Vernehmlassung des SGB zur Änderung der Zweckbindung bei den Treibstoffzöllen

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes**

Band (Jahr): **74 (1982)**

Heft 4

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-355084

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Vernehmlassung des SGB zur Änderung der Zweckbindung bei den Treibstoffzöllen

Sehr geehrter Herr Bundesrat Ritschard

Gerne nehmen wir zu Ihrem Bericht in obiger Sache Stellung und danken Ihnen für diese Gelegenheit.

1. Zum Grundsätzlichen

Wir befürworten die Lockerung der Zweckbindung der Treibstoffzölle in der Art, dass die nicht mehr für Strassenzwecke benötigten Mittel für die Erfüllung anderer Bundesaufgaben verwendet werden können. Dies muss dadurch erreicht werden, dass der Zollzuschlag neu vollumfänglich für die Finanzierung aller Strassenausgaben verwendet und dies auf Gesetzesstufe festgehalten wird. Vom Grundzoll sollen wie bisher 2/5 für allgemeine Bundesmittel und 3/5 unter erweiterter Zweckbindung für die Massnahmen im Bereich des Gesamtverkehrs verwendet werden. Soweit die Mittel des Zollzuschlages und der kostendeckenden Schwerverkehrsabgabe zur Strassenfinanzierung nicht ausreichen, stimmen wir der Möglichkeit zu, durch einen allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss einen Teil des Treibstoffgrundzolls unter nacherwähnten Bedingungen zur Strassenfinanzierung beizuziehen. Damit wird gleichzeitig auch die Möglichkeit geschaffen, die Kosten des Betriebes und Unterhaltes der Nationalstrassen generell und nicht nur in Sonderfällen durch Beiträge des Bundes zu unterstützen. Dies darf aber nur unter den in Ihrem Bericht ausdrücklich bestätigten Bedingungen geschehen, nämlich dass keine Verpflichtung des Bundes zum vorneherein besteht, dass seine finanziellen Möglichkeiten vorbehalten bleiben, die Beitragssätze nicht jenen des Baus gleichen müssen, und die Kantone den Bund auf einem andern Gebiet (aber nicht durch Übernahme des Regionalverkehrs in alleiniger Regie) entsprechend entlasten. Nur damit ist eine Vorwegnahme der Gesamtverkehrskonzeption (GVK) zu vermeiden.

2. Zur Frage einer Befristung

Wie der bundesrätliche Bericht selber an mehreren Orten antönt, muss man mit der vorgeschlagenen Änderung deshalb so schnell handeln, weil gemäss Bundesverfassung Art. 36ter Abs. 2 nach der Rückzahlung des Bundesvorschusses an den Nationalstrassenbau der Zollzuschlag gesenkt, und damit wesentliche Bundeseinnahmen abgebaut werden müssten. Dies dürfte 1983 bereits der Fall sein. Wir sind der Ansicht, dass mit dieser Massnahme, aber auch mit den andern gegenwärtig in Öffentlichkeit und Parlament diskutierten Massnahmen im Verkehrswesen die

mit viel Aufwand erstelle GVK Stück um Stück vorweggenommen, und vor allem präjudiziert wird. Dies geschieht aber nicht in der gewünschten konzeptionellen Geschlossenheit. Wenn mit der vorliegenden Verfassungs- und Gesetzesänderung ein weiterer unmittelbarer Anlass zum Anpacken der GVK beseitigt wird, rückt sie wieder in noch weitere Ferne. Wir fragen uns daher, ob es nicht viel besser wäre, den provisorischen Charakter dieser Massnahme zu unterstreichen durch eine ausdrückliche Befristung auf den Zeitpunkt der Realisierung der GVK.

3. Bemerkungen zu einzelnen Punkten

a) Zum Kapitel 12: Auswirkungen
123 Motorfahrzeugverkehr
Hier vermissen wir eine eingehende Darlegung der Auswirkungen auf die Strassenrechnung. Eine solche scheint uns nötig zu sein, weil die Meinung, geschürt von den Kreisen der Automobilverbände, weit verbreitet ist, die Motorfahrzeugbesitzer würden durch den Fiskus geschröpft. Dabei wird gerne verschwiegen, dass Kantone und Gemeinden in sehr wesentlichem Umfang Auslagen für den Strassenverkehr aus Mitteln des allgemeinen Haushalts aufzubringen haben. Noch viel weniger bewusst ist dem Bürger, dass die Strassenrechnung durch die Rückzahlung der Bundesvorschüsse an den Nationalstrassenbau und den allmählichen Rückgang der Kosten für den Endausbau des Nationalstrassennetzes nicht bzw. nur unwesentlich entlastet wird, weil die Erstellungskosten nur mit der Amortisationsquote und nicht mit den jeweils anfallenden Ausgaben in die Kapitalrechnung einfliessen.
Es scheint uns, dass in der Botschaft an die Eidgenössischen Räte mit aller Deutlichkeit auf diese Fakten hingewiesen werden muss; dies auch noch, um den Eindruck zu vermeiden, es ginge bei der vorgeschlagenen Neuordnung einfach um eine fiskalische Massnahme zugunsten der Bundesrechnung. Es sollte dabei versucht werden, eine Prognose der Entwicklung der Strassenkostenrechnung für die nächsten 10 Jahre zu erstellen.

b) Zum Kapitel 13: Lösungsmöglichkeiten
Wir gehen mit den Überlegungen im Bericht Ihres Departementes über mögliche Lösungen einig, wobei der Weg für andere Lösungen im Rahmen der GVK offen bleiben muss.

