



Postfach 502
8034 Zürich
Mainaustrasse 30

4
39. Jahrgang
24. Januar 1983

Inhalt:

| | <u>Seite</u> |
|--|--------------|
| - Die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen (Abstimmungsvorlage vom 27. Februar) | 1 |
| - Mikroelektronik - Chancen und Risiken | 10 |
| - Vorort gegen Kulturinitiative | 16 |
| - Literatureingang | 17 |

* * *

Die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen

(Abstimmungsvorlage vom 27. Februar)

Zusammenfassung

Nach heute geltendem Recht wird der Bundesanteil an den Kosten der Nationalstrassen zum Teil aus dem Grundzoll (60 Prozent) sowie durch einen für die Kosten der Nationalstrassen zweckgebundenen Zollzuschlag gedeckt. Für die Strassenaufwendungen des Bundes standen 1981 rund 1,3 Milliarden Fr. aus Zollzuschlägen und zusätzlich rund 600 Millionen Fr. (60 Prozent des Grundzolles) zur Verfügung. Da der Vorschuss des Bundes an den Nationalstrassenbau demnächst abgetragen sein wird, müsste nach der geltenden verfassungsrechtlichen Regelung der Treibstoffzollzuschlag von heute 30 Rappen pro Liter um 10 bis 11 Rappen oder um 475 Millionen gesenkt werden. Dies soll mit einer entsprechenden Verfassungsänderung verhindert werden. Am 24. März 1982 lag die entsprechende Botschaft vor. In der Herbstsession 1982 genehmigten die eidgenössischen Räte die Treibstoffzollvorlage. Der Nationalrat hiess die Verfassungsrevision (Bundesbeschluss über die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen) in der Schlussabstimmung mit 139 zu 20 Stimmen und der Ständerat mit 37 zu 0 Stimmen gut. In der Opposition befanden sich Vertreter der extremen Linken sowie der unabhängigen und evangelischen Fraktion.

Die Vorlage bezweckt vorab die Weiterführung der seit 1974 gültigen Treibstoffzollbelastung durch Grundzoll und Zollzuschläge. Insgesamt stehen rund 2,3 Milliarden Fr. Bundeseinnahmen auf dem Spiel. Dabei enthält die Verfassungsrevision zwei neue wesentliche Elemente. Sie billigt dem Bund einen erhöhten Anteil am Grundzoll (50 statt 40 Prozent) für die allgemeine Bundeskasse zu, woraus sich für ihn Mehreinnahmen von 100 Mio. Fr. ergeben. Ueberdies soll der Zweck der Zollzuschläge über den Nationalstrassenbau hinaus (Deckung der Unterhalts- und Betriebskosten) für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr erweitert werden. Um die Mittelverwendung in vertretbaren Grenzen zu halten, soll der Zollzuschlag von 30 Rappen

pro Liter Benzin allerdings nur als subsidiäre Abgabe anerkannt werden, wobei der Verwendungszweck abschliessend umschrieben wird. Für den strassengebundenen Grundzoll und den allfällig zu erhebenden Zolzzuschlag soll somit inskünftig nur eine Kasse bestehen. Mit der beabsichtigten Zweckerweiterung der Treibstoffzollerträge werden die Kantone jährlich um rund 400 Mio.Fr. entlastet.

Bei der Treibstoffzollvorlage, über die der Souverän am 27. Februar 1983 abzustimmen haben wird, handelt es sich um ein Verständigungswerk zwischen den Interessen des privaten und des öffentlichen Verkehrs sowie des Umweltschutzes. Die Vorlage beinhaltet eine ausgewogene Lösung zwischen den verkehrspolitischen Anliegen und dem finanzpolitischen Druck auf dem Bundesfiskus, auf Grund dessen eine Konfrontation mit den Automobilverbänden sollte vermieden werden können.

Bundesbeschluss über die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen vom 8. Oktober 1982

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 36bis Abs. 4 und 5

⁴Die 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.

⁵Aufgehoben.

Art. 36ter

¹Der Bund verwendet die Hälfte des Reinertrages des Treibstoffzolls und den gesamten Ertrag eines Zolzzuschlages 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 Nievauübergängen, 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.

