

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITTEE  
FUER DIE TREIBSTOFFZOLL-VORLAGE

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

An die  
Schweizer Presse

3001 Bern, den 25. Januar 1983 /IV

Eidg. Volksabstimmung vom 27.2.1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

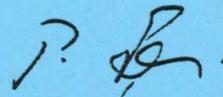
von der neuen Treibstoffzoll-Regelung profitieren auch Kantone und Gemeinden, die damit die vorhandene Unterdeckung ihres Strassenaufwandes etwas abbauen können. Der erste Artikel unseres vierten Pressedienstes beleuchtet dieses Argument etwas näher. Die zwei übrigen Beilagen zeigen, dass mit dieser Vorlage sowohl den ausgewiesenen Interessen des Privatverkehrs wie des öffentlichen Verkehrs nachgekommen wird. Die Vorlage erweist sich damit als eine tragfähige Lösung der Mitte.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse, das Sie der Vorlage entgegenbringen, und stehen Ihnen für allfällige Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITTEE  
FUER DIE TREIBSTOFFZOLL-VORLAGE

Presseausschuss



Dr. Peter Frei, Pressechef

Beilagen:

3 Artikeln

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

### 74 Rappen für einen Liter Benzin?

-r. Man muss schon einige Jahre zurückblättern, doch praktisch jeder Autofahrer kann sich noch daran erinnern, dass der Preis für einen Liter Benzin damals noch um die 80 Rappen betrug. Heute beläuft sich der Richtpreis auf rund 1,27 Franken. Wären die Treibstoffe einzig der Warenumsatzsteuer und sonst keiner Fiskalabgabe unterstellt, so hätten wir heute für den Liter etwa 74 Rappen zu bezahlen.

Mit jedem Liter Benzin, den der Automobilist in den Tank seines Fahrzeugs füllt, klingelt es nicht nur in der Zapfsäule, sondern auch in der Bundeskasse. Die Rechnung präsentiert sich wie folgt: 5,9 Rappen beträgt die Warenumsatzsteuer, 22,9 Rappen der Treibstoffgrundzoll und 30 Rappen der Zollzuschlag. Alles in allem beträgt die steuerliche Belastung für einen Liter Benzin knapp 59 Rappen. Sie ist also ziemlich hoch, gehört aber mit einem Anteil von rund 45 % am Endpreis immer noch zu den niedrigsten in Europa.

Was hat dieses Rechenbeispiel mit der am 27. Februar 1983 zur Abstimmung gelangenden Neuordnung bei den Treibstoffzöllen zu tun? Vorweg sei festgehalten, dass mit dieser Vorlage die Fiskalbelastung der Treibstoffe weder erhöht noch gesenkt wird. Bei der Neuverteilung der jährlich insgesamt 2,3 Mia Franken aus den Treibstoffzöllen gilt es sich andererseits stets vor Augen zu halten, dass dieses Geld einzig und allein von den Automobilisten aufgebracht wird.

Unter Berücksichtigung dieser Tatsache ist es nicht mehr als recht und billig, wenn bei der Neuverteilung der Benzinzölle in erster Linie der Strassenverkehr zum Zuge kommt. Die Treibstoffzölle sollen ja weiterhin erhoben werden, um die Strassenausgaben zu decken - also zur Finanzierung jener Einrichtungen, die den Automobilisten zugute kommen, und jener Kosten, die vom motorisierten Verkehr verursacht werden. Die Gegner der Treibstoffzollvorlage sehen an den Realitäten vorbei, wenn sie fordern, die Benzingelder vorweg zur Lösung allgemeiner Verkehrsprobleme und zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zu verwenden.

Zu beachten gilt es auch, dass mit der Neuverteilung nicht einfach nur der Strassenbau vorangetrieben wird und die bestehenden Strassen ausgebaut werden. Ein beträchtlicher Teil der zur Verfügung stehenden Mittel dient auch Massnahmen in einem weiteren Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Als Beispiele seien hier nur die Beiträge zur Aufhebung von Niveauübergängen, zur Errichtung von Lärmschutzmauern oder für den Bau von Bahnhofparkanlagen genannt.

Nicht übersehen werden darf zudem, dass auch die allgemeine Bundeskasse mehr Geld aus den Treibstoffzollerträgen erhält. 500 statt wie bisher 400 Mio Franken werden künftig für Bundesaufgaben verwendet, die in keinem Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen. Auch diesem Element der Neuordnung haben die massgebenden Strassenverkehrsverbände zugestimmt. Eine weitergehende Zersplitterung und eine zusätzliche Aufweichung des Verwendungszwecks könnte aber von den Automobilisten nicht geschluckt werden. Diese haben einen berechtigten Anspruch darauf, dass die Benzingelder hauptsächlich zur Deckung von Strassenausgaben verwendet werden. Deshalb drängt sich am 27. Februar 1983 ein Ja zur Treibstoffzoll-Vorlage auf.