c) Zum Kapitel 14: Mitzuberücksichtigende Elemente
142 Massnahmen zur Entlastung der Strasse
Ihr Departement befürchtet, Massnahmen zur Entlastung der Strasse durch Beiträge an Bahnhofparkhäuser, Park and Ride-Anlagen, an den Transport begleiteter Motorfahrzeuge durch Alpentunnels, den Huckepackverkehr usw. könnten dazu führen, dass angestammte Aufgaben des

Bundes nicht gedeckt werden könnten. Diese Befürchtungen betrachten wir als unbegründet. Solche Beitragsleistungen könnten nur einen kleinen Teil dessen ausmachen, was der Bund aus der Änderung der Zweckbindung an Mehreinnahmen erreichen würde.
Nach Meinung Ihres Departements wäre eine Finanzerung strassenentlastender Massnahmen eher in Zusammenhang mit der Gesetzgebung über den öffentlichen Verkehr zu regeln, wobei gesetzlich gebundene Betriebsbeiträge und Darlehen bzw. à-fonds-perdu-Beiträge an Investitionen geprüft werden müssten.
Uns scheint im Gegenteil die Neuordnung der Zweckbindung der Treibstoffzölle Anlass zu sein, solch strassenentlastende Vorkehren schon heute ins Auge zu fassen und die Beitragsleistung nicht erst in dem noch ungewissen Zeitpunkt einer Neuordnung der Gesetzgebung über den öffentlichen Verkehr zu regeln.

Park and Ride-Anlagen
Im Departementsbericht wird erklärt, der Bau und Betrieb von Park and Ride-Anlagen sei nicht Bundessache. Aber der Bund soll ja anderseits auch weiterhin für allgemeine Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen Leistungen erbringen. Diese allgemeinen Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen sind ebensowenig oder ebensosehr Bundessache, wie es die Kosten für Park and Ride-Anlagen sind. Und solange Kantone und Gemeinden für den Strassenverkehr wesentlich mehr Mittel ausgeben müssen als sie aus Gebühren aus dem Strassenverkehr einnehmen, dürften Beiträge an den Bau von Park and Ride-Anlagen aus Mitteln der Treibstoffzölle ebenso berechtigt sein wie die andern Beiträge des Bundes an die Kantone für den Strassenbau.

Transport begleiteter Motorfahrzeuge durch Alpentunnels
Wir sind der Meinung, dass die Kosten des Transports begleiteter Motorfahrzeuge durch die Alpentunnels voll aus Mitteln der Strassenverkehrseinnahmen gedeckt werden sollten, allenfalls unter pauschaler Belastung der Motorfahrzeugführer für den einzusparenden Treibstoff. In der Praxis geht es heute fast ausschliesslich um den Transport durch den Lötschbergtunnel der BLS und den Furkabasistunnel der Furka-Oberalp-Bahn. Es ist stossend, wenn die Bewohner im Einzugsgebiet des Lötschbergs für ihre Fahrten durch den Berg eine immerhin ins Gewicht fallende Taxe zu entrichten haben, während in andern Landesgegenden aus Treibstoffzöllen erbaute Alpenstrassentunnels gratis zur Verfügung stehen. Es geht hier also um eine Frage der Gleichbehandlung aller Landesgegenden. Nicht ganz gleich, aber ähnlich liegen die Verhältnisse beim Simplontunnel und beim Albulatunnel bei Unmöglichkeit der Passierung der Strasse bei starkem Schneefall.

Huckepackverkehr
Der Departementsbericht verweist auf die Starthilfe, die für den Huckepackverkehr auf anderer Ebene geregelt wird und auf die wünschbare Eigenwirtschaftlichkeit auf längere Sicht. Es fragt sich indessen, ob es nicht im Interesse der Entlastung der Strasse läge, bei zunehmendem Verkehr die Möglichkeit einer dauernden Beitragsleistung vorzusehen. Wenn in einigen Jahren die bisherigen Engpässe im Tessin verschwunden sein werden, wird vor allem der Strassengüterverkehr, der heute noch behindert ist, zunehmen, sofern der Transport im Huckepacksystem nicht finanziell wesentlich attraktiver ist als die Fahrt auf eigenen Rädern. Um eine solche Entwicklung zu verhindern, sollte die Möglichkeit der dauernden Beitragsleistung an den Huckepackverkehr offen gehalten werden, wobei die Ausführung auf Gesetzesstufe zu ordnen wäre.
Entsprechend unseren Ausführungen zu den Grundsatzfragen sind *folgende Textänderungen auf Verfassungs- und Gesetzesstufe* nötig:

1. BV Art. 36ter (neu)
Abs. 1: wie vom Departement vorgeschlagen
Abs. 2: «Der Bund verwendet drei Fünftel des Reinertrages des Treibstoffzolles für den Gesamtverkehr. Soweit nötig, kann er aus dem Reinertrag auch Massnahmen unter Abs. 1 unterstützen.»

2. Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1959 über die Verteilung der Treibstoffzollerträge, Art. 2
Hier sind die Massnahmen für den Bereich des Gesamtverkehrs, entsprechend Art. 36ter, Abs. 2 BV, vorzusehen, wie strassenentlastende Massnahmen (vgl. unsere vorstehenden Ausführungen), Agglomerationsverkehr, Verkehr zwischen den Zentren, kombinierter Verkehr, Investitionsbeiträge nötigenfalls (wenn Treibstoffzollzuschlag und kostendeckende Schwerverkehrsabgabe nicht ausreichen) für Ausgaben im Strassenwesen.

Mit diesen Änderungsvorschlägen halten wir die Vorlage für richtig und hoffen, unseren Erwartungen werde Rechnung getragen.
Wir entbieten Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, unsere besten Wünsche und verbleiben mit freundlichen Grüssen

Schweizerischer Gewerkschaftsbund
20. Januar 1982