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

Uebergangsbestimmungen

Art. 16

Unter Vorbehalt der Aenderung durch die Gesetzgebung beträgt der Zolllzuschlag auf Treibstoffen 30 Rappen je Liter.

Rückblick

Die gute Ertragslage in der Gesamtrechnung des Bundes ab Mitte der fünfziger Jahre bildete eine vielversprechende Grundlage für Forderungen sowohl nach vermehrtem Strassenbau als auch nach Abzweigung von zweckgebundenen Mitteln für denselben. Auf Grund von Uebergangsordnungen zum Bundes-Finanzhaushalt richtete der Bund bereits ab 1950 den Kantonen die Hälfte des Reinertrages des Treibstoffzolles aus. Das Eidg. Departement des Innern beauftragte im Herbst 1954 eine Expertenkommission mit der Planung eines schweizerischen Nationalstrassennetzes. Am 6. Februar 1956 reichten die Strassenverkehrsverbände eine "Initiative für die Verbesserung des Strassennetzes" ein, worin erstmals eine verfassungsmässige Zweckbindung von mindestens 60 Prozent des gesamten Treibstoffzollertrages gefordert wurde. In seiner Botschaft vom 22. Oktober 1957 schloss sich der Bundesrat grundsätzlich diesen Vorschlägen an. In der Volksabstimmung vom 6. Juli 1958 wurden die neuen Strassenverkehrsartikel 36bis und 36ter sowie die Aenderung von Art. 37 BV gutgeheissen. Sie bilden seither die Grundlage für die Strassenbaupolitik und -finanzierung des Bundes.

Gemäss Art. 36ter, Abs. 1 BV sind 60 Prozent des Zollertrages (Grundzoll) auf Treibstoffen zur Deckung der Kosten des Nationalstrassenbaus und des übrigen vom Bund anerkannten Hauptstrassennetzes vorgesehen. Gestützt darauf wurde am 23. Dezember 1959 der Beschluss über die Verteilung der zweckgebundenen Treibstoffzollerträge verabschiedet, wonach u.a. 42 Prozent für den Nationalstrassenbau vorgesehen wurden. Schon bald zeigte sich, dass die von der Expertenkommission zugrunde gelegten Kosten für die Nationalstrassen (3,8 Mrd.Fr.) zu tief veranschlagt waren. Die zweckgebundenen Mittel aus dem Treibstoffgrundzoll reichten nicht aus, um die laufenden Ausgaben zu decken. Auf Antrag des Bundesrates mussten deshalb die eidgenössischen Räte von der in Abs. 2 von Art. 36ter BV festgelegten Befugnis zur Erhebung eines zweckgebundenen Zolllzuschlages auf Treibstoffen Gebrauch machen.

Der erstmals ab 15. Januar 1962 erhobene Treibstoffzollzuschlag von 5 Rappen je Liter Benzin wurde in der Folge entsprechend der Kosten-

entwicklung sukzessive über 7, 12, 14, 15, 20 auf 30 Rappen pro Liter (ab 31. August 1974) erhöht. Daneben sah sich der Bund gezwungen, die Nationalstrassenausgaben, gestützt auf Art. 36ter, Abs. 2 BV in den Jahren 1965 bis 1975 zusätzlich mit Beiträgen à fonds perdu von insgesamt 1,2 Mrd.Fr. zu finanzieren. Und weil auch diese auf drei Säulen (Grundzoll, Zollzuschlag und à fonds perdu-Beiträge) ruhende Finanzierung nicht ausreichte, um die wachsenden Nationalstrassenausgaben zu decken, leistete der Bund bis zum Jahre 1972 darüber hinaus verzinsliche Vorschüsse von total 2,8 Mrd.Fr. Ab 1973 übertrafen die zweckgebundenen Einnahmen für die Nationalstrassen schliesslich den Kostenanteil des Bundes. Seither konnte der Vorschuss ständig abgebaut werden, sodass er voraussichtlich 1983/84 abgetragen sein wird. Gesamthaft flossen dem Nationalstrassenbau in den Jahren 1954 bis 1981 aus der Zweckbindung des Grundzolles rund 3,8 Mrd., aus dem Zollzuschlag jedoch rund 13,7 Mrd.Fr. zu.

