

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE
"JA FÜR EINEN ANGEMESSENEN BENZINPREIS"
Presseausschuss, Postfach 5835, 3001 Bern, Tel. 031/44 23 64, Fax 031/44 24 30

An die Deutschschweizer Medien

Bern, 1. Februar 1993

Sehr geehrte Damen und Herren

In einer wirtschaftlich und finanzpolitisch schwierigen Zeit wiegen Zinsbelastungen doppelt schwer. Es muss damit gerechnet werden, dass die Eidgenossenschaft im laufenden Jahr um die 3 Milliarden Franken an Schuldzinsen wird bezahlen müssen. Mit den Mehreinnahmen aus der Treibstoffzollerhöhung kann diese Belastung abgebaut und gleichzeitig mit einem Investitionsschub in der Baubranche ein wichtiger Beitrag zur Belebung unserer Wirtschaft geleistet werden. Die Treibstoffzollerhöhung ist deshalb gerade in der heutigen Zeit notwendig und gerechtfertigt, wie Ständerat Bruno Frick (CVP/SZ) und Nationalrat Hansueli Raggenbass (CVP/TG) in ihren Pressedienstbeiträgen festhalten. Für Matthias Stadelmann ist das JA am 7. März "ein JA aus Vernunft".

In unseren Kurzinformationen wird diese Argumentation auf vier Seiten erläutert und begründet. Mit einer Karikatur machen wir darauf aufmerksam, dass mit einer Anpassung des Benzinpreises und der damit ermöglichten raschen Fertigstellung unseres Nationalstrassennetzes in erster Linie die Westschweiz besser erschlossen werden kann.

Am 9. Februar findet in Bern die Pressekonferenz unseres Aktionskomitees statt. Wir würden uns freuen, Sie an diesem Anlass begrüßen zu dürfen. Die Einladung ist der vorliegenden Pressedienst-Ausgabe beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

für den Presseausschuss



Hanspeter Merz

Beilage erwähnt

An die Vertreter der
Deutschschweizer Medien

Bern, 1. Februar 1993

Einladung zur Medienkonferenz

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem JA zur Erhöhung des Benzinzollzuschlages um 20 Rappen pro Liter kann nach Ansicht des Schweizerischen Aktionskomitees "JA für einen angemessenen Benzinpreis" ein wichtiger Beitrag zur Sanierung unserer Bundesfinanzen, zur Belebung der einheimischen Wirtschaft, zur verkehrsmässigen Erschliessung unseres Landes und zur nachhaltigen Verbesserung der Sicherheit auf unseren Strassen geleistet werden.

Um Ihnen die finanz-, volkswirtschafts-, regional- und verkehrspolitischen Gründe für die Annahme der Benzinzollvorlage zu erläutern, laden wir Sie zu einer Medienkonferenz ein. Diese findet statt am:

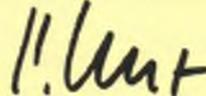
Dienstag, 9. Februar 1993, 10.30 Uhr im Restaurant Casino Bern (Salon rose)

Als Vertreter unseres Aktionskomitees werden Ihnen die Nationalräte Claude Frey (Präsident des Patronatskomitees, FDP/NE), Paul Schmidhalter (CVP/VS), Rudolf Strahm (SP/BE) und Theo Fischer (SVP/AG) unsere Argumente begründen.

Wir freuen uns, Sie zu dieser Informationsveranstaltung einladen zu dürfen und würden uns freuen, Sie am Dienstag der kommenden Woche im Berner Casino begrüßen zu dürfen.

Mit freundlichen Grüssen

für den Presseausschuss



Hanspeter Merz

Ja zur Benzinzoll-Erhöhung

Investieren ist besser als zinsen

Ständerat Bruno Frick, Einsiedeln

Als einziges Land Europas kann die Schweiz an der Urne entscheiden, ob das Benzin um 20 Rp. teurer werden soll. Die Hälfte der Mehreinnahmen - 650 Mio. Fr. - fliessen in die allgemeine Bundeskasse, die andere Hälfte zweckgebunden in den Strassenbau. Zusätzliche Abgaben sind nie populär, schon gar nicht in der heutigen, wirtschaftlich schwierigen Zeit. Die Erhöhung aber ist nicht nur eine notwendige Massnahme, unsere Staatsfinanzen gesunden zu lassen, wir brauchen sie auch, um den Strassenbau und -unterhalt zu finanzieren.

Unsere Bundesfinanzen sind krank: Wir rechnen mit Defiziten von 3 Milliarden für das vergangene und befürchten bis 5 Milliarden in diesem Jahr. Hauptschuld daran trägt die verschwenderische Gewinnverteilung in den 80er Jahren, als die üppigen Erträge der Bundeskasse mit der grossen Kelle verteilt und zu grosse Subventionssätze in den Gesetzen verankert wurden. Davon konnten praktisch alle Bereiche und die ganze Schweiz profitieren. Die Zeche aber bezahlen wir heute: Höhere Ausgaben sind gesetzlich programmiert und die Einnahmen schwinden dahin.

