

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE "JA FÜR EINEN ANGEMESSENEN BENZINPREIS"

REFERENDUM ZUR ERHÖHUNG DES BENZINZOLLS

KURZINFORMATION

zur eidgenössischen Volksabstimmung vom 7. März 1993

1. DIE VORLAGE

In der Herbstsession 1992 haben die Eidgenössischen Räte das Sanierungspaket 1992 für die Bundesfinanzen gutgeheissen. Eine der Massnahmen sieht eine Erhöhung des Benzinzolls um 20 Rappen je Liter vor. Gegen diese Benzinzollerhöhung wurde das Referendum ergriffen.

2. DIE GESCHICHTE DER VORLAGE

Nach der Ablehnung der Bundesfinanzordnung durch das Schweizervolk am 2. Juni 1991 und teilweise bedingt durch die ungünstige Entwicklung der Wirtschaftslage wurden die Löcher in der Bundeskasse grösser und grösser. Die Eidgenössischen Räte beschliessen deshalb in der Herbstsession 1992 ein Massnahmenpaket, um diese Tendenz zu stoppen. Unter anderem hiessen sie eine Erhöhung des Benzinzolls um 20 Rappen je Liter gut. Sie stellten sich dabei gegen den Bundesrat, der 25 Rappen je Liter gefordert hatte und die Massnahme als dringlich erachtete. Angesichts der vielen nicht abgeschlossenen Projekte im Nationalstrassenbau wurde schliesslich auch festgelegt, dass die Hälfte des Benzinzollaufschlages, also zehn Rappen je Liter, für Aufgaben im Bereich des Strassenverkehrs verwendet werden müssen. Der allgemeinen Bundeskasse fliessen die restlichen zehn Rappen zu. Für die Jahre 1994 bis 1996 sieht der Finanzplan durch diese Massnahme Mehreinnahmen zwischen 1,3 und 1,4 Milliarden Franken vor.

Gegen diese Benzinzollerhöhung wurde das Referendum erhoben.

3. DIE GEGNER DER VORLAGE

Gegen die Erhöhung des Benzinzolls haben die Autopartei, die Lega dei Ticinesi, der Automobilclub der Schweiz ACS, der Nutzfahrzeugverband ASTAG sowie weitere Organisationen aus dem Auto- und Transportgewerbe das Referendum ergriffen.

Die Gegner der Vorlage sind der Meinung, der Bundesrat behandle die Autofahrer einseitig als Milchkühe. Die Erhöhung des Benzinzolls werde zu einem konjunkturell falschen Zeitpunkt vorgenommen und stelle weder für den defizitären Bundeshaushalt noch für die Finanzierung der Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr einen wirklichen Lösungsansatz dar.

Im weiteren wird der Bund von den Gegnern der Preistreiberei bezichtigt: Es sei anmassend, zu dem Zeitpunkt, in dem mit Ausnahme der Löhne alles ansteige – Mieten, Versicherungen, PTT-Tarife, kantonale Motorfahrzeugsteuern, und, und, und – eine Treibstoffzollerhöhung von fast 30 Prozent vorzuschlagen. Bereits heute sei zudem klar, dass die Bundesfinanzen langfristig nur mit rigoroser Sparpolitik ins Lot gebracht werden könnten.

4. DIE ARGUMENTE DER BEFÜRWORDER

4.1. NATIONALSTRASSEN FERTIGBAUEN

Bis ins Jahr 2005 soll das Schweizer Nationalstrassennetz fertiggebaut werden. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Eidgenossenschaft beträchtliche Geldmittel zur Verfügung stellen. Der Bundesrat befürchtet angesichts der angespannten Finanzlage, dass der Zeitplan ohne Bereitstellung zusätzlicher Mittel nicht eingehalten werden kann. Deshalb soll die Hälfte des geplanten Zollaufschlages zweckgebunden für den Verkehr eingesetzt werden.

