

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE
FUER DIE TREIBSTOFFZOLL-VORLAGE

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

An die Schweizer Presse

3001 Bern, den 7.1.1983 / I

Eidg. Volksabstimmung vom 27. Februar 1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 27. Februar 1983 steht neben dem Energieartikel auch die Neuregelung der Einnahmen aus den Treibstoffzöllen zum Entscheid durch Volk und Stände an. Wie Sie aus der beiliegenden Pressemitteilung erkennen können, hat sich in Bern ein überparteiliches Aktionskomitee gebildet, das der Vorlage an der Urne zum Durchbruch verhelfen will.

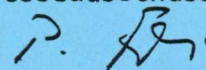
Im Laufe der nächsten Wochen werden wir uns gestatten, Sie mit einigen Presseartikeln sowie Hintergrundmaterial zu beliefern. In der heutigen Ausgabe finden sie zwei Beiträge zur grundsätzlichen Ausrichtung der Vorlage, mit der rund 2 Mia Franken auf dem Spiele stehen.

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

Mit freundlichen Grüßen

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE
FUER DIE TREIBSTOFFZOLL-VORLAGE

Presseausschuss



Dr. Peter Frei

Beilage:
3 Presseartikel

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

Schweizerisches Aktionskomitee für die Treibstoffzoll-Vorlage

pd. In Bern hat sich ein Schweizerisches Aktionskomitee für die Treibstoffzoll-Vorlage gebildet. Es will der am 27. Februar 1983 für die eidgenössische Volksabstimmung (zusammen mit dem Energieartikel) anstehenden Vorlage zum Durchbruch verhelfen. Das Komitee wird von Nationalrat Ernst Huggenberger (CVP, Winterthur) präsiert. Als Vizepräsidenten gehören ihm folgende eidgenössische Parlamentarierinnen und Parlamentarier an: Nationalrat Pier Felice Barchi (FDP, Manno), Nationalrat Paul Biderbost (CVP, Naters), Ständerat Paul Bürgi (FDP, St.Gallen), Nationalrat Laurent Butty (CVP, Freiburg), Nationalrat Claude Frey (FDP, Neuenburg), Ständerat Ulrich Gadiant (SVP, Chur), Nationalrätin Elisabeth Kopp (FDP, Zumikon), Nationalrat Fritz Rätz (SVP, Rapperswil BE) und Nationalrat Georges Thévoz (Liberale Partei, Missy).

Das Schweizerische Aktionskomitee erachtet die Vorlage als ausgewiesen, damit eine bewährte Massnahme weitergeführt werden kann. In einer vernünftigen und tragfähigen Lösung wird die Zweckbindung der Einnahmen aus den Treibstoffzöllen grundsätzlich nach wie vor in der Bundesverfassung verankert. Dabei sollen künftig 50 % statt wie bisher 40 % der allgemeinen Bundeskasse zufließen. Die Vorlage leistet damit auch einen dringend nötigen Beitrag zur weiteren Sanierung der Bundesfinanzen. Die Gelder aus dem Zollzuschlag werden einer begrenzten Zweckerweiterung zugeführt, indem der Nationalstrassenunterhalt, Schallschutzbauten und verkehrsentflechtende Massnahmen miteinbezogen werden, durch die auch Kantone und Gemeinden profitieren können.

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

2,3 Mia Franken - Woher sie kommen, wohin sie fliessen

(B) - Am 27. Februar haben Volk und Stände die Möglichkeit, darüber zu entscheiden, ob der Zollzuschlag auf Treibstoffen auf der bisherigen Höhe belassen werden soll oder nicht und wie dessen Einnahmen zu verwenden sind. Der Urnengang wurde nötig, weil die rechtliche Grundlage zur Erhebung des Zollzuschlages von gegenwärtig 30 Rappen je Liter Treibstoff nicht mehr gegeben ist, da der Nationalstrassenbau, für den diese Mittel reserviert waren, sich dem Ende nähert beziehungsweise die von der Bundeskasse bevorschussten Gelder inzwischen zurückbezahlt werden konnten. Der Zollzuschlag müsste dem verminderten Mittelbedarf für den Bau des nationalen Strassennetzes angepasst, also reduziert werden.

Die Stimmberechtigten haben aber nicht nur über die Höhe des Zollzuschlages zu befinden, sondern auch darüber, wie dessen Ertrag eingesetzt werden soll. Bundesrat und Parlament beantragen, den Zollzuschlag in seinem heutigen Umfange zu belassen, schlagen jedoch vor, die Mittel zum Teil neuen Verwendungszwecken - weiterhin vorwiegend zugunsten des motorisierten Verkehrs - zuzuführen.

