer begrenzten, genau festgelegten Zweckerweiterung zugeführt. Verschiedene Autobahnabschnitte warten seit Jahren auf Lärmschutzwände, zahlreiche geplagte Ortschaften auf eine Umfahrung und viele Berggebiete auf eine wintersichere Anschlussstrasse.

Die Vorlage bringt aber auch mehr Geld für Umweltschutz und Lebensqualität im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr, z.B. durch mehr Bahnhofparkanlagen, durch billigeren Autoverlad durch die Alpentunnels, durch mehr Huckepackverkehr auf der Schiene für den Schwerverkehr, durch die Beseitigung der gefährlichen Niveauübergänge zwischen Eisenbahn und Strassenverkehr. Die Vorlage ermöglicht so auch eine sinnvolle und bessere Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse.

Die Gegner der Vorlage haben keine bessere Lösung anzubieten. Sie gefährden im Gegenteil jene Millionen Franken, die künftig mehr für Umweltschutz und Sicherheit im Strassenverkehr eingesetzt werden sollen. Und sie riskieren mit ihrer "Alles-oder-Nichts-Politik", dass am Ende ein Scherbenhaufen übrig bliebe. Dagegen hilft nur ein klares JA zu einer vernünftigen Lösung der

Mitte, zu einer tragfähigen Vorlage, hinter der Bundesrat und die massive Mehrheit des Eidgenössischen Parlamentes sowie die massgebenden Parteien und Organisationen stehen.

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

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

JA zum Verfassungsartikel über Treibstoffzölle

Von Nationalrat Hans-Rudolf Nebiker (SVP, Diegten)

Es geht um die Verwendung von über 2,2 Milliarden Franken. Soviel haben der Grundzoll (22,9 Rappen pro Liter Benzin) und der Zollzuschlag (30 Rappen pro Liter Treibstoffe) 1981 insgesamt eingebracht.

Nach der bisherigen Regelung war der Zollzuschlag auf Treibstoffen ausschliesslich für den Nationalstrassenbau zweckbestimmt. Er konnte also nur für den Bau von Nationalstrasse verwendet werden.

Vom Grundzoll flossen 40 % ohne Zweckbindung in die Bundeskasse, 60 % wurden als Bundesbeiträge für den Nationalsträssenbau, den Ausbau des Hauptstrassennetzes, die Aufhebung von Niveauübergängen, den Bau von Alpenstrassen, für die Strasseforschung und als Finanzausgleichsbeiträge an die Kantone für allgemeine Strassenkosten.

Der bisherige Verteilschlüssel für die Aufteilung der Treibstoffzollerträge stimmt nun nicht mehr. Zu viele Mittel sind für den Bau von Nationalstrassen zweckgebunden; pro 1981 waren es aus Grundzoll und Zollzuschlägen insgesamt 1,5 Milliarden Franken.

Für die Nationalstrassen werden aber pro Jahr nur rund 1,1 Milliarden Franken benötigt. Mit dem Ueberschuss konnte der Vorschuss des Bundes - zu Beginn des Nationalstrassenbaues haben die Zollerträge nicht ausgereicht - abgetragen werden. Noch in diesem Jahr wird der gesamte Vorschuss inkl. Zinsen mit Ausnahme des à fond perdu - Beitrages von 1,3 Milliarden Franken abbezahlt sein. Die Automobilisten haben also die Nationalstrasse über die Treibstoffabgaben vollständig bezahlt. Man müsste, wenn man nur die Nationalstrassen berücksichtigt, den Zollzuschlag reduzieren.

Das wäre nun aber nicht zu verantworten. Die Kosten des übrigen Strassennetzes werden nämlich bei weitem nicht durch Bundesbeiträge aus Treibstoffabgaben gedeckt. Insgesamt beträgt der Kostendeckungsgrad in der Strassenrechnung nur 87 %. Beim Bund besteht wohl ein Ueberschuss. Die Kantone und Gemeinden wenden aber pro Jahr rund 1,6 Milliarden Franken aus allgemeinen Steuermitteln für den Strassenbau auf.

Hier setzt nun der neue Verfassungsartikel an. Die Höhe der Treibstoffabgaben wird belassen. Die Verteilung der Mittel wird neu geregelt.

Die für den Nationalstrassenbau und Unterhalt nicht mehr benötigten Gelder gehen zusätzlich, allerdings zweckgebunden, an die Kantone (rund 400 Millionen pro Jahr) und der freie Anteil des Bundes aus Treibstoffgrundzoll wird von 40 auf 50 % erhöht, ein willkommener Beitrag von rund 100 Millionen Franken pro Jahr an die defizitäre Bundeskasse.

Gleichzeitig mit der neuen Aufteilung des gesamten Treibstoffzollertrages wird nun auch die Zweckbindung erweitert.

