

Parlamentarische Initiative über Autobahngebühren

Stellungnahme des Bundesrates

vom 21. September 1981

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen gemäss Artikel 21^{quinquies} Absatz 2 des Geschäftsverkehrsgesetzes unsere Stellungnahme zum Bericht und Antrag der Kommission des Nationalrates vom 10. Juli 1981 über die parlamentarische Initiative betreffend Autobahngebühren (BB1 1981 II 1422).

1 Allgemeine Bemerkung

Vom rein finanziellen Standpunkt aus wären nebst der von den eidgenössischen Räten am 19. Juni 1981 beschlossenen Weiterführung der Finanzordnung (BB1 1981 II 563) neue Finanzquellen zur Verbesserung des Bundeshaushaltes zu begrüssen.

Trotzdem erwecken der Antrag der Kommission und seine Begründung Bedenken. Eine Abgabe in Form einer Autobahnvignette ist weder auf die gegenwärtige Situation der Strassenfinanzierung durch den Motorfahrzeugverkehr noch auf allgemeine verkehrspolitische Grundsätze oder umfassende finanzpolitische Zusammenhänge abgestimmt.

2 Verhältnis zu den Treibstoffzollerträgen

Die Strassenausgaben des Bundes werden über den Treibstoffzoll und den Treibstoffzollzuschlag finanziert. Grundlage bildet Artikel 36^{ter} der Bundesverfassung, der drei Fünftel des Reinertrages des Treibstoffzolles für Strassenzwecke reserviert (Abs. 1) und die Bundesversammlung ermächtigt, durch allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss für zusätzlich benötigte Mittel zur Deckung der Kosten der Nationalstrassen einen zweckgebundenen Treibstoffzollzuschlag zu beschliessen (Abs. 2). Für eine erste Verteilung des Strassenanteils am Treibstoffzollertrag zwischen Bund und Kantonen ist der Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1959 in der Fassung vom 5. Mai 1977 massgebend (SR 725.116.2). Die Zuteilung des Bundesanteils von 65 Prozent an die Nationalstrassen, die Hauptstrassen und die Sanierung von Niveauübergängen ist dem Bundesrat

übertragen worden, der diese Aufgabe letztmals mit Verordnung vom 22. Februar 1978 wahrgenommen hat (SR 725.116.21).

Der Treibstoffzollzuschlag für die (zusätzliche) Finanzierung der Nationalstrassen ist durch Bundesbeschluss vom 17. März 1972/4. Oktober 1974 (SR 632.112.71) geordnet. Als Übersicht über die Gesamtverteilung des Treibstoffzollertrages und des Treibstoffzollzuschlages dient das Schema im *Anhang 1*. Die im letzten Jahrzehnt zugeteilten Mittel sind im *Anhang 2* tabellarisch zusammengestellt.

Im Hinblick auf die von Ihrer vorberatenden Kommission vorgeschlagene Benützungsabgabe für die Nationalstrassen interessieren vor allem die für dieses Werk bisher eingesetzten Mittel; siehe dazu die Tabelle im *Anhang 3*.

Für 1980 standen für diesen Zweck zur Verfügung:

	Mio. Fr.
aus dem Treibstoffzoll	238,5
aus dem Treibstoffzollzuschlag	1 263,3
Total	1 501,8

