Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 78 (1983)
Heft: 1

Artikel: Treibstoffzölle : wofür?
Autor: Schmidt, Christian
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-175057

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Treibstoffzölle: wofür?

Am 27. Februar ist der Souverän aufgerufen, zur Neuregelung der Treibstoffzölle Stellung zu nehmen. Anlässlich seiner Sitzung vom 4. Dezember 1982 beschloss der Zentralvorstand des Schweizer Heimatschutzes (SHS), dazu keine Parole herauszugeben und den Entscheid in dieser finanz- und verkehrspolitisch ausserordentlich wichtigen Frage dem Stimmbürger zu überlassen. Im Sinne seiner früheren Stellungnahmen tritt der SHS jedoch nach wie vor für eine Lokkerung der Zweckbindung der Treibstoffzölle zugunsten verstärkter Anstrengungen auf dem Gebiet des Heimat-, Natur- und Landschaftsschutzes ein.

Die *Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz* (SGU), der *Verkehrs-Club der Schweiz* (VCS) und der *WWF* als zielverwandte Organisationen des SHS haben die zur Diskussion stehende Vorlage zur Ablehnung empfohlen. Ähnlich wie der SHS hat nur der *Schweizerische Bund für Naturschutz* (SBN) entschieden: er beschloss Stimmfreigabe. Warum dieses Ausscheren des SHS-Vorstandes? Warum gibt er seiner Meinung zu einer den Umweltschutz-Interessen deutlich zuwider laufenden Vorlage nicht Ausdruck? *Dr. Robert Z. Ganzoni,* Präsident des Engadiner Heimatschutzes und Zentralvorstandsmitglied, meint dazu: «Es ist wohl sehr mager, was gemäss der Parlaments-Vorlage mit der Neuregelung der Treibstoffzölle für den Heimat- und Naturschutz herausschauen soll. Wird sie von der Bevölkerung jedoch abgelehnt, so droht uns die *TCS-Initiative.* Und deren Text sieht überhaupt keine Ausgaben für den Schutz und die Pflege der Umwelt vor – womit die ideellen Organisationen ganz leer ausgehen würden. Der SHS stellt sich daher auf den Standpunkt, dass für den Heimat- und Naturschutz besser die vorgesehenen *30 Millionen Franken* aufgewendet werden als gar nichts. Diese Zuwendungen sind jedoch viel zu knapp, als dass der SHS die Vorlage mit einer ‹Ja›-Parole unterstützen könnte. Daher hat sich der Zentralvorstand entschlossen, dem Wähler keine Empfehlung zu geben.»

1,7 Milliarden für die Strassen

Die Treibstoffzölle: auf manchen Tanksäulen weisen Kleber den Autofahrer darauf hin, dass er mit jedem Liter Benzin 52,9 Rappen Fiskalabgaben bezahle. Einerseits ist es der *Treibstoffgrundzoll:* er brachte der geschwächten Bundeskasse 1981 930 Millionen Franken. Davon sind 60 Prozent für das Strassenwesen zweckgebunden. Darüber hinaus erhebt der Bund einen *Treibstoffzollzuschlag* in der Höhe von 30 Rappen je Liter. Dieser Zuschlag füllte die Bundeskasse 1981 mit zusätzlichen 1,2 Milliarden. Diese Gelder müssen zweckgebunden für den Nationalstrassenbau verwendet werden.

Da nun der Ausbau des Autobahnnetzes dem Ende zu geht, gilt es über die im BV-Artikel 36ter festgelegte Verwendung der Zölle und ihre Höhe neu zu bestimmen: ab 1983 wird der Zollzuschlag nicht mehr im bisherigen Umfang benötigt. Er muss deshalb einer *erweiterten Zweckbestimmung* zugeführt oder um 10 bis 11 Rappen pro Liter gesenkt werden. Ebenso neu zu beurteilen gilt es Zweckbestimmung und Verteilung des Grundzolles.

Es kam anders

Die Ende Februar zur Abstimmung gelangende Vorlage sieht keine Senkung des Zollzuschlages vor. Dafür wird seine Zweckbestimmung erweitert – genau gleich wie beim Grundzoll. Von den Gesamteinnahmen des Grundzolles sollen dem Strassenwesen neu jedoch nur noch 50 Prozent (bisher 60) zufliessen. Die erweiterte Zweckbestimmung sieht in erster Linie eine Umlenkung der Gelder vom Nationalstrassenbau auf die *Kantons- und Gemeindestrassen* vor. Zudem sollen für den Umweltschutz neu 2,4 Prozent – das sind 30 Millionen oder 0,7 Prozent mehr als heute – verwendet werden. Als weitere Neuerung soll der *öffentliche Verkehr* mehr gefördert werden: für Entflechtungsmassnahmen sind 1,1 Prozent oder 20 Millionen vorgesehen.

