

Neuregelung der Treibstoffzölle

Autor(en): **Kappeler, Beat**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **75 (1983)**

Heft 2

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-355122>

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.

Neuregelung der Treibstoffzölle

Beat Kappeler *

1. Worum geht es?

Der Bund erhebt einen Grundzoll auf Treibstoffen, dessen Ertrag von einer Milliarde zu drei Fünfteln verwendet wird für Nationalstrassen, Beiträge ans Hauptstrassennetz, allgemeine Strassenbeiträge, Beiträge an Strassenlasten der im Finanzausgleich stehenden Kantone und für Beiträge an die vier Passkantone. Ein Zusatzzoll wurde dem Bund zugestanden, soweit und solange der Bund seinen Anteil an den Nationalstrassen mit dem Grundzollertrag nicht decken konnte. Mit gegenwärtig 30 Rappen pro Liter brachte dieser Zuschlag 1981 etwa 1,3 Milliarden ein. Der Bund leistete während Jahren einen Vorschuss an die Kantone für den raschen Bau der Nationalstrassen. Mit dem heute etwas langsameren Rhythmus des Neubaus wurde dieser Vorschuss aus dem Zollzuschlagsrertrag laufend abgetragen und schon bald müsste dieser Zuschlag nun gesenkt werden – man spricht von 10 Rappen pro Liter –, weil die restlichen Erträge für den Weiterbau reichen. Geld macht sinnlich – und deshalb traten Revisionsbestrebungen allenthalben auf, um diese grossen Summen weiterhin zusammenzutragen und gebündelt zu verwenden. In Frage kämen die allgemeine Bundeskasse, eine gemischte Zuteilung an Strasse und Schiene, Umweltschutzmassnahmen, aber auch Beiträge an zusätzliche Strassenaufgaben der Kantone.

Der ursprüngliche Vernehmlassungsentwurf des Bundesrates sah die Verwendung von «höchstens der Hälfte» des Grundzolls – gegenüber drei Fünfteln heute – für Strassen vor. Die Bundeskasse hätte mehr Geld für allgemeine Zwecke erhalten, und gleichzeitig wäre der Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1959 mit präzisen Aufteilungen zugunsten Kantonen und Bund sowie (weniger präzise) zugunsten der Umwelt- und Strassenentlastungsmassnahmen versehen worden.

Die Vernehmlassung des SGB schlug vor, drei Fünftel des Grundzolls für den Gesamtverkehr, d. h. für Massnahmen Strasse *und* Schiene betrefend, zu verwenden. Damit würde der angestrebte Fonds der Gesamtverkehrskonzeption teilweise realisiert, aus welchem dann Strasse und Schiene gespiesen werden sollten. Der TCS lehnte aber das Vernehmlassungsprojekt schroff ab und lancierte noch während der parlamentarischen Beratung eine Initiative. Dieses Volksbegehren fordert als Hauptunterschied zur nunmehr fertigen Vorlage wiederum 60% des Grundzolls zweckgebunden für die Strasse. Die Initiative kam innert drei Monaten und erst noch während der Ferienzeit mit 140 000 Unterschriften zustande.

Die Beratungen und Beschlüsse des Parlamentes wurden dadurch beeinflusst. Die Vorlage wird nun künftig die 2,3 Milliarden Treibstoffzollerträge folgendermassen verteilen: 1,1 Milliarden für den Nationalstras-

* Referat, gehalten an der SGB-Delegiertenversammlung vom 31. Januar 1983.

senbau, 300 Mio Franken für übrige Strassen, 500 Mio Franken für die Bundeskasse und für neue Aufgaben im Strassenverkehr 400 Mio Franken, davon vier Fünftel für den Strassenbau der Kantone, und ein Fünftel für Schiene und Umweltmassnahmen längs der Strassen.

Bundesbeschluss über die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen

Art. 36^{bis} Abs. 4 und 5

⁴ Die 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.

⁵ *Aufgehoben*

Art. 36^{ter}

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

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

Übergangsbestimmungen

Art. 16

Unter Vorbehalt der Änderung durch die Gesetzgebung beträgt der Zollzuschlag auf Treibstoffen 30 Rappen je Liter.

2. Weitere Meilensteine schweizerischer Verkehrspolitik

In ein oder zwei Jahren wird das Volk über die Autobahnvignette abstimmen. Aus den anvisierten 30 Franken Jahreskosten für den einzelnen Automobilisten wird ein Ertrag von zwei- bis dreihundert Millionen fließen.

In der Märzsession wird die Differenzbereinigung zwischen National- und Ständerat um die Schwerverkehrssteuer anheben. Eine Volksabstimmung wird ebenfalls in ein bis zwei Jahren stattfinden. Die Initiative des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) – des «grünen» TCS – auf eine kilometerabhängige Schwerverkehrssteuer kommt 1986 zur Abstimmung, falls sie nicht durch einen entgegenkommenden Entscheid im März hinfällig und zurückgezogen wird. Als gewichtigstes Vorhaben steht aber die Schlussfolgerung aus der Gesamtverkehrskonzeption (GVK) im Raum, welche in die Annahme eines Verfassungsartikels und einer entsprechenden Ausführungsgesetzgebung münden wird. Diese Grossbereinigung der schweizerischen Verkehrspolitik wirft – anders als die teils eher fiskalisch begründeten, erwähnten Vorlagen – ihre Schatten in die heutige Frage der Treibstoffregelung voraus.

