



Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein (Vorort)
Union suisse du commerce et de l'industrie (Vorort)
Unione svizzera di commercio e d'industria (Vorort)

**Wirtschaft für Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)
Medienkonferenz vom 13. August, 09.30 Uhr, Hotel Bellevue-Palace, Bern**

Begrüssung und Einführung

Dr. Andres F. Leuenberger, Präsident
Schweizerischer Handels- und Industrie-
verein (Vorort)

LSVA und Logistik

Dr. Marcel Wunderli, Unternehmer und
Unternehmensberater

Sicht von Unternehmern

Josef A. Dürr, Mitglied der Geschäftsleitung
ABB Schweiz

Philippe Jacopin, administrateur d'Alcatel
Cable Suisse SA

Mathias R. Fünfschilling, Präsident und
VR-Delegierter der MGC-Gruppe, Energie-
und Plasmatechnik

Fragen und Diskussion

Fazit

Dr. Andres F. Leuenberger

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE AUSWIRKUNGEN DER LSVA

Zusammenfassung für Medienkonferenz in Bern, 13. August 1998

Bezüglich Auswirkungen der LSVA auf die Schweizerische Wirtschaft können folgende **betriebswirtschaftliche Hauptaussagen** gemacht werden:

1. **Bedeutung der Transportkosten.** Die Transportkosten von Industrie, Handel und Gewerbe in der Schweiz betragen **überwiegend zwischen 1 - 2% vom jeweiligen Umsatz** der Unternehmung. Nur in Ausnahmefällen - z.B. Güter mit geringer Wertschöpfung - können die Transportkosten maximal 5 - 6% des Umsatzes erreichen.
2. Die rein rechnerische **Preiserhöhung** der LSVA auf die Güter der Schweizerischen Wirtschaft beträgt **0,2 - 1,5%**.
3. Aufgrund der durch die LSVA angespornten **neuen Logistiklösungen** wird es in der Schweiz **keine Preiserhöhung** geben; diese wird durch **Produktivitätssteigerungen** ausgeglichen.
4. In der Schweiz werden die LKW in der Regel über **5 Jahre oder 400'000 km abgeschrieben**. Bis zur Einführung der LSVA im Jahre 2005 hat die Schweizer Wirtschaft deshalb **ausreichend Zeit**, den Fuhrpark optimal auf die neuen Gegebenheiten auszurichten und die Verbesserungsmassnahmen und neuen Logistikstrategien **ohne zusätzliche Kosten** umzusetzen.
5. Der **grösste Teil der LKW-Flotte** im Binnenverkehr (rund 55% des Gesamtverkehrs) wird auch nach Einführung der LSVA **weiterhin 28-Töner** sein. Begründung: In $\frac{3}{4}$ **des Binnentransportmarktes** ist nicht das Gewicht, sondern **der Laderaum der begrenzende Faktor**. Der Laderaum der 28- und 40-Töner ist aber **identisch!** Eine Neuanschaffung von 40-Tönnern macht für $\frac{3}{4}$ des Binnenverkehrs betriebswirtschaftlich deshalb keinen Sinn Dies auch unter dem Aspekt, dass der LSVA-Ansatz für LKW über 40 Tonnen mit max. 2,7 Rp/tkm gegenüber max. 2,2 Rp/tkm deutlich höher ausfallen könnte.
6. Die **Schweiz** weist im **Transportwesen** gegenüber den meisten europäischen Ländern eine **geringere Produktivität** aus; primär deshalb sind die **Transportkosten** heute im europäischen Vergleich **überhöht**. Durch die LSVA entsteht nun ein Ansporn zu Innovation. Das Transportwesen resp. die Logistik wird auch vermehrt als strategische Führungsaufgabe erkannt.
7. **Neue Logistiklösungen.** Zur Steigerung der Produktivität im Transportwesen stehen der Schweizer Wirtschaft hauptsächlich vier strategische Ansätze zur Verfügung:

- **Auslastung erhöhen.** Insgesamt liegt der **Auslastungsgrad** in der Schweiz heute bei rund **45%** bezogen auf das **Nutzungsgewicht** und **55%** bezogen auf das **Ladevolumen**. Sowohl im Transportgewerbe, als auch im Werkverkehr, erreichen die Fahrzeugauslastungen auf **Hinfahrten** hohe Werte von **80 - 100%**. Ganz anders bei den **Rückfahrten**: Während sich das Transportgewerbe hier bemüht, tut sich der **Werkverkehr** sehr schwer: es liegen durchschnittliche Rückfahrtauslastungen von **0 - 25%** vor!
- **Selektive Ausnutzung neue 40-Tonnen-Limite.** Bei rund einem viertel aller in der Schweiz im Binnverkehr transportierten Güter ist der begrenzende Faktor nicht das Volumen, sondern das Gewicht. Trotz der bei max. 2,7 Rp/tkm angenommenen LSWA für LKW über 28 Tonnen, können bei diesen **schweren Gütern** - dank der Nutzung des höheren GGW - **Produktivitätsfortschritte** erzielt werden, welche die **höheren LSWA-Kosten** gerade etwa ausgleichen. Die Ansätze max. 2,2 Rp/tkm (bis 28 Tonnen) und max. 2,7 Rp/tkm (über 28 Tonnen) wirken sich aus betriebswirtschaftlicher Sicht neutral aus bezüglich Kosten - Produktivität.
- **Ladevolumen erhöhen.** Der heutige Fahrzeugstandard ist 1,2 Meter ab Boden und 2,4 Meter Aufbau. Bei einer maximal zulässigen Gesamthöhe von 4,0 Metern entsteht eine Erhöhung des Ladevolumens um gut 10% mit normaler Bereifung. In der EU heute schon häufig eingesetzte „Jumbos“ mit einer lichten Höhe ab Boden von 0,7 Metern kann **37,5% mehr Ladevolumen** generiert werden. Dies gilt es bei leichten Gütern zu nutzen.
- **Supply Chains.** In der modernen Logistik setzen sich Kunden und Lieferanten an einen Tisch und optimieren gemeinsam. Dies betrifft technische Aspekte an Gebäuden (z.B. Dachhöhe, Rampenhöhe, Abladetechnik) oder Zufahrten (z.B. Kehrradien), ebenso ablauftechnische Optimierungen (ECR = Efficient Consumer Response, EDI = Electronic Data Interchange, usw.)

8. Verlagerungen auf Bahn

Die Bahn hat bei Einführung der LSWA eine Chance, Marktanteile zurückzugewinnen. Der Wille vieler Unternehmungen zum vermehrten Einsatz der Bahn ist vorhanden. Auch besteht durchaus ein Eigeninteresse der Wirtschaft zur Mithilfe der Vermeidung verstopfter Strassen. Grosse Hoffnungen setzt die Schweizerische Wirtschaft auf den Leistungsauftrag und die beschlossene Bahnreform. Es gilt, mit verbesserter Leistungsfähigkeit - insbesondere verkürzten Fahrzeiten - das grosse Potential zu nutzen.

9. LSWA und Wettbewerbsfähigkeit gegenüber ausländischer Konkurrenz

Zur Realisierung neuer Logistikstrategien hat die Schweizer Wirtschaft dank LSWA einen grossen Ansporn. Von ausländischen Konkurrenten werden weiterhin auch dort standardmässig 40-Töner eingesetzt, wo vom Gewicht her eigentlich 28-Töner reichen würden. Dies führt aber zu Kostenerhöhungen für ausländische Konkurrenten im Vergleich zu den optimierten schweizerischen Transporten.

FAZIT: Aus betriebswirtschaftlicher Sicht ist die LSWA tragbar und wird zum längst fälligen Innovations- und Optimierungsschub führen.



Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein (Vorort)
Union suisse du commerce et de l'industrie (Vorort)
Unione svizzera di commercio e d'industria (Vorort)

Inhalt Pressemappe

1 **Communiqué**

2 **Referate**

Dr. Andres F. Leuenberger
Präsident Schweizerischer Handels-
und Industrieverein (Vorort)

Dr. Marcel Wunderli
Unternehmer und Unternehmensberater

Josef A. Dürr
Mitglied der Geschäftsleitung ABB Schweiz

Philippe Jacopin
Administrateur d'Alcatel Cable Suisse SA

Mathias R. Fünfschilling
Präsident und VR-Delegierter der MGC-Gruppe,
Energie- und Plasmatechnik

3 **INFO Vorort (April 1998)**

Sperrfrist: Donnerstag, 13. August 1998, 10.30 Uhr



Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein (Vorort)
Union suisse du commerce et de l'industrie (Vorort)
Unione svizzera di commercio e d'industria (Vorort)

Sperrfrist: Donnerstag, 13. August 1998, 10.30 Uhr

Communiqué

LSVA ist eine Standortfrage

Vorort begrüsst leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) als Baustein für den Abschluss der bilateralen Verhandlungen.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Schweiz ist für den Schweizerischen Handels- und Industrieverein (Vorort) das zentrale Anliegen. Mit hoher Priorität unterstützt der Vorort deshalb die Normalisierung des Verhältnisses der Schweiz zu Europa. Benachteiligungen von schweizerischen Unternehmen im Wettbewerb mit Konkurrenten aus EU-Staaten müssen ein Ende finden. Dafür ist ein zügiger Abschluss der bilateralen Verhandlungen unbedingt erforderlich.

Die bilateralen Verhandlungen sind ein Gesamtpaket. Zum Verkehrsdossier gehört die Zulassung der 40-Tönnner in der Schweiz. Ohne dieses Zugeständnis ist mit der EU kein Verkehrsabkommen und damit kein bilaterales Paket zu realisieren. Die LSVA finanziert die Alpenquerungen. Sie schafft die Voraussetzungen, dass die 40-Tönnner auf die Bahn gebracht werden können. Einer ungehinderten Fahrt von 40-Tönnnern auf Schweizer Strassen würde das Volk niemals zustimmen. Die LSVA ermöglicht, dass der Souverän die bilateralen Verhandlungen akzeptiert.

Für die Wirtschaft ist die LSVA nicht nur notwendig, sie ist auch tragbar. Denn die Produktivitätssteigerungen durch die 40-Tönnner werden die Abgabelast reduzieren. Zudem gibt die LSVA einen Schub für den zukunftsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Dies gilt nicht nur für die Bahn, sondern auch für das Strassennetz. Ein Drittel der Abgabe kommt den Kantonen zugute. Es ist klar, dass der Vorort eine staatliche Abgabe nicht mit Euphorie begrüsst. Mit einem ganzheitlichen Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Schweiz tritt der Dachverband der Schweizer Wirtschaft jedoch für ein klares Ja zur LSVA ein.



Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein (Vorort)
Union suisse du commerce et de l'industrie (Vorort)
Unione svizzera di commercio e d'industria (Vorort)

MEDIENKONFERENZ

vom 13. August 1998 in Bern:

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Einführung von Dr. A. F. Leuenberger

Sehr geehrte Damen und Herren

Wenn der Vorort für eine neue Abgabe einsteht, muss das triftigste Gründe haben. Sie wissen, dass wir seit Jahren erklären, dem Wirtschaftsstandort Schweiz seien nur noch zwei neue Abgaben zuzumuten, nämlich das Demografieprozent der AHV und die LSVA. Diese Haltung haben wir immer wieder und unverändert kommuniziert. Ich möchte dies aller Klarheit halber und um Missverständnissen vorzubeugen vorausschicken.