Das sind 381 Millionen Franken mehr, als der Bund in diesem Jahr für die Nationalstrassen aufgewendet hat. Dank des seit 1975 auf 30 Rappen pro Liter erhöhten Treibstoffzollzuschlages konnte der seinerzeitige Vorschuss des Bundes aus allgemeinen Haushaltsmitteln an den Nationalstrassenbau von rund 2780 Millionen Franken im Jahr 1972 bis Ende 1980 auf 886 Millionen Franken abgetragen werden. Bei gleichbleibenden Einfuhrverhältnissen, unveränderten Abgabesätzen und unveränderter Aufteilung der Erträge wird somit im Verlaufe des Jahres 1983 der Vorschuss des Bundes vollständig getilgt sein. Die Finanzierung der Nationalstrassen bleibt gesichert, da der Treibstoffzollzuschlag nur nach Massgabe der sinkenden Aufwendungen weiter reduziert werden müsste. Die Erträge in der heutigen Höhe würden, entsprechende Verfassungslösungen vorausgesetzt, es auch ohne weiteres erlauben, die künftig ansteigenden Unterhaltskosten, die gemäss den Vorstellungen der Gesamtverkehrskonzeption weitgehend durch den Bund zu übernehmen wären, sowie allfällige Erweiterungen des Nationalstrassennetzes gegen entsprechende Kompensationen seitens der Kantone zu decken. Von den Finanzierungsbedürfnissen für die Nationalstrassen her lassen sich deshalb zusätzliche Abgaben für die Benützung dieser Strassen nicht rechtfertigen, weder für das ganze Netz noch für einzelne besonders teure Abschnitte.

Die Bildung von zweckgebundenen Rückstellungen aus dem Treibstoffzollzuschlag ist rechtlich nur zulässig, wenn sie zur Deckung bevorstehender gesetzlicher Aufgaben im Bereich der Nationalstrassen dient, weil dieser Zuschlag gemäss Artikel 36^{ter} Absatz 2 der Bundesverfassung nur zur Deckung von Fehlbeiträgen in den Finanzierungsplänen für die Kosten der Nationalstrassen erhoben werden darf. Dementsprechend sieht der Bundesbeschluss vom 17. März 1972/4. Oktober 1974 über die Finanzierung der Nationalstrassen (SR 632.112.71) in Artikel 1 Absatz 3 vor, dass der Zollzuschlag dahinfällt, 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 wird. Im Hinblick auf den gegenwärtigen Stand der Nationalstras-

senfinanzierung müsste folglich der Treibstoffzollzuschlag von 30 Rappen/Liter in den kommenden Jahren auf 20 Rappen/Liter gesenkt werden. Dies würde einen Einnahmenausfall von jährlich rund 420 Millionen Franken ausmachen.

Angesichts der schon erwähnten Finanzknappheit des Bundes wäre es unverständlich, wenn auf diese ohne besondere Verfahren und mit geringem Verwaltungsaufwand erzielbaren Einnahmen verzichtet und dafür neue, weniger rationell zu erhebende Abgaben eingeführt würden. Aus diesem Grunde bereiten wir zurzeit die entsprechenden Erlasse vor, um die Zweckbindung des Treibstoffzollens und allenfalls auch des Zollzuschlages so zu ändern, dass zwar die notwendigen Mittel für die Strassen sichergestellt bleiben, die überschüssigen Erträge jedoch in die allgemeine Bundeskasse fallen. Zur Diskussion steht zudem, ob gleichzeitig im Rahmen der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen den letzteren gegen entsprechende Kompensation vermehrte Mittel aus dem Treibstoffzollertrag zugeleitet werden sollen. Je nach der zu wählenden Lösung sind Änderungen auf Verfassungs-, Gesetzes- oder Verordnungsstufe notwendig. Im weiteren sind ebenfalls die Vorschläge der in nächster Zeit zu erwartenden Botschaft für die Verwirklichung der Gesamtverkehrskonzeption in die Überlegungen einzubeziehen. Wir hoffen, noch dieses Jahr die Vorlagen bzw. Beschlüsse betreffend eine Änderung der Bestimmungen über die Zweckbindung der Treibstoffzollerträge veröffentlichen zu können.

Die Finanzierung der Strassen und des allgemeinen Bundeshaushaltes aus den Treibstoffzöllen muss als Ganzes gesehen werden. Durch verkehrspolitisch nicht gerechtfertigte Massnahmen würden unsere Bemühungen ernsthaft in Frage gestellt, einen drohenden Einnahmenausfall aus dem Treibstoffzollzuschlag zu verhindern.