Ausser den bisherigen Verwendungszwecken können neu Bundesbeiträge ausgerichtet werden für die Förderung des kombinierten Verkehrs (Grosscontainer auf der Bahn) des Huckepackverkehrs, des Baues von Parkmöglichkeiten an den Bahnhöfen und für die Trennung des öffentlichen und des privaten Verkehrs.

Ebenfalls neu sind Beiträge an Umweltschutz und Landschaftsschutzmassnahmen vorgesehen, die wegen des Strassenverkehrs notwendig werden und an Schutzbauten gegen Naturgewalten längs der Strassen.

Zusammengefasst werden somit die Erträge der gesamten Treibstoffabgaben - mit Ausnahme des nicht zweckgebundenen Anteils des Bundes am Grundzoll - für Strassenbauten, für Massnahmen die den Strassenverkehr entlasten und für Umweltschutzmassnahmen verwendet. Das ist ein sinnvoller und zweckmässiger Mitteleinsatz nach dem Verursacherprinzip, deshalb können die Automobilverbände dieser Lösung auch zustimmen.

Nicht einverstanden sind gewisse Umweltschutzorganisationen. Diese möchten Gelder aus den Treibstoffabgaben auch zur Förderung des öffentlichen Verkehrs einsetzen. Der Automobilist sollte also für die Bahn zahlen! Solche Forderungen sind nicht realistisch. Das Nein der Umweltorganisationen entspricht einer sehr zwiespältigen Politik. Bei Ablehnung der Vorlage muss der Treibstoffzuschlag nämlich reduziert werden. Damit wird der Treibstoff billiger, der Privatverkehr wird noch mehr gefördert und das öffentliche Verkehrsmittel noch stärker konkurrenziert! Die Umwelt würde also noch mehr belastet. Es würden auch keine Mittel für Massnahmen zur Milderung von Umweltschäden, verursacht durch den Strassenverkehr, zur Verfügung stehen.

Die Vorlage für die Neuverteilung und Erweiterung der Zweckbindung stellt einen guten Kompromiss dar. Sie ordnet sich in eine gesamtheitliche Verkehrspolitik ein. Sie verdient eine klare Zustimmung.

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

Lieber den Spatz in der Hand

-ger. Die Neuregelung der Treibstoffzölle bedeutet weder eine spektakuläre Angelegenheit noch eine revolutionäre Umwälzung, sondern eine praktische Notwendigkeit. Vorweg ergibt sich aus dem Umstand, dass nach geltendem Recht bei der spätestens Ende 1983 erfolgenden Amortisation des Bundes-Vorschusses an den Nationalstrassenbau der Zollzuschlag auf Treibstoffen um 10-11 Rp./Liter gesenkt werden müsste und dadurch 500-600 Mio Franken Einnahmehausfälle entstehen würden, die unbestrittene Notwendigkeit einer Neuregelung. Der erste Zweck der Vorlage besteht somit darin, den Zollzuschlag auf der gegenwärtigen Höhe erhalten und die daraus fliessenden Mittel ausser für den Nationalstrassenbau auch für flankierende Massnahmen der Verkehrspolitik verwenden zu können, und zwar in dem Umfange, als sie nicht mehr für die Rückzahlung des Bundes-Vorschusses benötigt werden. Das sind immerhin rund 500 Mio Franken jährlich - also gerade in Zeiten prekärer Bundesfinanzen sicher kein Pappenstein.

Von diesen 500 Mio Franken sollen rund 100 Mio Franken in die Bundeskasse fliessen, weil gleichzeitig die bisherige 60%ige Zweckbindung des Treibstoff-Grundzolls auf 50 % vermindert wird. Mit dieser Verminderung der Zweckbindung beim Grundzoll, die auch von der GVK anvisiert wird, will man auch dem Verfassungsgrundsatz, wonach der Ertrag der Zölle in die Bundeskasse fällt, wieder etwas näher kommen. Die weiteren 400 Mio Franken sollen im Sinne einer erweiterten Zweckbindung zur Erleichterung der Strassenlasten der Kantone und Gemeinden - insbesondere auch in den Berggebieten - und andererseits für flankierende Massnahmen wie Förderung des kombinierten Verkehrs Strasse/Schiene (Huckepack- und Containerverkehr), Förderung und Verbilligung des Autoverlads durch die Alpentunnels, Mitfinanzierung von Bahnhofparkanlagen und nicht zuletzt für Massnahmen des Umwelt-, Landschafts- und Lärmschutzes entlang der National- und der Hauptstrassen verwendet werden.