Es muss das ständige und allererste Anliegen des Vororts sein, die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes zu steigern. Dazu gehört eine effiziente und moderne Verkehrsinfrastruktur, aber auch die Normalisierung unseres Verhältnisses zu Europa.

Warum steht die LSVA mit Europa in einem Zusammenhang?

Die bilateralen Verhandlungen sind ein Paket. In diesem Paket ist das Verkehrsabkommen mit der Zulassung von 40-Tonnen-Lastwagen in der Schweiz. Ohne dieses Zugeständnis ist mit der EU kein Verkehrsabkommen und damit kein bilaterales Paket zu realisieren. Die LSVA finanziert die Alpenquerungen und schafft damit die Voraussetzungen, dass die 40-Töner auf die Bahn gebracht werden können. Sonst würden die 40-Töner die schweizerischen Strassen überschwemmen. Dem würde das Schweizervolk nie zustimmen, womit auch das bilaterale Abkommen als Paket Schiffbruch erlitt. Die LSVA steht damit in einem schicksalhaften Zusammenhang mit den bilateralen Verhandlungen. So sind die Tatsachen.

Darin liegt der Grund, dass der Vorort sich für die LSVA einsetzt, nicht aus Verständnis für eine neue Steuer, sondern um damit das viel wichtigere Ziel der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Schweiz und eine Normalisierung unserer Beziehungen zu Europa zu erreichen.

Die LSVA hat somit eine für die gesamte Wirtschaft hohe Bedeutung. Es ist klar, dass die Interessen der Transportbranche tangiert sind. Ich weise aber darauf hin, dass wir seit 1984 bereits eine Schwerverkehrsabgabe haben, die nach der LSVA übrigens wegfällt. Seither hat das Transportvolumen nicht ab-, sondern enorm zugenommen. Nichts spricht dafür, dass dies in Zukunft anders sein könnte. Die Entwicklungen in der Wirtschaft, ich denke an just in time Produktion und an die arbeitsteilige Wirtschaft überhaupt, werden im Gegenteil dafür sorgen, dass das Transportvolumen weiter zunimmt.

In den bilateralen Verhandlungen verpflichtet sich die Schweiz, ab dem Jahre 2005 die Gewichtslimite für Lastwagen von 28 auf 40 Tonnen zu erhöhen. Diese Erhöhung entspricht einer wirtschaftlichen, aber auch ökologischen Notwendigkeit. Die Nutzlast eines 40-Tönners liegt bei praktisch gleichen Immissionen 50 bis 60 Prozent über derjenigen eines 28-Tönners. Zu erwarten sind kräftige Produktivitätssteigerungen im Transportgewerbe, die die Konkurrenzfähigkeit dieser Branche international steigern. Arbeitsplätze werden auch in der Feinverteilung der Güter, besonders auch in den Bergregionen, entstehen. Dies sind zwangsläufig entstehende ökonomische Entwicklungen, denen man Rechnung tragen muss.

Die LSVA hat aber auch eine binnenwirtschaftliche Komponente. Sie gibt unserer Verkehrsinfrastruktur einen weit in die Zukunft reichenden Schub. Dies schafft Arbeitsplätze und steigert die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist bekanntlich eine der wichtigen Voraussetzungen für eine kompetitive Wirtschaft.

Die geplante Verkehrsinfrastruktur, die Bauvorhaben wie auch das moderne Rollmaterial sind aber auch eine wichtige Massnahme zum Schutze der Umwelt.

Die Verbesserung der Verkehrswege, die Lärmschutzmassnahmen sowie der Anschluss an die Hochgeschwindigkeitsnetze führen über die Jahre zu Zehntausenden von Arbeitsplätzen. Die Vorhaben bringen auch wichtige Technologieschübe für die beteiligten Branchen auf breiter Front. Auch hier profitiert die Gesamtwirtschaft lange und in zentralen Bereichen.