3 Verhältnis zur Strassenrechnung

Die Kommission des Nationalrates begründet die von ihr vorgeschlagene Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen vor allem mit der Tatsache, dass der Motorfahrzeugverkehr gemäss der schweizerischen Strassenrechnung die von ihm verursachten Strassenkosten gesamthaft nicht deckt. Für 1979 ist gemäss der massgebenden Kapitalrechnungsvariante ein gesamter Kostenüberschuss von 410 Millionen Franken ermittelt worden, was einem Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von nur mehr 88,1 Prozent entspricht.

Obwohl die Richtigkeit der Strassenrechnung im Hinblick auf die Diskussion um die Schwerverkehrsabgabe von den Automobilverbänden in letzter Zeit in Frage gestellt worden ist und deshalb das Eidgenössische Departement des Innern im letzten Frühjahr eine Kommission zur Überprüfung von Ziel, Aufbau, Methode und Berechnungsgrundlagen eingesetzt hat, darf wohl trotzdem davon ausgegangen werden, dass die bisherigen Ergebnisse der Strassenrechnung wenigstens den Grössenordnungen und Entwicklungstendenzen nach die Verhältnisse richtig wiedergeben. Für die neuesten Ergebnisse der Strassenrechnung verweisen wir auf den Auszug im *Anhang 4*. Die bisherige Entwicklung ist in unserer Botschaft vom 16. Januar 1980 über eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrsabgabe (BBl 1980 I 1113, Ziff. 24 und Anhang 3) dargestellt.

Wenn man nun aber auf die nach Fahrzeugkategorien gegliederte Rechnung abstellt, zeigt sich, dass die leichten Fahrzeugkategorien insgesamt, trotz sinkender Tendenz, die anteilmässigen Strassenkosten nahezu decken (1979 noch zu 97,7%). Die Personen- und Lieferwagen bis zu einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen weisen nach wie vor einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 101,3 bzw. 106,3 Prozent auf. Der Kostenüberschuss ist zum weitüberwiegenden Teil eindeutig dem Schwerverkehr, d. h. den Lastwagen von mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, den Anhängerzügen, Sattelmotorfahrzeugen und Gesellschaftswagen anzulasten (Eigenwirtschaftlichkeitsgrad zusammen 53,8%).

Mit dieser Feststellung ist gesagt, dass eine weitere Kostenbelastung der leichten Motorwagen (insgesamt) nach den Grundsätzen und Ergebnissen der Strassenrechnung nicht gerechtfertigt werden kann. Das gilt sowohl in bezug auf das gesamte Strassennetz wie in bezug auf die Nationalstrassen, deren Bundesanteile – wie schon erwähnt – ohnehin durch die Sonderfinanzierung gedeckt sind. Folglich läuft die von der Kommission des Nationalrates vorgeschlagene Autobahnbenützungsabgabe für die leichten Motorfahrzeugkategorien darauf hinaus, den Haltern dieser Fahrzeuge noch vermehrt die ungedeckten Kosten des Schwerverkehrs zuzumuten. Dieser Schluss ist umso zwingender, als die gleiche Kommission des Nationalrates die von uns in der Botschaft vom 16. Januar 1980 vorgeschlagene kostengerechte Schwerverkehrsabgabe ablehnt und lediglich eine stark ermässigte Pauschalabgabe für die Schwerverkehrsfahrzeuge beantragt. Wir sind deshalb der Ansicht, dass sich eine Nationalstrassenbenützungsabgabe einstweilen verkehrspolitisch nicht begründen lässt.

Auch wenn die Autobahnvignette losgelöst von verkehrspolitischen Überlegungen als reine Fiskalabgaben konzipiert und begründet würde, liessen sich unsere Bedenken doch nicht ganz in den Hintergrund drängen. Die unterschiedlichen Verhältnisse zwischen den leichten und schweren Motorfahrzeugen bezüglich der Deckung der anteilmässigen Strassenkosten sind zu offensichtlich.