Enttäuschung bei den ideellen Vereinigungen über diese Festlegungen: 1980, zu Beginn der Diskussion über die Neuregelung der Zölle, hatte noch vieles anders ausgesehen. – «Wir benötigen den Zuckerzoll auch nicht zur Bekämpfung der Karies», meinte Bundesrat *Willy Ritschard* damals zur entscheidenden Frage der Zweckbindung der Zölle. Der SHS erhoffte sich von einer erweiterten Zweckbindung in erster Linie eine vermehrte Berücksichtigung der finanziel-

Révision au profit de qui?

Scrutin fédéral, le 27 février, sur la révision constitutionnelle concernant les droits d'entrée sur les carburants. Dans sa séance du 4 décembre, le comité central de la Ligue suisse du patrimoine national a décidé de ne pas donner de mot d'ordre aux membres. Mais la ligue reste fermement partisan d'un assouplissement des dispositions sur l'affectation obligatoire du produit des taxes, dans le sens d'une meilleure protection de l'environnement.

La Société suisse pour le milieu vital, l'Association suisse des transports et le WWF ont recommandé le «non», tandis que la LSP et la Ligue suisse pour la protection de la nature laissent la liberté de vote. Pourquoi cette divergence? Parce que le projet tient compte, si peu que ce soit, de la protection de l'environnement, et qu'en cas de rejet, il resterait l'initiative du TCS qui, elle, ne prévoit rien de ce genre: mieux vaut donc le texte officiel que rien du tout. Ses qualités sont cependant trop minces pour qu'on recommande le «oui».

On sait qu'actuellement, le produit de la taxe de base sur les carburants est réservé à 60% pour les routes, et que celui de la surtaxe va entièrement aux routes nationales. La construction de celles-ci tirant à sa fin, et la Confédération ayant besoin d'argent, taxe et surtaxe ne seront pas abaissées, mais consacrées en partie à d'autres fins. Les 50%

len Bedürfnisse des Natur- und Heimatschutzes im Sinne des Verursacherprinzipes. Doch mit dem Fortschreiten der Beratungen über die zukünftige Verwendung der Zölle und mit steigendem Druck seitens der Automobilverbände – grösster Coup war die im Juni 82 lancierte Initiative des TCS – schwenkte das Parlament zu immer automobilfreundlicheren Versionen über. Ein vom Präsident der Stiftung für Landschaftsschutz, *Nationalrat Dr. Willy Loretan,* in den Verfassungstext eingebrachter Zusatz über den strassenbedingten Umweltschutz vermochte an der einseitigen Ausgestaltung der Vorlage nur wenig zu ändern. Der private Verkehr, so machen die Gegner der Vorlage geltend, werde ein weiteres Mal weit über Gebühr begünstigt.

Was spricht dafür...?

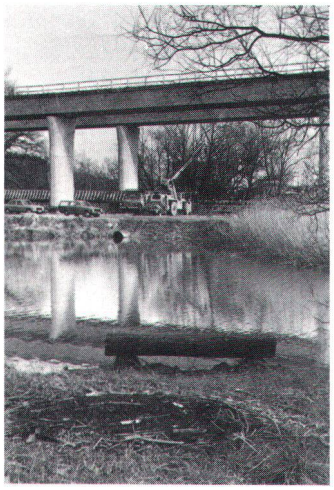
Der SHS selbst nimmt zur Vorlage keine Stellung, möchte jedoch mittels eines Argumentenkataloges dem Stimmberechtigten zu einer *eigenständigen Entscheidung* verhelfen.