Oft wird kritisiert, die LSVA wirke sich zulasten der Rand- und Berggebiete aus. Dies ist falsch. Ein Teil der LSVA, nämlich 500 Millionen Franken p.a. erhalten die Kantone, um ihr Strassennetz zu erhalten und auszubauen. Es liegt auf der Hand, dass schwerpunktmässig die Randregionen und die Berggebiete davon profitieren werden. Die 500 Millionen Franken entsprechen im übrigen genau dem Anteil, den die ausländischen Lastwagen an die LSVA bezahlen.

Um die LSVA ist ein Zahlenkrieg entbrannt, der wenig hilft. Auch hier ist die Sachlage einfach: das Gesetz enthält einen Rahmen, nämlich 0,6 bis 2,5 Rappen Tonnenkilometer und eine Maximallimite von 3 Rappen für 40 Tonnen Lastwagen. Dies sind aber Höchstsätze, die erst nach Jahren und unter bestimmten restriktiven Voraussetzungen zum Einsatz kommen könnten. Im Jahre 2001 sollen der Satz von nicht mehr als 1,6 Rappen und sogar ein tieferer Satz für saubere Lastwagen zum Einsatz kommen. Die LSVA-Gegner nennen die Zahl von 500 Franken, die die LSVA jeden Haushalt jährlich kosten würde. Das ist reine kampagnenmässige Zahlensklitterei. Sie lässt ausser acht, dass die Maximalsätze auf absehbare Zeit nicht zur Anwendung kommen, sie negiert die Produktivitätsvorteile für die Transportbranche und sie lässt die Beiträge der ausländischen Lastwagen an die LSVA ausser acht. Das UVEK rechnet mit 11 bis 50 Franken pro Jahr und Haushalt, Zahlen, die unsere Berechnungen bestätigen.

Die LSVA ist notwendig, um unser Verhältnis zu Europa zu normalisieren. Der Abschluss der bilateralen Abkommen ist notwendig, um die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Schweiz weiterzuentwickeln. Die LSVA verhilft zu einer modernen Verkehrsinfrastruktur und schafft und sichert damit langfristig Arbeitsplätze und last but not least: sie dient in einer sehr zukunftsgerichteten Weise der Umwelt.



Pressekonferenz Vorort LSVA, 13. August 1998, Bern

Statement Josef A. Dürr, Mitglied der Geschäftsleitung ABB Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Angesichts des herrschenden Konkurrenz- und Preiskampfes müssen exportorientierte Unternehmen wie die ABB Schweiz alles daran setzen, die Kosten möglichst tief zu halten. Nur wenn uns dies gelingt, können wir unsere Wettbewerbsfähigkeit erhalten. Deshalb sprechen wir uns grundsätzlich gegen die Erhöhung jeglicher fiskalischer Belastungen aus. Bei der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) liegt die Sachlage jedoch anders.

Einerseits handelt es sich dabei nicht um eine neue Steuer, sondern die LSVA ersetzt die schon bestehende Pauschalabgabe von 4000 Franken pro Lastwagen durch eine vom Gewicht des Lastwagens und von den gefahrenen Kilometern abhängige Lenkungsabgabe, die damit dem Verursacherprinzip folgt. Ausserdem hat das Schweizervolk die Einführung der LSVA bereits am 20. Februar 1994 deutlich angenommen, deshalb diskutieren wir nur noch über die Höhe der Abgabe.

Andererseits hat die ABB Schweiz ein zentrales Interesse daran, dass die bilateralen Verhandlungen zu einem Abschluss kommen und wir möglichst bald stabile Grundlagen für unsere Geschäftsbeziehungen mit der EU haben. Rund 85% des Bestellungseinganges der ABB Schweiz kommt aus dem Ausland. Die EU ist für die ABB ein sehr wichtiger Markt, und wir sind daran interessiert, den Anteil aus dieser Region zu erhöhen. Die Einführung der LSVA ist innen- wie aussenpolitisch eine wesentliche Voraussetzung für den Abschluss des Landverkehrs dossiers und somit der bilateralen Verhandlungen. Dank dem Instrument LSVA, das die 28-Tonnen-Schutzmassnahme ablöst, können wir die Schweiz, wie von der EU verlangt, für 40-Tonnen-Fahrzeuge zugänglich machen und gleichzeitig die vom Schweizervolk gewünschte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene fördern.