4 Zu weiteren verkehrs- und finanzpolitischen Überlegungen

Auch die zusätzlichen Argumente, dass die Nationalstrassen den Automobilisten allgemeine Vorteile brächten und die für diese Strassen zweckgebundenen Treibstoffzölle zum überwiegenden Teil auf dem übrigen Strassennetz «verfahren» werden, schlagen nicht durch. Einerseits haben die Fahrzeugbenützer die Vorteile der Nationalstrassen über Abgaben auf den Treibstoffen bereits bezahlt. Zum andern profitieren auch die Benützer der übrigen Strassen vom relativ dichten Nationalstrassennetz, weil dieses die ersteren entlastet. Dass die Bewohner von abgelegenen Gebieten von den Nationalstrassen gesamthaft weniger Nutzen ziehen, wird durch die auch ihnen offenstehende freie Benützungsmöglichkeit dieser Strassen und die Bundesbeiträge für die Alpenstrassen wenigstens teilweise kompensiert. Wenn man die Kostenüberwälzung nach dem Benützungsprinzip ausrichten wollte, wäre dazu auch das pauschale Vignetten-system nicht geeignet; der Automobilist aus einem abgelegenen Gebiet würde nämlich für eine einmalige Fahrt auf Nationalstrassen überdurchschnittlich belastet.

Nun zielt zwar der Kommissionsvorschlag nicht auf die Mittelbeschaffung für Strassenzwecke ab, weshalb auf jede Zweckbindung des Vignettenenertrages verzichtet wird. Es ist jedoch widersprüchlich, wenn darauf verwiesen wird, dass die Kantone und Gemeinden grosse Ausgaben für den Motorfahrzeugverkehr aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren müssen (was allenfalls für einen Kantonsanteil am Vignettenenertrag sprechen würde). Aus der Tatsache, dass der Bund die Kantone und Gemeinden auf andern Gebieten subventioniert, kann nicht geschlossen werden, dass der Motorfahrzeugverkehr dafür einzustehen hätte. Eine Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen ist mit dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit der einzelnen Verkehrsträger, wie er von der Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption vertreten worden ist, nicht vereinbar. Es ist abzulehnen, auf diesem Gebiet Präjudizien zu schaffen, unmittelbar bevor unsere Anträge zur Gesamtverkehrskonzeption zu erwarten sind.

5 Vollzugsprobleme

Im Bericht der Kommission werden die in unserer Botschaft vom 16. Januar 1980 dargelegten Probleme der Abgabbeerhebung bei den ausländischen Motorfahrzeugen als leicht lösbar bezeichnet. Der Hinweis der Kommission auf den möglichen Einsatz von Verkaufsautomaten für Autobahnvignetten an der Grenze oder grenznahen Tankstellen kann jedoch kaum als ernstzunehmende Alternative betrachtet werden. Man denke nur an die Sprach- und Geldwechselprobleme bei einem Teil der Reisenden, sodann an die Raumbedürfnisse, um zusätzliche Stauungen neben jenen bei den Grenzkontrollen zu vermeiden, aber auch an den Schutz gegen die heutige Kriminalität. Zudem würden die Kontrollprobleme vergrössert.

Aus diesen Gründen müssen wir unsere Ausführungen in der Botschaft über die Schwierigkeiten des Verkaufs und der Kontrolle der Vignetten an der Grenze durch die Zollorgane voll aufrechterhalten. Wir erinnern auch daran, dass ein Vignettensystem mit Bezug auf die in die Schweiz einreisenden Ausländer nur funktionieren kann, wenn mindestens die Hälfte der Einreisenden die Vignette bereits im Ausland beschaffen. Das setzt ein weitverzweigtes und kostenaufwendiges Vignetten-Vertriebs- und Abrechnungssystem voraus. Banken, Touristikbüros und Tankstellen wären dauernd mit den entsprechenden Vignetten zu versorgen. Dabei stellt sich zusätzlich die noch nicht geklärte Rechtsfrage, ob unsere Nachbarstaaten überhaupt bereit wären, auf ihrem Staatsgebiet die Einforderung einer schweizerischen Abgabe zuzulassen.