So spricht in den Augen des SHS für die Vorlage, dass mit dem im Verfassungstext verankerten Passus über den Umweltschutz ein Pluspunkt erreicht worden ist, der bei einer Ablehnung der Vorlage und nachfolgender Gutheissung der TCS-Initiative nicht mehr berücksichtigt würde. Mit der aktuellen Vorlage ist zumindest eine minimale Berücksichtigung des Heimat- und Naturschutzes gesichert. Gleichzeitig wird mehr in den Umweltschutz investiert. Mit der Annahme der Vorlage ist auch das letzte Wort über den Verteilungsschlüssel der Zollgelder noch nicht gesprochen: die ideellen Vereinigungen können zu einem späteren Zeitpunkt hier noch einmal Einfluss nehmen. Eine *schrittweise Lockerung der Zweckbindung* ist weiter politisch realistischer als eine plötzliche. Ein weiterer Vorteil der Parlaments-Vorlage: sie weist der allgemeinen Bundeskasse aus dem Grundzoll 10 Prozent mehr nicht-zweckgebundene Gelder zu, als es die TCS-Initiative vorsieht. Die Differenz beträgt rund 100 Millionen Franken jährlich zugunsten der angeschlagenen Bundesfinanzen.

...und was dagegen?

Gegen die Annahme der Vorlage in dieser Form spricht, dass sie nicht nur finanzpolitischer Natur ist, wie ihre Befürworter geltend machen. Sie ist vielmehr ein wichtiger *verkehrspolitischer Entscheid:* mittels der neu formulierten Zweckbindung wird der automatische Fluss an Strassenbaugeldern von neuem zementiert. Die Umlenkung der Zollzuschläge von den Nationalstrassen auf die Kantons- und Gemeindestrassen führt weiter zu einer zusätzlichen Belastung der Kulturlandschaft. Die zusätzlichen Finanzen, die für den Umweltschutz gemäss Parlamentsvorlage frei gemacht werden sollen, kommen nur einem kleinen Trostpflaster gleich: 30 Millionen sind es – im Vergleich zu 1,85 Milliarden Franken für Strassenzwecke. Der neue Verfassungstext geht zudem viel zuwenig auf den *öffentlichen Verkehr* ein: er wird kaum unterstützt. Seine Konkurrenzlage wird dadurch noch schlechter.

Die Annahme, dass sich zu einem späteren Zeitpunkt auf den *Verteilungsschlüssel* der Treibstoffgelder noch einmal Einfluss nehmen lässt, hat sich bereits andernorts als untaugliches Mittel erwiesen. Für den Natur- und Heimatschutz lässt sich daher, nach Ansicht der Gegner, langfristig nur etwas erreichen, wenn die Vorlage abgelehnt und damit die automatische Förderung des Strassenverkehrs unterbunden wird. *Christian Schmidt*



Heute werden die Treibstoffzölle vor allem für den Nationalstrassenbau eingesetzt (Schmidt).
Actuellement, les droits de douane sur les carburants servent aux routes nationales.

Von der geplanten Neuregelung soll der kantonale Strassenbau profitieren. Und die Landschaft, wird sie noch mehr Opfer unseres «Strassenperfektionismus»? (Bild Schmidt)
Selon le projet fédéral, les réseaux routiers cantonaux en profiteront aussi. Et le paysage, sera-t-il plus encore sacrifié à notre perfectionnisme routier?

du produit de la taxe qui resteront acquis au réseau routier iront pour une part aux routes cantonales et communales. 2,4% (+0,7%), soit 30 millions, iront à la protection de l'environnement, et 1,1% (20 millions) au développement des transports en commun.

Déception: on espérait bien davantage pour ces deux derniers postes, et notamment l'application du principe «pollueur-payeur». Mais la pression des clubs d'automobilistes a été déterminante, et la proposition du conseiller national Loretan, président de la Fondation suisse pour le paysage, n'a pu apporter qu'une légère amélioration. Le trafic privé reste nettement privilégié.

Arguments favorables au projet: à celui qui a été mentionné ci-dessus, il faut ajouter que le dernier mot n'est pas dit quant à la clé de répartition du produit des taxes: on pourra encore l'améliorer. D'autre part, le projet consacre 10% de moins aux routes que celui du TCS; soit 300 millions de plus environ pour la malheureuse caisse fédérale.

Arguments des opposants: il s'agit moins d'une question financière que de politique des transports; le flot d'argent pour les routes va continuer, l'aide aux réseaux locaux va contribuer à la dégradation du paysage. Les 30 millions pour l'environnement sont une goutte d'eau en comparaison du 1,85 milliard pour les routes, et les transports publics ne sont pas mieux lotis, de sorte que leur capacité de concurrence va encore s'amoindrir. Enfin, l'idée que la clé de répartition pourra être modifiée ultérieurement est très problématique. La seule solution, pour protéger l'environnement à longue échéance, est d'interrompre le développement systématique du trafic routier.