Asea Brown Boveri AG

Der Ertrag der LSVA wird fast vollumfänglich in die inländische Verkehrsinfrastruktur reinvestiert. Rund zwei Drittel gehen in den Fonds für Bahngrossprojekte, etwa die Bahn 2000, die NEAT und Anschlüsse ans europäische Netz. Ein Drittel geht an die Kantone, vorab für deren Strassenlasten. Diese Investitionen nützen der ganzen Volkswirtschaft. Sie schaffen und sichern Arbeitsplätze in allen Landesteilen, vorwiegend in der Baubranche, aber auch in der Maschinenindustrie (Rollmaterial) und in der Elektroindustrie (Bahninfrastruktur). Funktionierende Verkehrswege sind zudem ein wesentlicher Faktor für die Konkurrenzfähigkeit eines Landes. Gerade heute, wo „Just in time“-Lieferungen mehr denn je ein wichtiger Bestandteil der hochwertigen Dienstleistungen sind, die wir für unsere Kunden täglich erbringen.

Wir erwarten von der Einführung der 40-Töner verschiedene Vorteile. Stichworte dazu sind: Kein teures Umladen an der Grenze, es kann mehr geladen werden, nämlich statt 16 Tonnen rund 25 Tonnen, und damit sind auch weniger Fahrten nötig, was wiederum die Transportkosten positiv beeinflusst. Man darf auch nicht vergessen, dass heute bereits 40-Töner auf den Schweizer Strassen verkehren, allerdings aus gesetzlichen Gründen halb leer. Wenn sie in Zukunft voll geladen werden können, wird sich dies ebenfalls positiv auf die Anzahl der Fahrten auswirken.

Aus diesen Gründen befürwortet ABB Schweiz die Einführung der LSVA. Die LSVA löst als modernes und verursacherorientiertes Instrument die bisherige pauschale Schwerverkehrsabgabe und die 28-Tonnen-Schutzmassnahme ab und ist die einzige realistische Möglichkeit, um den Bau der NEAT zu finanzieren und damit die Einlösung des Transitabkommens mit der EU zu ermöglichen. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe stellt somit für die Schweiz eine entscheidende Grundlage für die Entspannung ihrer Beziehungen zu Europa dar.



Bref portrait d'Alcatel Cable Suisse SA

Alcatel Cable Suisse SA est une filiale du groupe Alcatel, leader mondial des infrastructures de communication et de transport d'énergie.

Alcatel Cable Suisse SA réalise un chiffre d'affaires de l'ordre de CHF 300 mio. et occupe environ 1000 personnes. Elle développe, produit et commercialise tous types de câbles d'énergie et de télécommunication, y compris les accessoires et systèmes qui leur sont associés. Elle dispose de trois sites de production, à Cortaillod, Cossonay et Breitenbach.

Redevance poids lourds liée aux prestations – Position d'Alcatel Cable Suisse SA

Du fait de la nature de ses activités, Alcatel Cable Suisse SA reçoit et expédie chaque jour des tonnages importants. Pour le seul site de Cortaillod, ceux-ci représentent au cours des six premiers mois et uniquement pour le transport par route 11'568 t.

Plusieurs sociétés de transport que nous utilisons ont apposé sur leurs documents commerciaux une timbre humide mentionnant "Avec la RPLP, cette facture serait majorée de 30 %" et recommandent de voter non à la RPLP.