Ohne sparen geht es nicht

Die Sanierung der Bundesfinanzen ist eine der wichtigsten Aufgaben der Schweiz. Wie die Sanierung vorzunehmen ist, ist eine Frage des richtigen Masses. Die Bundesaussgaben müssen gesenkt werden, aber die Korrektur darf nicht schlagartig und zu massiv erfolgen. Denn alle rechnen mit den zugesicherten Bundesbeiträgen und eine bruske Korrektur müssen meistens die Kantone und Gemeinden berappen. Zudem würde ein Ausgabenschock des Bundes die Rezession zusätzlich verschärfen. Umgekehrt dürfen die Ausgaben nicht ungebremst steigen. Bereits heute wenden wir 6 %

der Bundesausgaben nur für Zinsen auf. Innerhalb von 4 Jahren haben sich die Schuldzinsen verdoppelt. Wenn wir die Ausgaben nicht bremsen, erreichen sie in wenigen Jahren 10 %. Jeder Franken für Schuldzinsen ist verlorenes Geld und verhindert die Erfüllung wichtiger Bundesaufgaben. Die Verhinderung von Bundesaufgaben trifft sozial Schwache zuerst und darum sind grosse Staatsdefizite auf die Dauer unsozial.

....aber auch nicht ohne Mehreinnahmen

Staatsfinanzen können nur saniert werden, wenn ein Gleichgewicht zwischen Sparen und Mehreinnahmen gefunden wird. Weil die Ausgaben nicht allzu brüsk gebremst werden dürfen und die Verschuldung nicht zu hoch ansteigen soll, braucht es massvolle Mehreinnahmen. So können die nötigen Aufgaben erfüllt, die Zinsenlast aber im Rahmen gehalten werden. Jede zusätzliche Abgabe an den Staat ist unangenehm. Darum müssen Mehreinnahmen dort beschafft werden, wo sie unsere Bürgerinnen und Bürger am wenigsten schmerzen. Die Erhöhung des Benzinpreises um 20 Rp. ist darum angemessen. Auch nach der Erhöhung ist unser Benzin das billigste in Mitteleuropa, weiterhin 10 - 30 % billiger als im Ausland. Gegenüber 1973 ist das Benzin heute real sogar 40 - 50 % billiger.

Die Alternativen wären höhere direkte Bundessteuern oder eine hohe Mehrwertsteuer - beides schlechtere Lösungen.

Kleine Verteuerung des Strassenverkehrs

Im Durchschnitt fährt der Schweizer Automobilist im Jahr etwa 15'000 km. Die Erhöhung kostet ihn im Jahr rund Fr. 240.--. Der gefahrene km verteuert sich also um nur 1.6 Rp.. Darum hat auch der TCS erkannt, dass die Benzinzoll-Erhöhung massvoll und notwendig ist und unterstützt die Vorlage im Interesse der Automobilisten. Denn ohne Benzinzoll-Erhöhung ist die Fertigstellung der Nationalstrassen gefährdet, und am Unterhalt wichtiger Hauptstrassen müssten Abstriche gemacht werden. Damit ist die Vorlage auch für Rand- und Bergregionen interessant: Zwar sind sie in besonderem Masse auf das Auto angewiesen, eine zusätzliche Kürzung der Staatsausgaben aber würde sie viel härter treffen.

Erhöhung des Treibstoffzolls:

Notwendig und gerechtfertigt

von CVP-Nationalrat Hansueli Raggenbass, Amriswil (TG)

Der Treibstoffzoll soll – wie vom Parlament verabschiedet – um 20 Rappen pro Liter erhöht werden. Diese Anpassung bringt der Bundeskasse jährlich zirka 1,3 Milliarden Franken Mehreinnahmen.

Die Hälfte davon, also 650 Millionen Franken, soll in die allgemeine Bundeskasse fliessen und einen Beitrag zur Sanierung der Bundesfinanzen leisten. Die andere Hälfte ist gemäss Bundesverfassung für die Nationalstrassen oder Zwecke des Strassenverkehrs zu verwenden. Sie soll gewährleisten, dass der Zeitplan des vierten langfristigen Nationalstrassenprogramms eingehalten wird. Das Nationalstrassennetz soll bis ins Jahr 2003/2005 fertiggestellt werden, wobei die Realisierung der wichtigsten Teilstücke davon bis ins Jahr 2002 angestrebt wird. Das Schweizer Volk hat das Parlament mit der klaren Ablehnung der Volksinitiative "Stopp dem Beton" und der Kleeblattinitiative im Jahre 1990 einen Auftrag zur Vollendung dieses Netzes erteilt.