Das also ist der Spatz, den uns die Vorlage in die Hand gibt - sicher kein farbenprächtiges Fabeltier, so doch ein veritabler Vogel, den zu hüten es sich lohnt. Damit nicht zufrieden geben wollen sich jene diffusen Gruppierungen, die man die "Grünen" nennt, sowie einige Kleinparteien, die mangels Regierungsverantwortung es sich leisten können, fabulöse "Ideallösungen" zu

proklamieren. Sie alle zeigen sich unzufrieden mit dem offerierten Spatz in der Hand, weil sie die Taube auf dem Dach möchten - obwohl gar keine Aussicht besteht, diese Taube auch wirklich fangen zu können. Sie wollen alles oder nichts, aber sie fragen sich kaum, was geschähe, wenn die Vorlage verworfen und damit das Nichts erreicht würde.

Die erste Folge einer Verwerfung wäre der teilweise Wegfall des Treibstoff-Zollzuschlages mit der Konsequenz eines Einnahmenverlusts von 500 bis 600 Mio Franken jährlich, einer deutlichen Stimulierung des Strassenverkehrs samt seinen Immissionen infolge spürbar sinkender Benzinpreise und damit auch eine offensichtliche Erschwerung, die GVK zu verwirklichen. Die unmittelbare Wirkung eines solchen Verdikts stünde also in eklatantem Gegensatz zu den von den Opponenten lauthals verkündeten Idealen. Wohl könnte dem dadurch vorgebeugt werden, dass das Parlament durch Dringlichkeitsbeschluss die Beibehaltung des Treibstoff-Zollzuschlags beschlösse, aber dies wäre weder elegant noch sehr vertrauensbildend - wenn auch vielleicht unausweichlich, um Schlimmeres zu verhüten. Es bliebe aber das unangenehme Gefühl des Ueberspiels eines Volksentscheides durch Parlamentsbeschluss mit unerfreulichen Folgen der Verärgerung.

Aber damit bliebe es gleichwohl bei der bisherigen 60%igen Zweckbindung des Treibstoff-Grundzolls, so dass 100 Mio Franken für die Bundeskasse verloren gingen, obwohl sie diese Mittel wahrlich bitter nötig hätte. Und es bliebe auch bei der bisherigen engen Zweckbindung, so dass der Bund weder Kantone und Gemeinden bei den Strassenkosten entlasten, noch flankierende verkehrspolitische Massnahmen mitfinanzieren könnte. Also keine Förderung des kombinierten Verkehrs, keine Förderung des Autoverlads durch die Alpentunnels, keine Mitfinanzierung von Bahnhofparkings und insbesondere keine Förderung von Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen. So bliebe am Ende genau das Gegenteil von dem, was "Grüne" und verwandte Gruppierungen so gefliessentlich anstreben. Von der Taube auf dem Dach blieben nicht einmal ein paar verlorene Federn, und es könnte leider soweit kommen, dass diese Federn unter Hinweis auf einen verwerfenden Volksentscheid nicht einmal einer kommenden GVK aufgesteckt werden könnten. Von dem alles oder nichts bliebe dann nur das Nichts.

Bewährte schweizerische Politik ist eine Politik der kleinen Schritte. Die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen ist ein solcher kleiner, aber sicherer Schritt. Sie vertröstet nicht auf eine Taube auf dem Dach, sondern gibt uns den Spatz in die Hand. Deshalb gilt es, am 27. Februar 1983 mit einem klaren JA für die Neuregelung der Treibstoffzölle einzutreten.

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

Die lange Liste der JA-Parolen

(Stand: 18. Februar 1983)

Gesamtschweizerische Organisationen

CVP der Schweiz, FDP der Schweiz, Jung-Liberale Bewegung der Schweiz, Schweizerische Volkspartei SVP, Junge SVP, Liberale Partei der Schweiz; Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins, Zentralverband schweizerischer Arbeitgeberorganisationen, Schweiz. Gewerbeverband, Redressment National, Schweiz. Bauernverband, Schweiz. Baumeisterverband, Schweiz. Handelskammer, Schweizerische Metallunion; Christlichnationaler Gewerkschaftsbund der Schweiz CNG, Schweiz. Gewerkschaftsbund SGB, Föderativverband des Personals öffentlicher Verwaltungen und Betriebe, Vereinigung Schweizerischer Angestelltenverbände VSA, Arbeiter-Touring-Bund der Schweiz, Schweizerischer Konsumentenbund, Aktionsgemeinschaft der Arbeitnehmer und Konsumenten AGAK, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Bergbevölkerung, Schweizerische Vereinigung zum Schutz und zur Förderung des Berggebiets, Schweizerischer Fremdenverkehrsverband, Touring-Club der Schweiz TCS, Automobil-Club der Schweiz ACS, Schweiz. Rad- und Motorfahrerbund, Schweizerische Zweirad-Konferenz, Verband Schweizerischer Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs, Litra; Schweizerischer Städteverband.

Kantonale Organisationen

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