4.2. KANTONE ENTLASTEN

Nicht nur die Finanzlage des Bundes ist angespannt, auch die Kantone leiden unter leeren Kassen. Der Bund unterstützt die Kantone und hilft ihnen, ihre Aufgaben im Bereich Strassenunterhalt und -Erneuerung wahrzunehmen. Auch dafür braucht der Staat Geld. Fällt diese Unterstützung weg, können die Kantone ihrer Unterhaltungspflicht nur noch ungenügend nachkommen, es fehlen ihnen zudem die Mittel, um Sanierungen und Korrekturen vorzunehmen.

4.3. WIRTSCHAFT ANKURBELN

Die Vergabe von kleineren Teilaufträgen im Bereich Strassenunterhalt und Strassensanierung ist eine willkommene Möglichkeit, um seitens der Kantone gezielt zu investieren und die Bauwirtschaft anzukurbeln. Ohne Finanzen fehlen diese Möglichkeiten. Es ist allemal billiger, **der** Wirtschaft – in diesem Fall der Bauwirtschaft – über Investitionsmassnahmen zu helfen, **als** über Notmassnahmen. Gerade die Mehrbelastung der Staatskasse durch die ständig **steigenden** Arbeitslosenzahlen ist ja einer der Gründe für die Finanzmisere des Bundes.

4.4. NEAT FINANZIEREN

Das Schweizervolk hat im letzten Jahr mit überwältigendem Mehr dem Bau der NEAT zugestimmt. Es wurde von Anfang an offen darüber gesprochen, dass ein Viertel der Baukosten über den Benzinpreis zu finanzieren sei. Wer A sagt, muss auch B sagen: Ein Nein zum Benzinzollaufschlag gefährdet den Bau und die Finanzierung der NEAT.

4.5. BUNDESFINANZEN SANIEREN

Das Riesenloch in der Bundeskasse hat verschiedene Ursachen. In den vergangenen Jahren profitierte der Bundeshaushalt stark von der guten Wirtschaftslage. Unter dem Einfluss konjunkturbedingt hoher Steuereinnahmen und daraus resultierender hoher Rechnungsüberschüsse wurden neue Aufgaben an die Hand genommen, die bei näherer Betrachtung die finanziellen Möglichkeiten des Bundes geradezu übersteigen mussten. Mit dem Konjunkturbruch kam die dynamische Entwicklung der Einnahmen zu einem abrupten Ende. Bloss die Ausgabendynamik hielt nicht Schritt: Geld wurde nach wie vor wie in den "guten alten Zeiten" verplant und ausgegeben, bevor man sich überhaupt überlegt hatte, woher es kommen soll. Trotz einschneidender Sparmassnahmen bleibt der Bundeshaushalt strukturell überlastet.

Schuldenwirtschaft ist teuer. Innerhalb von vier Jahren muss mit einer Verdoppelung der Passivzinsen gerechnet werden. Die Schuldenregulierung dürfte bald einmal zehn Prozent der Gesamteinnahmen beanspruchen – und damit zur viertwichtigsten Aufgabe des Bundes werden. Noch vor der Landwirtschaft oder dem Bereich Bildung und Forschung. Wenn der Bund auch in fünf Jahren noch in der Lage sein soll, neue Aufgaben zu übernehmen, müssen rasch wirksame Gegenmassnahmen ergriffen werden. Eine davon – aus einem ganzen Massnahmenpaket – ist der Benzinzollaufschlag von 20 Rappen je Liter, wovon zehn Rappen je Liter in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Damit soll der Bund jährlich über ungefähr 1,3 Milliarden Franken mehr verfügen können. Geld, das er sonst auf dem Kapitalmarkt beschaffen müsste und das damit sicherlich teurer würde.

4.6. TEUERUNG AUSGLEICHEN

Der Benzingrundzoll ist seit 1936 unverändert geblieben. Die steuerliche Belastung der Treibstoffe machte 1936 gemäss Botschaft des Bundesrates 23 Rappen je Liter aus. Sie ist bis 1991 dank Benzinzollzuschlag und Unterstellung von Benzinzoll und Zollzuschlag unter die WUST auf 57,21 Rappen je Liter bleifreies Benzin und 65,77 Rappen je Liter verbleites Benzin gestiegen. Seit 1936 beträgt die allgemeine Teuerung rund 600 Prozent. Die reale Fiskalbelastung auf Treibstoffen hat demzufolge seit 1936 um mehr als die Hälfte abgenommen.