Dringend nötige Mehreinnahmen...

Die Treibstoffzollerhöhung stellt einen Teil des ersten Sparpaketes des Bundes dar, welches auf Einsparungen in Milliardenhöhe und Mehreinnahmen (höhere Tabaksteuern, Einnahmen aus Spielbanken und den Gewinnen der Nationalbank) besteht. Die Sanierung der Bundesfinanzen ist notwendig und kann nicht allein über Einsparungen erreicht werden, zumal **das** Ausgabenwachstum in erster Linie durch die zunehmende Zinsbelastung und in **zweiter** Linie durch den Anstieg im sozialen Bereich bedingt ist. Eine angemessene Abgabenerhöhung kommt den Bürger letztlich billiger zu stehen als eine Defizitwirtschaft mit starker Schuldenzunahme. Die sich verstärkende Zinsenlast des Bundes ist bedrohlich. 1992 belief sie sich auf ca. 2,3 Milliarden Franken, 1993 dürften es ca. 3,1 Milliarden sein, und bald werden die Zinsen 10 % der Gesamtausgaben des Bundes übersteigen. In Anbetracht der katastrophalen Finanzlage des Bundes – für 1993 muss mit einem Defizit von über 4 Milliarden Franken gerechnet werden – sind die 650 Millionen Franken Mehreinnahmen dringend notwendig.

... auch für den Nationalstrassenbau

Auch bezüglich des zweckgebundenen Teils ist die Treibstoffzollerhöhung notwendig. Die Rückstellungen für die Strassenausgaben betragen heute noch zirka 1,4 Milliarden Franken. Ohne Erhöhung des Treibstoffzolles werden diese Rückstellungen spätestens Ende 1994 abgebaut beziehungsweise aufgebraucht sein. Die Finanzlage des Bundes lässt es nicht zu, für den Strassenbau Mittel aus der allgemeinen Bundeskasse vorzuschüssen. Will das Nationalstrassennetz zügig fertiggestellt werden, sind daher weitere zweckgebundene Einnahmen notwendig. Der grösste Teil des noch zu bauenden Nationalstrassennetzes liegt im übrigen ausgerechnet in der Romandie, die bis anhin mit Nationalstrassen zu kurz gekommen ist.

Der Blick über die Grenze lässt die Zollerhöhung ebenfalls als gerechtfertigt erscheinen. So bezahlen die Italiener für bleifreies Benzin 95 (nicht für Diesel) fast 60 Rappen, die Franzosen, Deutschen und Oesterreicher weit über 30 Rappen mehr pro Liter als die Schweizer.

Einsame Gegnerschaft

Zur Erhöhung des Treibstoffzolls gibt es keine kurzfristig realisierbare Alternative. Andere Mittelbeschaffungsmassnahmen bedürfen noch detaillierter Abklärungen und sind politisch weit schwerer durchzusetzen. Man denke nur an die problematische Ueberführung der Warenumsatzsteuer zur Mehrwertsteuer. Ueberdies genügt das erste Sparpaket zur Sanierung der Bundesfinanzen bei weitem nicht, das zweite wird demnächst vom Bundesrat zu Handen des Parlaments verabschiedet.

Um die Nationalstrassen programmgemäss fertigstellen zu können, müsste bei Ablehnung der Vorlage der Treibstoffzollzuschlag wohl um 15 Rappen pro Liter erhöht werden. Ob das Volk einer derartigen Erhöhung – das Referendum ist angekündigt – eher zustimmen würde, ist alles andere als fraglich.

Die 20 Rappen-Zollerhöhung stellt einen parlamentarischen Kompromiss dar, nachdem der Bundesrat noch 25 Rappen vorgeschlagen hatte. Keine massgebliche Partei ist denn auch gegen die Zollerhöhung. Selbst der TCS setzt sich dafür ein. Nur die extremen Autobefürworter plädieren für das Referendum: die Schweizerische Autopartei und der ACS Schweiz, der jedoch noch lange nicht bei allen kantonalen Sektionen Gefolgschaft gefunden hat. Die einsame Gegnerschaft deutet darauf hin, dass die Zollerhöhung so falsch nicht sein kann.

Ein Ja der Vernunft

Am 7. März haben die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger einmal mehr unter Beweis zu stellen, dass sie politisch mündig sind und zwischen Bauch- und Kopfgefühl unterscheiden können. Das Referendum über die Erhöhung des Benzingrundzolls um 20 Rappen je Liter stellt sie vor den Konflikt "Vernunft gegen Portemonnaie".