Afin de connaître l'impact réel de la RPLP sur le coût de nos produits, nous avons procédé à des calculs concrets, sur la base de factures émises par nos transporteurs. L'augmentation réelle des coûts de transport se situerait entre 2 et 8 %, après déduction de la taxe poids lourds actuelle.

Exemple: Le transport de 28 t de bain de tréfilage, en camion citerne, de Cortaillod à Cossonay, aller/retour 140 km:

Prix effectif (selon facture du 11 juin 1998)	CHF	952.50
Prix RPLP:	0.6 cts/km	CHF 956.00
	2.5 cts/km	CHF 1'030.00

On est donc loin de la majoration de 30 %.

Les deux tiers de nos arrivages et de nos expéditions excèdent les 15 t. L'utilisation à terme de véhicules de 40 t, nous permettra d'optimiser nos coûts de transport.

Exemple: Nous pourrions éviter que les camions-remorques (40 t) qui nous livrent des matières premières doivent découpler leur remorque à Bâle, nous livrer en 28 t le contenu du camion, retourner à Bâle à vide et nous ramener la remorque, ceci avec un camion vide!

Nous pourrions également exploiter mieux notre parc de véhicules. Nous disposons déjà d'un semi-remorque de 32 t.

La possibilité à terme de charger 25 t, au lieu des 15 t actuelles, réduit les coûts de transport et compense le coût de la RPLP.

Exemple: Transport Cortaillod - Bâle

Prix actuel pour	15 t:	CHF	57.00/par tonne
Prix futur pour	25 t:	CHF	58.00/par tonne

(toutes les taxes actuelles et futures comprises)

En conclusion, nous considérons que la RPLP n'a qu'un impact limité sur le coût de nos produits, impact qui sera encore réduit par l'utilisation à terme de véhicules 40 t. Elle répond à un besoin urgent d'amélioration de nos infrastructures routières et ferroviaires.

MGC-Gruppe

Energie- und Plasmatechnik

Als mittelständiges Unternehmen, auf dem Gebiete des Anlagenbaus tätig, sind wir im In- wie im Ausland auf eine rationelle, wettbewerbsfähige Logistik angewiesen. MGC steht für den Schienen- wie auch für den Strassenverkehr ein. Die grosse Herausforderung des europäischen Binnenmarktes, von dem auch MGC profitiert, erfordert angepasste Verkehrsstrukturen, die es zukünftig zu finanzieren gilt. Verbesserte Schienen- und Strassenbedingungen kommen unserem Unternehmen für den Gütertransport besonders zugute. Trotz lang anhaltender Rezession hat das Schwerverkehrsaufkommen in der Schweiz stark zugenommen und wird bei gutem Konjunkturverlauf weiter steigen. Mit der Einführung der LSVA werden jährlich ca. CHF 500 Mio. dem Strassenbau, vorab den Berg- und Randgebieten, zugeführt. CHF 1 Mrd. sollen jährlich zum Ausbau eines leistungsfähigen Schienennetzes investiert werden, um den bereits dichten Strassenschwerverkehr zu entlasten. Die prekären Verhältnisse auf den Hauptverkehrsstrassen, vor allem im Mittelland, sprechen eine deutliche Sprache. Mit der LSVA wird das Transportgewerbe gefordert, die durchschnittliche Frachtauslastung von nur 55 % (Leerfahrten) deutlich zu verbessern, was letztlich zu einer Kostensenkung führen muss.

Mit den anstehenden EU-Verhandlungen kann der Bundesrat nicht nur erfolgreich seine 40 t-Regelung ins Verkehrsabkommen einbinden. Die LSVA trägt dem vom Stimmvolk deutlich geäusserten Willen für einen nachhaltigen Alpenschutz sowie der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe Rechnung.

Dass der Wirtschaftsstandort Schweiz dadurch weiter an Attraktivität gewinnt, versteht sich von selbst.

Muttenz, 12. August 1998 MF/bl