Wie heute 2,3 Mrd Franken verteilt werden ...

1981 nahm der Bund 980 Mio Franken an Treibstoffzöllen ein sowie 1'297 Mio an Zollzuschlägen. Gemäss den geltenden Verfassungsbestimmungen sind die Erträge aus dem Zollzuschlag vollumfänglich für den Nationalstrassenbau zu verwenden. Die Treibstoffzolleinnahmen fliessen - ebenfalls verfassungsmässig vorgeschrieben - zu 40 Prozent zweckgebunden in die allgemeine Bundeskasse (1981: 392 Mio), die restlichen 60 Prozent (1981: 580 Mio) sind für den Strassenbau einzusetzen. Dabei schreibt die Bundesverfassung vor, dass vorab den Kantonen Uri, Graubünden, Tessin und Wallis "mit Rücksicht auf ihre dem internationalen Verkehr dienenden Alpenstrassen" jährliche Beiträge auszurichten sind; diese betragen 1981 insgesamt 1,6 Mio Franken. Ein Bundesbeschluss sieht im weiteren vor, dass ebenfalls vor der Zuweisung des dem Strassenbau reservierten Anteils am Grundzoll die Strassenbauforschung zu finanzieren ist; 1981 wurden dafür 2,6 Mio Franken aufgewendet. Frei verfügbar für den Strassenbau verblieben 1981 somit 584 Mio Franken. Davon wurden 35 Prozent (204 Mio) für den Finanzausgleich

im Strassenverkehr und allgemeine Strassenbeiträge eingesetzt, 19 Prozent (111 Mio) für die Mitfinanzierung von Hauptstrassen, 4 Prozent oder 23 Mio Franken für die Unterstützung bei der Beseitigung von Niveauübergängen, 42 Prozent (245 Mio) kamen dem Nationalstrassenbau zugute.

... und wie es inskünftig geschehen soll

Nach den Anträgen von Landesregierung und eidgenössischen Räten soll inskünftig die Hälfte (statt wie bisher 40 Prozent) der Einnahmen aus dem Grundzoll in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Die andere Hälfte soll zusammen mit dem gesamten Ertrag aus dem Zollzuschlag "für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr" Verwendung finden. Ausdrücklich wird in der Verfassungsbestimmung die Zweckverwendung namentlich aufgeführt. So sind die Mittel einzusetzen für Bau und Unterhalt der Nationalstrassen, die Subventionierung des Hauptstrassennetzes, die Aufhebung und Sanierung von Niveauübergängen, für den Finanzausgleich im Strassenwesen, die Förderung des kombinierten Verkehrs sowie des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge. Beiträge sollen auch geleistet werden an Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen, die durch den motorisierten Strassenverkehr nötig werden. Aufgrund dieses neuen Verteilungsschlüssels werden die Kantone in vermehrtem Masse als bis anhin von den Einnahmen aus Grundzoll und Zollzuschlag profitieren.

Eine Reduktion des Zollzuschlages würde, wie der Bundesrat in seiner Botschaft an die eidgenössischen Räte schreibt, "nicht nur die allgemeine Aufgabenerfüllung des Bundes erheblich beeinträchtigen, sondern hätte auch unerfreuliche Auswirkungen auf die weitere Finanzierung des Strassenbaues". Aus dieser Einsicht heraus haben National- und Ständerat der Neuregelung bei den Treibstoffzöllen beigepflichtet. Die Vorlage findet auch die Unterstützung der Automobilverbände ACS und TCS.

Zur eidg. Volksabstimmung vom 27.2.83 über die Treibstoffzoll-Vorlage:

Sinnvolle Neuordnung der Treibstoffzölle

sch. Im ersten Urnengang des Wahljahres 1983 haben Volk und Stände ausser über den Energieartikel auch über die verfassungsrechtliche Neuregelung bei den Treibstoffzöllen zu entscheiden. Es geht dabei um ein doppeltes Ziel: Zunächst gilt es, die weitere Finanzierung des Nationalstrassenbaus zu sichern, und sodann soll durch eine Erweiterung der Zweckbindung bei den Treibstoffzollerträgen die Finanzierung neuer Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr ermöglicht und durch eine Lockerung der Zweckbindung beim Treibstoffgrundzoll ein bescheidener Beitrag zur Verbesserung der Bundesfinanzen geleistet werden.