Wohl jeder Steuerzahler - insbesondere wenn er auch noch Autofahrer ist - wird versucht sein, "es denen in Bern einmal zu zeigen" und damit die Erhöhung des Benzinzolls abzulehnen. Eine auf den ersten Blick verständliche Reaktion, denn niemand bezahlt freiwillig gerne mehr, als er müsste. Bei näherer Betrachtung offenbart sich die Rückseite der Medaille: Ein Nein könnte sehr unangenehme Folgen haben.

Nachdem die Deutschschweizer bereits im letzten Dezember die Romands in der EWR-Frage überstimmt haben, würde auch diesmal ein Nein die Romands am härtesten treffen. Der Grund liegt auf der Hand: Die Hälfte des Zollaufschlages, also zehn Rappen je Liter Benzin, soll zweckgebunden für den Verkehr aufgewendet werden, die restlichen zehn Rappen je Liter gehen in die allgemeine Bundeskasse. Bis zum Jahr 2000 soll das Schweizer Nationalstrassennetz vollendet sein. Die grössten Lücken befinden sich in der Westschweiz. Ohne die geplante Benzinzollerhöhung werden der Eidgenossenschaft die Mittel fehlen, um diese Lücken zu schliessen. Die einzige kurzfristige Alternative des Bundes wäre es, das fehlende Geld auf dem Kapitalmarkt aufzunehmen. Dies wiederum ist mit gewaltigen Kosten verbunden, die letztlich der Steuerzahler zu berappen hätte. Ein Nein würde also nur auf den ersten Blick das Portemonnaie schonen.

Die Schweizerinnen und Schweizer haben letztes Jahr Ja gesagt zur NEAT. Zum Zeitpunkt der Abstimmung war allen klar, dass der Bau der NEAT teilweise mit Geldern aus dem Benzinzoll finanziert werden soll. Wer A sagt, muss auch B sagen. Damit bei Baubeginn der NEAT die notwendigen Finanzen zur Verfügung stehen, brauchen wir den Benzinzollaufschlag. Auch hier wäre die Beschaffung des Geldes auf dem Kapitalmarkt, letztlich die teurere Lösung.

Zehn Rappen je Liter Benzin sollen in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Die Gegner sehen darin einen symbolischen Akt der Schröpfung des Automobilisten. Mit dieser Betrachtungsweise liegen sie aber schief. Seit der Einführung des Benzingrundzolls im Jahre 1936 wurde der Ansatz nie verändert. Selbst wenn man den Zollzuschlag einrechnet, sind die realen Zolleinnahmen aus Benzin heute um rund die Hälfte tiefer als bei der Einführung des Benzinzolls. Unter diesen Umständen kann schwerlich von einer Schröpfung des Automobilisten gesprochen werden. Es handelt sich hier viel mehr um eine höchst massvolle Anpassung.

Die zehn Rappen je Liter, die der Bundeskasse zufließen sollen, bringen die aus dem Ruder gelaufenen Staatsfinanzen allein auch nicht wieder ins rechte Fahrwasser. Zusammen mit einem ganzen Strauss anderer Massnahmen können sie aber einen wichtigen Beitrag zur Gesundung der Staatskasse beitragen. Der Bundesrat und das Parlament werden auch mit dem erhöhten Benzinzoll nicht darum herumkommen, echte und langfristig wirkungsvolle Sparmassnahmen zu ergreifen. Ein Nein am 7. März würde diesen Bestrebungen allerdings zuwiderlaufen. Die bestehenden Defizite müssen finanziert werden, notfalls mit fremdem Geld. Dieses ist aber teuer. Schon heute ist die Zinswirtschaft die viertwichtigste Aufgabe des Bundes noch vor der Landwirtschaft oder dem Bereich Bildung/Forschung. Ohne das Massnahmenpaket inklusive Benzinzollerhöhung würden sich die Passivzinsen innert der nächsten vier Jahre fast verdoppeln und das Abzahlen von Schulden wäre innert kürzester Zeit Staatsaufgabe Nummer Eins.

Soweit darf es nicht kommen. Dazu muss jedermann etwas beitragen. Einerseits dadurch, dass auf der politischen Ebene auf Wünschbares verzichtet wird und nur das Notwendige in die Realisation geht, andererseits dadurch, dass jeder seinen Teil zur Behebung der Schulden beiträgt und im Falle der Benzinzollerhöhung dem Kopf und nicht dem Bauch nachgibt, respektive der Vernunft und nicht dem Portemonnaie. Bezahlen müssen wir das Loch in der Staatskasse dereinst so oder so. Es entspricht deshalb der Vernunft, alles daran zu setzen, dieses Loch nicht grösser als unbedingt nötig werden zu lassen. Ein Ja zur Erhöhung des Benzingrundzolls ist ein Schritt in diese Richtung.

Matthias Stadelmann