Fiskalabgaben werden erfahrungsgemäss kaum freiwillig erbracht, wenn einfache Umgehungsmöglichkeiten offenstehen. Die Schwierigkeiten der Kontrollen auf den Nationalstrassen sind jedoch offensichtlich (vgl. Botschaft vom 16. Jan. 1980, Ziff. 623). Ohne sehr grossen Personalaufwand, wozu gemäss Vernehmlassungsverfahren bei den Kantonen die heute schon unterdotierten Polizeibestände nicht ausreichen, und ohne generalpräventiv wirkende Strafbestimmungen, deren Handhabung gegen Ausländer besondere Schwierigkeiten bietet, wird jedenfalls nicht auszukommen sein. Wenn aber die weitgehend lückenlose

Erfassung aller Benützer der Nationalstrassen nicht sichergestellt werden kann, dann erhält der Vollzug der Abgabe einen willkürlichen Charakter.

Um sicherzustellen, dass im Landesinnern nur Fahrzeuge auf den Nationalstrassen 1. und 2. Klasse verkehren, die eine gültige Vignette tragen, müssten die Kantone im neuen Artikel 17 Absatz 3 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung zu entsprechenden Kontrollen verpflichtet werden. Eine solche verfassungsrechtliche Klarstellung würde sich aufdrängen, weil der Vollzug direkt auf Verordnungsstufe verwiesen wird.

Für die Ernsthaftigkeit der Vollzugsprobleme ist es übrigens bezeichnend, dass die belgische Regierung eine längere Zeit in Erwägung gezogene Autobahngelöbühr in Form einer Vignette letztes Jahr wegen zu grossen praktischen Schwierigkeiten in der Durchführung aufgegeben hat.

6 Internationale Aspekte

Die rechtlichen Abklärungen haben zum Schluss geführt, dass eine Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen – wenn sie auf die vom Ausland einfahrenden Motorfahrzeuge in gleicher Weise wie auf die in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeuge angewendet wird – gegen keine staatsvertraglichen Verpflichtungen verstösst.

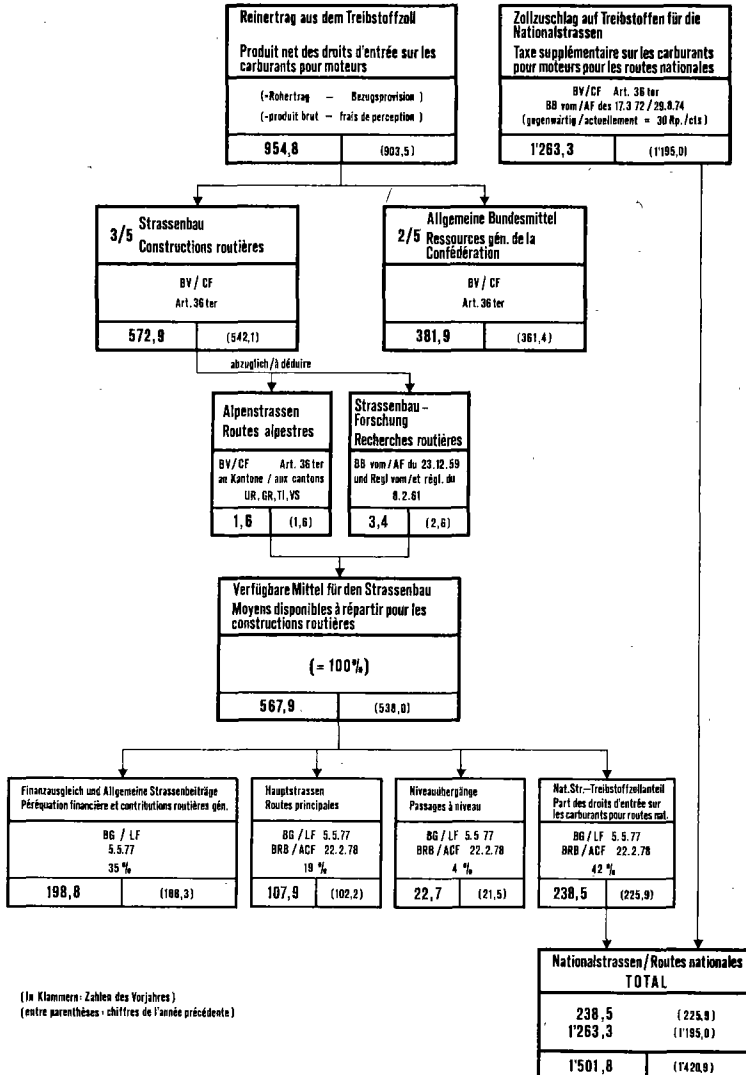
7 Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir Ihnen, den von der Kommission des Nationalrates im Bericht vom 10. Juli 1981 beantragten Bundesbeschluss über eine Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen, d. h. einen neuen Artikel 17 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung, abzulehnen.