Die Neuverteilung der Treibstoffzollerträge

Gemäss Art. 36ter, Abs. 2 BV und Art. 1, Abs. 3 des Bundesbeschlusses über die Finanzierung der Nationalstrassen fällt der Zollzuschlag dahin, wenn er nicht mehr für den Bau der Nationalstrassen oder die Rückzahlung des Bundesvorschusses benötigt wird. Das ist ab 1983/84 der Fall. Verschiedene parlamentarische Vorstösse sowie insbesondere eine Motion Gadiant vom 18. Dezember 1980 wiesen auf die Dringlichkeit einer Lösung hin, um zu verhindern, dass nach Rückzahlung der Bundesvorschüsse der Treibstoffzollzuschlag reduziert werde. Erst im Zwischenbericht vom 5. Oktober 1981 zu den Richtlinien der Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1979-83 hatte der Bundesrat auf das einer dringlichen Lösung harrende Problem des Treibstoffzolles hingewiesen. Es gelte - so hielt er in seinem Bericht fest - den Zollzuschlag auf Treibstoffen zu erhalten, und zwar nicht bloss aus finanziellen, sondern auch aus verkehrs- und energiepolitischen Erwägungen heraus.

Zielsetzung der Treibstoffzollvorlage

Die von den eidgenössischen Räten in der Herbstsession genehmigte Vorlage über die Neuregelung der Treibstoffzölle verfolgt die folgenden Ziele:

- Die Vorlage will keine stärkere Belastung des Treibstoffes durch erhöhte Abgaben, sondern lediglich am seit Herbst 1974 gültigen Zollzuschlag von 30 Rappen pro Liter festhalten. Damit soll primär verhindert werden, dass infolge Tilgung des Bundesvorschusses die Treibstoffbelastung durch Zollzuschläge von zurzeit (1981) 1,3 Mrd. Fr. um rund 500 Mio.Fr. oder um 10-11 Rappen pro Liter gesenkt werden muss.
- Der Verteilungsschlüssel des Reinertrages des Grundzolles (1981: rund 1 Mrd.Fr.) soll geändert werden. Der Anteil der allgemeinen

Bundeskasse soll von 40 auf 50 Prozent angehoben werden. Von den rund 500 Mio.Fr. Tilgungsquoten des Nationalstrassenvorschusses sollen so 100 Mio.Fr. dauerhaft der Bundeskasse verbleiben.

- Die angestrebte Verfassungsänderung will ferner die Zweckbestimmungen der Treibstoffzölle (Grundzoll und Zollzuschlag) erweitern und für alle zweckgebundenen Ausgaben einen einheitlichen, strassenbezogenen Verwendungszweck festlegen. Ueber die bisherigen Verwendungsmöglichkeiten hinaus sollen Treibstoffzölle künftig zusätzlich (und zwar abschliessend) auch dienen: für den Betrieb und Unterhalt von Nationalstrassen, für Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen, zur Förderung des kombinierten Verkehrs, des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge und des Baus von Bahnhofparkanlagen sowie für andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs.
- Schliesslich soll dem Zollzuschlag bloss Ergänzungscharakter zukommen. Der Zollzuschlag soll deshalb nur subsidiär erhoben werden, d.h. nur dann, wenn der Ertrag des zweckgebundenen Grundzolles für den abschliessend umschriebenen Verwendungszweck nicht ausreicht.

Ueber die Aufteilung der Mittel ist mit der Annahme der Verfassungsänderung das letzte Wort noch nicht gesprochen. Die im Gesamtstrassenbudget (1984: 1,85 Mrd.Fr.) vorgesehenen Zahlen für die einzelnen Verwendungszwecke haben bloss provisorischen Charakter. Definitiv festgelegt werden sie erst mit der notwendig werdenden Aenderung des referendumpflichtigen Bundesbeschlusses vom 23. Dezember 1959 über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag.