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

### Kantone und Gemeinden profitieren

es. Wie es in der Bundeskasse aussieht, wissen wir. Nicht viel besser ergeht es den kantonalen Finanzdirektoren, zumal die Kantone im Zuge der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen in verschiedenen Bereichen immer tiefer in die eigene Tasche greifen müssen. Mit der Treibstoffzoll-Vorlage - die eidgenössische Volksabstimmung findet am 27. Februar 1983 statt - sollen nun die Kantone und Gemeinden vermehrt Geld zur Bewältigung ihrer Strassenlasten erhalten.

Das Nationalstrassennetz ist ein Gemeinschaftswerk von Bund und Kantonen. Mit dem Grundzoll auf den Treibstoffen und dem Zollzuschlag wurde dieses wichtige Werk im wesentlichen finanziert. Bis 1972 genügten die für die Nationalstrassen erhobenen Treibstoffzölle nicht, um den Bundesanteil an den Kosten dieser Strassen zu decken. Der Bund musste daher erhebliche Mittel vorschüssen. Seit rund zehn Jahren sind nun die Einnahmen grösser als die Ausgaben, so dass der Bundesvorschuss zurückbezahlt werden konnte. Die Verwendung der Zölle muss nun neu geregelt werden. Dass das Geld, das der Automobilist bisher für die Strassen bezahlt hat und bezahlen wird, auch in Zukunft für das Strassenwesen bestimmt sein soll, liegt auf der Hand.

In Zukunft sollen die 500 Mio Franken, die bisher für die Rückzahlung der Vorschüsse an die Nationalstrassen benötigt wurden, zu einem schönen Teil den Kantonen zufließen, denn diese müssen zum Beispiel für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen aufkommen. Aber nicht nur Nationalstrassen gilt es zu unterhalten: In Bergregionen beispielsweise müssen viele Strassen aus Sicherheitsgründen ausgebaut werden. Auch in einem solchen Fall kann der Bund künftig vor allem finanzschwachen Kantonen unter die Arme greifen. Gerade für die Bergkantone ist diese Aussicht besonders erfreulich.

Das Geld aus den Treibstoffzöllen kommt von der Strasse. Mit jedem Kilometer Autofahrt finanziert der Automobilist einen Teil am Strassenbau mit. Das Geld, das von der Strasse kommt, sollte grösstenteils auch wieder in das Strassenwesen fliessen. Dass Umweltschutz und Förderung des öffentlichen Verkehrs deswegen nicht leer ausgehen müssen, beweist die am 27. Februar 1983 zur Abstimmung gelangende Treibstoffzoll-Vorlage als eine tragfähige Lösung der Mitte.

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

### Geld für gute Partnerschaft

s. Dem öffentlichen Verkehr kommt in der Schweiz grosse Bedeutung zu, auch wenn unser Strassennetz gut ausgebaut ist. Und weil jeder Autofahrer oft auch Benützer von öffentlichen Verkehrsmitteln ist, dürfen Bahn und Bus im Zusammenhang mit der Neuregelung bei den Treibstoffzöllen nicht übergangen werden. Die 500 Mio Franken, die bisher für die Rückzahlung der Vorschüsse an die Nationalstrassen benötigt wurden, sollen auch so eingesetzt werden können, dass der öffentliche Verkehr profitiert. Der private und der öffentliche Verkehr sollen auch in Zukunft nicht Gegner, sondern Partner sein.

Mit der Neuregelung bei den Treibstoffzöllen, über die am 27. Februar 1983 abgestimmt wird, soll Geld für verschiedene Anliegen, die sowohl für den öffentlichen als auch für den privaten Verkehr von grosser Bedeutung sind, frei werden. Zum Beispiel für die Sanierung gefährlicher Bahnübergänge: Überall dort, wo Schiene und Strasse miteinander in Berührung kommen, ereignen sich immer wieder schwere Unfälle. Der Bund soll deshalb mehr Geld für die Ueber- und Unterführung aufwenden und mithelfen, Schiene und Strasse zu trennen. Geld gibt es auch dafür, dass Transportgut vermehrt mit der Bahn durch die Alpen geführt wird. 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. Wichtig ist in unseren Bergregionen auch der Autoverlad durch die Alpentunnels. Mit der Neuregelung der Treibstoffzölle soll der Bund die Möglichkeit erhalten, diesen Verlad zu fördern und zu verbilligen. Durch Mitfinanzierung von Bahnhofparkanlagen soll der Bund das Umsteigen vom Auto auf die Bahn erleichtern und damit auch zur Entlastung des Strassenverkehrs beitragen.

Bei der Abstimmung über die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen geht es also nicht darum, übertriebenen Strassenbau zu finanzieren. Im Gegenteil: Geld für den Strassenbau, wo es sinnvoll ist, und Geld für Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Umweltschutzes, wo es nötig ist.