21. September 1981

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Furgler
Der Bundeskanzler: Buser

VERWENDUNG DES REINERTRAGES AUS DEM TREIBSTOFFZOLL UND DES ZOLL-ZUSCHLAGES AUF TREIBSTOFFEN
EMPLOI DU PRODUIT NET DES DROITS D'ENTREE ET DE LA TAXE SUPPLEMENTAIRE SUR LES CARBURANTS POUR MOTEURS
IN MIO FR / EN MIO DE FR\$ 1980



Quelle: Bundesamt für Strassenbau

Treibstoffzollertrag und Anteile des Strassenbaues
Produit des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs et quotes-parts de la construction routière

Jahr Année	Treibstoffzollertrag Produit des droits d'entrée sur les carb. p.m. Mio. Fr.	60 % für den Strassenbau 60 % destinés aux construct. routières Mio. Fr.	abzüglich für à déduire pour		Nettoverteilung Montant net à répartir Mio. Fr.	Anteile / Quotes-parts					Zollzuschlag Tare de douane supplémentaire Mio. Fr.	Total Nationalstrassen Routes nationales Mio. Fr.
			Internat. Alpenstr.	Strassenbau-forschung		Hauptstrassen	Niveau-übergänge	Allgemeine Beiträge	Finanzausgleich	Nationalstrassen		
			Routes alpêtres internat.	Recherches routières		Routes principales	Passages à niveau	Contributions générales	Péréquation financière	Routes nationales		
			Mio. Fr.	Mio. Fr.		Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.		Mio. Fr.
1960	312,6	187,6	1,6	1,3	184,7	40,6	-	55,4	14,8	73,9	-	73,9
1961	377,8	226,7	1,6	0,4	224,7	49,4	-	67,4	18,0	89,9	-	89,9
1962	322,3	193,4	1,6	1,4	190,4	41,9	-	57,1	15,2	76,2	51,8	128,0
1963	412,2	247,3	1,6	0,4	245,3	54,0	-	73,6	19,6	98,1	111,9	210,0
1964	461,7	277,0	1,6	0,4	275,0	52,3	8,2	82,5	22,0	110,0	152,4	262,4
1965	467,0	280,2	1,6	0,9	277,7	52,8	8,3	83,3	22,2	111,1	228,5	339,6
1966	512,8	307,7	1,6	0,6	305,5	58,0	9,2	91,7	24,4	122,2	283,1	405,3
1967	569,9	341,9	1,6	0,6	339,7	64,5	10,2	101,9	27,2	135,9	334,7	470,6
1968	623,5	374,0	1,6	0,6	371,8	70,6	11,2	111,6	29,7	148,7	397,6	546,3
1969	673,4	404,0	-1,6	0,7	401,7	76,3	12,1	120,5	32,1	160,7	440,5	601,2
1970	739,3	442,6	1,6	0,9	441,1	83,8	13,2	132,3	35,3	176,5	470,6	647,1
1971	826,2	493,7	1,6	1,1	493,0	93,7	14,8	147,9	39,4	197,2	542,7	739,9
1972	838,9	503,4	1,6	1,1	500,7	93,1	15,0	150,2	40,1	200,3	751,8	952,1
1973	893,0	535,8	1,6	1,5	532,7	101,2	16,0	159,8	42,6	213,1	788,3	1'001,4
1974	814,2	488,5	1,6	1,6	485,3	92,2	14,6	145,6	38,8	194,1	849,4	1'043,5
1975	822,6	493,6	1,6	2,8	489,2	92,9	14,7	146,8	39,1	195,7	1'106,3	1'302,0
1976	837,5	502,5	1,6	2,4	498,5	74,8	11,8	117,8	29,9	148,7	1'108,2	1'372,4
1977	877,2	526,3	1,6	2,4	522,3	99,2	20,9		182,8	219,4	1'161,9	1'381,3
1978	903,4	542,0	1,6	2,5	537,9	102,2	21,5		188,3	225,9	1'195,6	1'421,5
1979	903,6	542,1	1,6	2,6	537,9	102,2	21,5		188,3	225,9	1'195,0	1'420,9
1980	954,8	572,9	1,6	3,4	567,9	107,9	22,7		198,8	238,5	1'263,3	1'501,8