Beibehaltung des bisherigen Zollzuschlages

Den Zollzuschlag auf Treibstoffen in der bisherigen Höhe von 30 Rappen pro Liter zu belassen, ist angesichts der bedeutenden zukünftigen Investitionen im Strassenverkehr - allfällige Erweiterung des Nationalstrassennetzes (Transjurane), Nachholbedarf bei den Hauptstrassen - und auch vom Gesichtspunkt der Eigenwirtschaftlichkeit der Strassenrechnung - die Strassenrechnungen der Kantone und Gemeinden weisen eine Unterdeckung auf - voll gerechtfertigt; dies umso mehr, als sich die fiskalische Belastung der Treibstoffe in der Schweiz im Vergleich mit anderen Ländern nicht als überrissen erweist. Eine Reduktion des Benzinpreises würde überdies den öffentlichen Verkehr zusätzlich benachteiligen und hätte auch energiepolitisch sowie ökologisch unliebsame Auswirkungen.

Erweiterung der Zweckbestimmung der Treibstoffzölle

Der aus Grundzoll (1 Mrd.) und Treibstoffzollzuschlag (1,3 Mrd.) sich ergebende Finanzstrom von insgesamt 2,3 Mrd.Fr. bleibt erhalten. Davon entfallen inskünftig 500 (bisher 400) Mio.Fr. (50 Prozent des Grundzolles) in die allgemeine Bundeskasse. Die verbleibenden 500 Mio. Fr. aus Grundzoll und die 1,3 Mrd. aus den Erträgen aus den Zollzu-

schlägen werden für Strassenzwecke reserviert bleiben. Für neue und zusätzliche Aufgaben im Strassenverkehr werden somit total rund 400 Mio.Fr. Mittel frei. Diese sollen durch Erweiterung des Verwendungszweckes der Treibstoffzölle - d.h. der Ertrag der Treibstoffzollzuschläge soll neu in gleicher Weise wie der zweckgebundene Anteil des Grundzolles für alle Strassenzwecke eingesetzt werden - auf folgende Aufgabengebiete ausgedehnt werden:

- In Zukunft soll der Bund neben dem Bau auch einen grossen Teil der Kosten für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen übernehmen.
- Weiter erhält der Bund auch die Kompetenz, vermehrt Projekte von Hauptstrassen (z.B. Umfahrungsstrassen) und internationale Alpenstrassen zu unterstützen.
- Auch soll der Bund mehr mithelfen können, Schiene und Strasse durch Ueber- und Unterführungen zu trennen. Zusätzlich wird vorgeschlagen, den Bund zu ermächtigen, bauliche Massnahmen zur Entlastung der Strassen und zur Entflechtung des Verkehrs zu unterstützen. Darunter fallen die Förderung des kombinierten Verkehrs (Bau von Anlagen für den Huckepack- und Grosscontainerverkehr), des Autoverlads und des Baus von Bahnhofparkanlagen. Dem Anliegen des öffentlichen Verkehrs wird damit indirekt entgegengekommen.
- Ferner sieht die revidierte Verfassungsbestimmung vor, dass an Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen für alle Strassen, also auch für solche ausserhalb des National- und Hauptstrassennetzes, Bundesbeiträge ausgerichtet werden können.
- Schliesslich sollen für allgemeine Beiträge an die Strassenkosten der Kantone, die eines Finanzausgleiches bedürfen, zusätzliche Mittel bereitgestellt werden. Damit ist beabsichtigt, vor allem die Belastung der Bergkantone durch Strassenkosten zu mildern.

Subsidiarität des Zollzuschlages

Auf Veranlassung des Ständerates haben die eidg. Räte dem Zollzuschlag bloss den Charakter einer Ergänzungsabgabe zugebilligt. Die heutige Ordnung - Grundzoll als Hauptzoll und Treibstoffzollzuschlag als Zusatzzoll gemäss Subsidiaritätsprinzip - soll beibehalten werden. Da der Verwendungszweck der Treibstoffzölle in der Verfassung abschliessend umschrieben wird, kann so im Sinne des Verursacherprinzipes einer Zweckentfremdung der Mittelverwendung im voraus der Riegel geschoben werden. Diese neue Zweckregelung erlaubt es, die Hälfte des Grundzolles und den Zollzuschlag sinnvoll und rationell einzusetzen, solange ein echter Bedarf nach Ausgaben für Strassenzwecke vorhanden ist.