Dieses doppelte Ziel hat sich aus der Ausgangslage der Neuregelung ergeben, nämlich aus der Entwicklung bei der Nationalstrassenfinanzierung seit 1958. Damals wurde im von Volk und Ständen angenommenen Verfassungsartikel 36 ter bestimmt, dass der Bund drei Fünftel des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke für verschiedene Strassenbauzwecke zu verwenden habe, davon 40% für die Finanzierung seines Anteils an den Kosten der Nationalstrassen. Dafür standen dem Bund also 24% (nämlich 40% von 60% des Treibstoffgrundzoll-Ertrages) zur Verfügung. Diese Finanzierung erwies sich aber schon bald als völlig unzureichend, weil sich die Kostenschätzung 1958 mit rund 3,8 Mia Franken schon sehr bald als viel zu niedrig erwies. Deshalb musste 1962 ein ausschliesslich für die Finanzierung des Bundesanteils an den Kosten der Nationalstrassen reservierter Zollzuschlag erhoben werden, der von anfänglich 5 Rappen auf 30 Rappen je Liter ab 31. August 1974 anstieg. Gleichzeitig wurde bestimmt, dass der Zollzuschlag wieder dahinfliegen bzw. entsprechend herabgesetzt werden müsse, wenn er weder für die laufenden Aufwendungen des Bundes für die Nationalstrassen noch für die Tilgung des von ihm an die Nationalstrassen gewährten Vorschusses benötigt werde.

Diese Situation würde nun Ende 1983 eintreten, weil dannzumal der 1972 auf beinahe 2,8 Mia Franken angewachsene Bundesvorschuss amortisiert sein wird. Dementsprechend müsste der Treibstoffzollzuschlag um 10 Rappen je Liter gesenkt werden. Dies hätte für den Bund einen Einnahmehausfall von jährlich zunächst rund 475 Mio Franken und längerfristig von 500 bis 600 Mio Franken zur Folge, ohne dass sein Anteil an den laufenden Kosten des Nationalstrassenbaus und -unterhalts in absehbarer Zeit sinken würde. Es ist im Gegenteil

anzunehmen, dass insbesondere die Beiträge des Bundes an Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen eher steigen werden.

Die Abstimmungsvorlage vom 27. Februar bezweckt nun in erster Linie, die verfassungsrechtliche Grundlage für die Beibehaltung des gegenwärtigen Zollzuschlages auf Treibstoffen für motorische Zwecke zu schaffen. Dabei sollen die bisher aus seinem Ertrag zur Amortisation des Bundesvorschusses dienenden Mittel für erweiterte Zwecke des Strassenverkehrs eingesetzt werden. So hat der Bund künftig die Hälfte des Reinertrages aus dem Treibstoffgrundzoll und den gesamten Ertrag des Treibstoff-Zollzuschlages zu verwenden für seinen Anteil an den Kosten der Nationalstrassen (wie bisher), für Beiträge an die Kantone für den Bau der Hauptstrassen (wie bisher), sodann aber auch für Beiträge an die Kantone für den Bau der Hauptstrassen (wie bisher), sodann aber auch für Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen, zur Förderung des kombinierten Verkehrs, des Transports begleiteter Motorfahrzeuge und des Baus von Bahnhofparkanlagen sowie für andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs (neu), weiter für Beiträge an Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen, die durch den motorisierten Strassenverkehr nötig werden (ebenfalls neu) und schliesslich wie bisher für allgemeine Beiträge an die Kosten der Motorfahrzeugen geöffneten Strassen, den Finanzausgleich im Strassenwesen und für Beiträge an Kantone mit Alpenstrassen, die dem internationalen Verkehr dienen, und neu an Kantone ohne Nationalstrassen.

Die Zweckbindung des Treibstoffzollzuschlages wird also voll aufrechterhalten, aber gleichzeitig auf andere, im Interesse des Strassenverkehrs liegende Belange ausgedehnt. Das erbringt einen zweifachen Vorteil: Die Leistungen des Bundes an den Strassenbau und den Strassenverkehr werden finanzpolitisch langfristig abgesichert bei gleichzeitiger Erweiterung der Zweckbestimmung, und sodann wird beim Treibstoffgrundzoll eine gewisse Annäherung an den verfassungsrechtlichen Grundsatz erreicht, wonach der Ertrag der Zölle in die Bundeskasse fällt, selbst wenn dieser Grundsatz beim Treibstoffzoll auch künftig nur zur Hälfte gilt. Und schliesslich wird dadurch erreicht, dass dem Bund ohne Schmälerung seiner Leistungen an Strassenbau und Strassenverkehr ein Mehrertrag von rund 100 Mio Franken jährlich für allgemeine Staatszwecke verbleibt. Das kann angesichts der prekären Lage der Bundesfinanzen nur erwünscht sein. Die Abstimmungsvorlage vom 27. Februar 1983 ist deshalb in jeder Beziehung sinnvoll.