Quelle: Eidgenössische Finanzverwaltung

Nationalstrassenrechnung / Compte des routes nationales

Jahre	Erträge / Produits			Zusätzlicher Beitrag aus allg. Bundesmitteln	Total	Aufwendungen / Charges			Verzinsung	Total	Überschuss der Erträge (+); der Aufwendungen (—) Excédent des produits (+); des charges (—)	Rückstellung Provision (+) Zu tilgende Ausgaben (—) Dépenses à amortir (—) Kumuliert Cumulé
	Treibstoffzölle Droits sur les carburants	Zuschlag	Anteil			Projek- tierung, Landerwerb, Bau	Betrieb und Verwal- tung Unterhalt	Adminis- tration				
Années	Quote- part	Surtaxe	Contribu- tion complé- mentaire prov. des ressources générales		Projets, achats de terrains, construction	Exploitation et entretien						
In Millionen Franken / En millions de francs												
1960	73,9	—	3,0	76,9	—	—	1,0	—	1,0	+ 75,9	+ 142,9	
1961	89,9	—	1,2	91,1	236,0	—	1,2	—	237,2	— 146,1	— 3,2	
1962	76,2	51,8	—	128,0	430,1	—	1,9	4,8	436,8	— 308,8	— 312,0	
1963	98,1	112,0	—	210,1	626,8	—	1,5	16,3	644,6	— 434,5	— 746,5	
1964	110,0	152,4	—	262,4	620,0	—	1,2	28,9	650,1	— 387,7	— 1134,2	
1965	111,1	228,5	26,7	366,3	640,0	—	1,4	41,3	682,7	— 316,4	— 1450,6	
1966	122,2	283,1	40,0	445,3	647,7	—	1,5	67,9	717,1	— 271,8	— 1722,4	
1967	135,9	334,7	65,0	535,6	650,0	—	1,4	68,9	720,3	— 184,7	— 1907,1	
1968	148,7	397,6	77,5	623,8	699,8	—	1,7	76,3	777,8	— 154,0	— 2061,1	
1969	160,7	440,5	80,0	681,2	759,6	0,9	2,0	82,4	845,0	— 163,8	— 2224,9	
1970	176,5	470,6	80,0	727,1	849,1	—	1,9	94,6	945,6	— 218,5	— 2443,4	
1971	197,2	542,8	82,9	822,9	950,0	3,7	2,4	103,9	1060,0	— 237,1	— 2680,5	
1972	200,3	751,8	150,0	1102,1	1080,0	2,7	2,6	120,6	1205,9	— 103,8	— 2784,3	
1973	213,1	788,3	150,0	1151,4	962,1	3,3	2,7	125,3	1093,4	+ 58,0	— 2726,4	
1974	194,2	849,4	150,0	1193,6	935,0	6,9	3,1	143,1	1088,1	+ 105,5	— 2620,9	
1975	195,6	1106,3	150,0	1451,9	1046,0	8,2	3,2	137,6	1195,0	+ 256,9	— 2364,0	
1976	264,2	1108,2	150,0	1522,4	1140,0	9,2	3,2	118,2	1270,6	+ 251,8	— 2112,1	
1977	219,4	1161,9	—	1381,3	1010,4	9,6	3,4	105,6	1129,0	+ 252,3	— 1859,8	
1978	225,9	1195,6	—	1421,5	977,0	12,4	3,4	97,6	1090,4	+ 331,1	— 1528,7	
1979	226,0	1195,0	—	1421,0	1055,0	13,1	3,8	87,9	1159,8	+ 261,2	— 1267,5	
1980	238,5	1263,3	—	1501,8	1035,0	15,1	3,8	66,6	1120,5	+ 381,3	— 886,3	

Quelle: Eidgenössische Finanzverwaltung / Source: Administration fédérale des finances.