Verteilung der Mittel

Ueber die Verteilung der Gelder innerhalb der erweiterten Zweckbestimmung wird sich die Ausführungsgesetzgebung auszusprechen haben. Generell steht jedoch bereits fest, dass von den knapp 500 Mio.Fr. - für den strassengebundenen Grundzoll und den Zollzuschlag besteht inskünftig nur eine Kasse - 100 Mio.Fr. in die allgemeine Bundeskasse fliessen und 200 Mio.Fr. dem Strassenunterhalt und Betrieb zukommen. Die verbleibenden 200 Mio.Fr. werden im Rahmen der erweiterten Zweckbestimmung den Kantonen und Gemeinden zur Verfügung stehen.

Primär finanzpolitische Zielsetzung

Das primäre Ziel der Vorlage ist finanzpolitisch ausgerichtet. Die Bundeseinnahmen von insgesamt 2,3 Mrd.Fr. sollen erhalten bleiben. Gleichzeitig soll ein Einnahmenausfall von knapp 500 Mio.Fr. verhindert werden. Bei einer Verwerfung der Vorlage müsste nämlich aufgrund der bestehenden gesetzlichen Regelung - Abtragung des Bundesvorschusses an die Nationalstrassenausgaben - der Zollzuschlag von bisher 30 auf 19 bis 20 Rappen pro Liter Benzin herabgesetzt werden.

Einseitiger Verwendungszweck?

Die Ausdehnung des Verwendungszweckes der Treibstoffzölle für Strassenzwecke lässt sich durchaus verantworten. Die Erweiterung auf den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen bringt den Kantonen die berechnete Entlastung. Denn diese Kosten werden in den kommenden Jahren mit zunehmendem Altern der Nationalstrassen, der fortschreitenden Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und auch infolge der Teuerung ansteigen. Dazu kommt, dass auf dem bedeutsamen Gebiet der Haupt- und Verbindungsstrassen in den Kantonen und Gemeinden, und hier vor allem im Berggebiet, ein gewisser Nachholbedarf besteht.

Gefahr einer Strassenbaueuphorie?

Die Gefahr einer Strassenbaueuphorie, wie sie von den gegnerischen Kreisen der Vorlage an die Wand gemalt wird, besteht nicht, wird doch ein ansehnlicher Teil der Mittel den Kantonen zur Verfügung gestellt, um bereits bestehende Strassen zu finanzieren. Abgesehen davon bleibt diesen Kreisen (vor allem Befürwortern eines verstärkten Umweltschutzes) immer noch die Möglichkeit, überrissene Strassenbauprojekte zu bekämpfen und so im Rahmen der Anschlussgesetzgebung einen möglichst grossen Teil der zweckgebundenen Mittel aus den Treibstoffzöllen für Umweltschutz-Ziele zu sichern.

Die weiteren im Verfassungskatalog aufgenommenen Massnahmen, die mit den Erträgen aus den zweckgebundenen Treibstoffzöllen finanziert werden können, werden die kantonalen und kommunalen Strassenrechnun-

gen entlasten und so auch Raum geben für zusätzliche umweltfreundliche Investitionen. Ferner darf nicht vergessen werden, dass indirekt auch der öffentliche Verkehr unterstützt wird. Es sei nur an die Sanierung von Niveauübergängen, Huckepack, Autoverlad und Trennung der Verkehrswege erinnert. Alle diese Massnahmen kommen somit auch dem Gesamtverkehr zugute.

Vermehrte Förderung des öffentlichen Verkehrs?

Die Ausgangslage der Neuregelung der Treibstoffzölle bringt es mit sich, dass zur Zeit nicht mehr Mittel für den öffentlichen Verkehr (oder in die Bundeskasse) abgezweigt werden können. Treibstoffzölle sind nämlich nicht allein Fiskalabgaben, sondern zu einem grossen Teil auch Kausalabgaben im Sinne des Verursacherprinzipes. Deshalb ist die Verwendung dieser Mittel für den kostenverursachenden Strassenbau und -verkehr im weiteren Sinne vorgegeben. Der Katalog der Verwendungsmöglichkeiten kann deshalb bei aller Anerkennung der unterschiedlichen Gewichtung der Anliegen nicht beliebig vergrössert werden. Die Diskussion über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs über Treibstoffzölle wird erst bei der Ausgestaltung der Verkehrsartikel im Zusammenhang mit der GVK zu führen sein. Anpassungen und Ergänzungen dürften sich dannzumal zweifellos aufdrängen.