Im Verfassungsartikel der GVK wird die Verteilung der Treibstoffzoll-Erträge ebenfalls aufgegriffen, aber nicht mehr so detailliert wie in der heutigen Vorlage. Die Befürworter der Vorlage sagen nun, dannzumal könne die ganze Frage noch einmal aufgerollt werden, und dann gehe es darum, die endgültige Verteilung im angestrebten grossen Fonds zwischen Strasse und Schiene (und Bundeskasse) zu regeln. Die Gegner der Vorschläge zum 27. Februar hingegen sehen in der jetzigen Festlegung einen Vorentscheid, der angesichts der gerade durch die TCS-Initiative offenbarten gegenwärtigen Kräfteverhältnisse nicht wieder umgestürzt werden könne. Es gehe also jetzt bereits um eine ausgewogene GVK.

3. Bewertung der Vorlage

Einige Argumente für und wider die angestrebte Treibstoffzoll-Verteilung:

Argumente der Verfechter der Vorlage: Mehr Mittel werden aus der Zweckbindung gelöst und allgemein verwendbar. Wenn die neue Lösung angenommen wird, muss der Benzinpreis nicht um die zirka 10 Rappen gesenkt werden, wie es die heutige Gesetzgebung vorschreibt. Würde der Benzinpreis fallen, strichen einfach die Konzerne die Differenz ein. Die mit den gebundenen Mitteln neu vorgesehenen strassenentlastenden Massnahmen würden der SBB helfen, den kommenden Container- und Huckepackverkehr anzugehen und Güter wieder auf die Schiene zurückzubringen (40 Mio). Für Massnahmen des Umweltschutzes längs der Strassen würden mindestens 30 Mio fällig. In der kommenden Revision des Bundesbeschlusses über die Verwendung der Treibstoffzölle vom 23. Dezember 1959 könnte noch mehr dafür eingesetzt werden.

Hier soll man kämpfen. Kämpfen soll man schliesslich auch gegen über-rissene Strassenprojekte an Ort und Stelle, nicht durch den Geldhahn. *Argumente der Gegner der Vorlage:* Der Automatismus der Strassenbau-Milliarden wird über den Nationalstrassenbau hinaus verewigt, ohne dem Bau im öffentlichen Verkehr das gleiche zu bringen. Die GVK wird einmal mehr hinausgeschoben und der Ist-Zustand zementiert. Diese Regelung verfeinert und verewigt den Automatismus der Strassenfinanzierung, wo-durch weitergebaut und -projektiert wird, solange überhaupt Geld ein-trifft. Der Umweltschutz erhält mit 30 Mio nur ein Zückerchen. Die Lärm-schutzwände wären überflüssig, wenn gar keine Strassen an neuralgi-schen Stellen mehr entstünden. Der Beitrag ist sowieso bereits geschul-det, weil er zusammen mit dem Umweltschutzgesetz kürzlich verankert wurde. Die versprochene Förderung der strassenentlastenden Massnah-men bringt der SBB weniger Güterverkehr als die neuen Strassenbauten ihr wegnehmen. Schliesslich ist es müssig, beim Bundesbeschluss über die Verwendung der Treibstoffzölle auf eine Korrektur zu hoffen, da genau die gleichen Kräfteverhältnisse und neue Referendumsdrohungen des TCS auftreten werden wie heute. Eine vorübergehende Senkung des Benzinpreises wegen des Wegfalls des Zuschlagsteils von 10 Rp. liegt im Rahmen bisheriger Schwankungen und veranlasst nicht zusätzlichen Verkehr.

Welches sind die unmittelbaren Folgen einer Ablehnung? Auch in dieser Frage gehen die Meinungen auseinander. Gegner der Vorlage halten die natürlich weiterhin im Raum stehende TCS-Initiative für stark ge-schwächt, wenn das vorliegende Projekt verworfen wird. Eine neu auszu-arbeitende Vorlage müsste dann den Anliegen der Umwelt, der Bundes-kasse und der Schiene mehr entgegenkommen. Die Verfechter der Vor-lage befürchten einen weiterhin starken Druck auf alle Neuregelungen, falls die TCS-Initiative nach einer Ablehnung im Raume stehen bleibt. Aber auch ein Rückzug der Initiative würde den Strasseninteressen nüt-zen. Zwar fiel der Zollzuschlag um 10 Rappen, was weniger Geld in die Bundeskasse und den Kantonen weniger Geld für ihre eigenen Strassen-bauprogramme brächte. Optisch günstigere Benzinpreise aber hoben sich allzu vorteilhaft von den gleichzeitig steigenden öffentlichen Tarifen ab. Aus den erwähnten sachlichen, wie auch letzteren taktischen Erwägun-gen beantragt der Vorstand des SGB der Delegiertenversammlung mit 14 gegen 8 Stimmen, der Treibstoffvorlage zuzustimmen.