13 Fahrzeugarten	Investitionen	Unterhalt	Verwaltung Pers.- fürsorge Verkehrs- regelung u. Signalisation	Kosten Total	Dem Motor- fahrzeugver- kehr zu- rechenbare Kosten Total	Dem Motor- fahrzeugver- kehr zur. Kosten ./. Verz. des Er- tragsübersch.	Dem Motor- fahrzeugver- kehr an- rechenbare Erträge Total	Eigen- wirtschaft- lichkeits- grad %	Übersch. der Kosten (-) oder d. Erträge (+) pro Fahr- zeug in Fr.
	in 1000 Fr.								
Motorzweiräder									
Motorfahrräder ¹	56 688	18 707	30 334	105 729	91 730	90 659	33 374	36,8	- 79
Motorräder	15 221	6 086	4 824	26 131	22 671	22 406	12 340	55,1	- 125
Personenwagen/St.PS									
Leichte (bis 5,9)	305 457	86 424	68 507	460 388	399 429	394 765	267 373	67,7	- 320
Mittlere (6 bis 12,9)	1 491 860	349 616	277 137	2 118 613	1 838 092	1 816 630	1 883 757	103,7	+ 42
Schwere (13 und mehr)	143 674	32 124	25 464	201 262	174 613	172 574	264 538	153,3	+ 622
Gesellschaftswagen ²									
öffentliche Cars/Busse	30 980	15 569	1 113	47 662	41 351	40 868	6 573	16,1	-11 059
private Cars	17 738	10 313	742	28 793	24 981	24 689	13 970	56,6	- 5 660
Lieferwagen ³ / Nutzlast									
I (bis 1499 kg)	108 118	21 884	17 347	147 349	127 839	126 346	132 599	105,0	+ 69
II (1500-2499 kg)	33 721	5 734	4 546	44 001	38 175	37 729	41 843	110,9	+ 194
Lastwagen ² / Nutzlast									
I (bis 3999 kg)	18 763	13 880	2 226	34 869	30 252	29 899	24 934	83,4	- 636
II (4000-6499 kg)	36 126	28 430	3 479	68 035	59 027	58 337	53 072	91,0	- 508
III (6500-7999 kg)	102 936	73 526	6 494	182 956	158 731	156 878	127 482	81,3	- 2 035
IV (8000-8999 kg)	79 668	49 927	3 757	133 352	115 695	114 344	81 154	71,0	- 4 213
V (9000 und mehr kg)	76 917	39 387	2 597	118 901	103 158	101 953	61 651	60,5	- 8 320
Sattelmotorfahrzeuge ²	54 466	28 647	1 438	84 551	73 356	72 499	28 660	39,5	-17 473
Anhänger/Nutzlast									
Leichte (bis 2500 kg)	34 115	6 847	5 427	46 389	40 247	39 777	3 869	9,7	- 1 189
Schwere (2500 kg und mehr) ..	102 592	71 037	8 395	182 024	157 922	156 079	8 875	5,7	- 6 291
Total	2 709 040	858 138	463 827	4 031 005	3 497 269	3 456 432	3 046 064	88,1	- 129

¹ Inkl. Kleinmotorräder. ² Über 3500 kg Gesamtgewicht. ³ Bis 3500 kg Gesamtgewicht.

Quelle: Bundesamt für Statistik, veröffentlicht in «Die Volkswirtschaft», Heft 7, Juli 1981

Parlamentarische Initiative über Autobahngebühren Stellungnahme des Bundesrates vom 21. September 1981

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1981
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	76.221
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.10.1981
Date	
Data	
Seite	282-291
Page	
Pagina	
Ref. No	10 048 473

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.