Der erhöhte Anteil am Grundzoll bringt dem Bund 100 Mio.Fr. Mehreinnahmen, was grundsätzlich mit Blick auf den Ausgleich der kalten Progression oder auf die Revision der Wust (taxe occulte) als angemessen angesehen werden kann.

Priorität der Treibstoffzollvorlage

Der dauerhaften Sicherung der Treibstoffzollzuschlagsbeiträge von 1,3 Mrd.Fr. kommt im Vergleich zu den übrigen vorgeschlagenen Strassenabgaben erste Priorität zu. Es wäre einerseits schwer verständlich, mit Vignetten und Schwerverkehrsabgaben nach neuen Finanzquellen zu suchen und andererseits auf die Zollzuschläge teilweise zu verzichten, die sich nicht nur bewährt haben, sondern die sich auch in Zukunft ohne jeglichen zusätzlichen administrativen Aufwand fortführen lassen.

Konsequenzen einer Verwerfung der Treibstoffzollvorlage

Sollte die Treibstoffzollvorlage in der Abstimmung vom 27. Februar 1983 Schiffbruch erleiden, so würden - abgesehen vom finanzpolitischen Scherbenhaufen - gerade die anerkanntswerten Anstrengungen zu Gunsten des Umweltschutzes und einer sinnvollen Koordination mit dem öffentlichen Verkehr unnötig erschwert. Die mit der Vorlage angestrebte gesamtverkehrliche Betrachtungsweise müsste wieder rein einseitig dem Strassenverkehr Platz machen. Im Einzelnen würde die Ablehnung der Vorlage zusammenfassend etwa die folgenden Konsequenzen

zen nach sich ziehen:

- Rund 500 Mio.Fr. aus den zweckgebundenen Einnahmen der Zollzuschläge würden dahinfallen, d.h. der Zollzuschlag von heute 30 Rappen pro Liter Benzin müsste um rund 10-11 Rappen reduziert werden. Eine solche Senkung des im Vergleich zu den umliegenden Staaten ohnehin schon niedrigen Benzinpreises würde zusätzlich den öffentlichen Verkehr benachteiligen, die Umweltbelastung weiter erhöhen und wäre nicht zuletzt auch energiepolitisch kaum zu verantworten.
- Die notleidende Bundeskasse müsste auf zusätzliche 100 Mio.Fr. aus dem Grundzoll verzichten.
- Die Kantone hätten neben ihrem Anteil am Bau weiterhin für den weit aus grösseren Teil der Kosten des Betriebes und Unterhalts der Nationalstrassen aufzukommen.
- Die mit dem Verfassungsartikel anvisierten Massnahmen zur Strassenentlastung und Verkehrsentflechtung (Huckepack- und Grosscontainerverkehr sowie Autoverlad), die letztlich dem öffentlichen Verkehr und dem Umweltschutzgedanken zu Gute kämen, würden wegfallen.
- Die mit der Aenderung der Verfassung geschaffenen begrüßenswerten Voraussetzungen, das ganze Strassennetz auch in baulicher Hinsicht umweltfreundlicher zu gestalten, würden ebenfalls dahinfallen.

Schlussbemerkungen

Die von den eidg. Räten verabschiedete Vorlage berücksichtigt, soweit dies politisch möglich und machbar war, die sachlich erwünschten und vertretbaren Anliegen des Umweltschutzes und des öffentlichen Verkehrs. Sie sichert in Zukunft die Mittel, welche für den Bau und Unterhalt der Strassen erforderlich sind. Die Vorlage verdient deshalb am kommenden 27. Februar 1983 die Zustimmung von Volk und Ständen. Bei einer Verwerfung würden alle Verlierer sein. Dazu würden nicht nur die Kantone bzw. die Steuerzahler zählen, sondern auch die Verkehrsverbände und die Umweltschutzorganisationen.

(Doss.: Nr. 50-52 - Energiewirtschaft, Energieträger, Atomenergie)