Auch der Literpreis an der Tankstelle hat sich real massiv verbilligt. 1928 zahlte der Autofahrer zwischen 48 und 55 Rappen je Liter. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Teuerung kostet der gleiche Liter nur noch rund ein Drittel des damaligen Preises.

4.7. BENZINTOURISMUS BREMSEN

Nirgends in Westeuropa ist Benzin so billig wie in der Schweiz. Ende 1992 kostete ein Liter Benzin in Deutschland zwischen 30 und 34 Rappen mehr, als in der Schweiz. Die Differenzen betragen 38 bis 41 Rappen zu Frankreich, 24 bis 27 Rappen zu Österreich und gar 74 bis 77 Rappen zu Italien.

Diese Preisdifferenzen haben in den Grenzregionen zu einem eigentlichen Benzitourismus geführt. Schätzungen zufolge ist im vergangenen Jahr beispielsweise mehr als jeder zweite Liter Benzin, der im Kanton Tessin verkauft wurde, in einen italienischen Tank geflossen. Ein Benzintourismus dieser Grössenordnung bringt enorme Lärm- und Abgasimmissionen mit sich und läuft beispielsweise den Zielen der Luftreinhalteverordnung zuwider.

Eine Benzinzollerhöhung von 20 Rappen genügt nicht, um das Preisgefälle zu den Nachbarländern auszugleichen. Es hilft aber mit, die Differenzen etwas kleiner zu machen und damit die Attraktivität für den einen oder anderen doch etwas zu senken.

5. FOLGEN EINES NEINS

Sollte die Benzinzollerhöhung vom Stimmvolk abgelehnt werden, hätte dies eine Reihe unangenehmer Folgen.

Erstens wären der Endausbau des Nationalstrassennetzes sowie der Unterhalt und die fortlaufende Sanierung des kantonalen Hauptstrassennetzes auf längere Zeit finanziell nicht mehr genügend abgesichert. Andere Finanzierungsmöglichkeiten müssten betragsmässig mindestens im gleichen Ausmass erschlossen werden. Für den Strassenbenützer ergäben sich finanziell also keinerlei Vorteile.

Zum Zweiten wäre das ganze Massnahmenpaket zur Verminderung der Staatsschulden überflüssig, weil rund 1.3 Milliarden Franken schlicht und einfach fehlen würden. Das Geld müsste teuer auf den Finanzmärkten beschafft werden. Für den Steuerzahler also wiederum keine finanzielle Einsparung.

Drittens müsste das fehlende Geld irgendwo eingespart werden. Der Bund könnte damit gewisse ihm übertragene Aufgaben nicht mehr wahrnehmen. Weitere Einsparungen beispielsweise im Bildungsbereich lassen sich für die Zukunft unseres Landes aber nicht mehr verantworten. Auch im Bereich Sozialleistungen kommen wir ans Limit. Hier kann und darf nicht weiter eingespart werden.

Viertens wäre ein Nein in der heutigen, wirtschaftlich schweren Zeit fatal: Die Revitalisierung der **Wirtschaft** müsste ohne Mitwirkung von Bund und Kantonen verwirklicht werden. **Investitionen** wären gefährdet und zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit könnten kaum genügend **Mittel** erbracht werden.

Fünftens würde ein Nein dazu zwingen, neue, ausserordentliche Sanierungsmassnahmen zu ergreifen. Im Vordergrund steht dabei die proportionale Besteuerung der Unternehmensgewinne. Diese Massnahme würde der serbelnden Wirtschaft weitere, überlebenswichtige Mittel entziehen.

Aus diesen Gründen empfehlen wir Ihnen, am 6. März der Erhöhung des Benzinzolls um 20 Rappen je Liter zuzustimmen.