

EDITORIAL

**Leistungsabhängige
Schwerverkehrsabgabe (LSVA)****Höhere Abgaben wofür?**

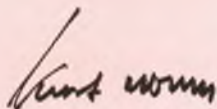
Dass die von Bundesrat und Parlament vorgeschlagene LSVA den Gütertransport auf der Strasse stärker belasten würde als die heute geltende pauschale Schwerverkehrsabgabe, war schon am 20.2.1994 klar, als Volk und Stände dieser leistungsabhängigen Abgabe mit 67,1% der Ja-Stimmen klar den Vorzug gaben. Viele Stimmbürger verbinden ihre Zustimmung mit der Hoffnung, dass der Schwerverkehr die von ihm verursachten Kosten decken und einen wichtigen Beitrag für die Verlagerung auf die Schiene übernehmen soll.

Die Erträge der LSVA dienen der NEAT, die einen Teil des Schwerverkehrs von der Strasse übernimmt, aber auch dem Projekt Bahn 2000, mit welchem unser während Jahrzehnten vernachlässigtes Schienennetz den heutigen Bedürfnissen angepasst werden soll. Einen Drittel des Ertrags erhalten die Kantone für ihre Aufwendungen zugunsten des Strassenverkehrs. Ohne diesen Zuschuss sind viele Kantone finanziell überfordert, ihr Strassennetz angemessen zu unterhalten, geschweige denn die dringend notwendigen Ausbauten vorzunehmen. Die LSVA dient somit der Verbesserung der gesamten öffentlichen Verkehrsinfrastruktur, nicht nur der Schiene, sondern auch der Strasse, die, vom Schwerverkehr entlastet, dafür eine Abgabe erbringen soll.

Selbstverständlich ist die LSVA kein Freipass, den Schwerverkehr beliebig als Fiskusquelle beizuziehen. Das Gesetz verpflichtet den Bundesrat, bei der Festlegung der LSVA auf die binnenwirtschaftliche Situation und auf die mit der EU ausgehandelte fiskalische Belastung des Transitverkehrs Rücksicht zu nehmen. Dem trägt der Bundesrat Rechnung, indem er sich im Jahre 2001 mit einem reduzierten Ansatz von 1,6 Rp. pro tkm begnügt und auf die Höchstansätze von 2,5 Rp. bzw. 3 Rp. bei 40-Tönnern pro tkm bis auf weiteres verzichtet.

Fairerweise müssten die ASTAG und ihr nahestehende Kreise von diesen Ansätzen ausgehen und unhaltbare Übertreibungen, beispielsweise die Behauptung, die LSVA koste jeden schweizerischen Haushalt 500 Fr. pro Jahr, zurücknehmen. Dass solche Zahlen um mehr als das Zehnfache übertrieben sind, war schon im Zeitpunkt ihrer Verlautbarung erkennbar.

Übertreibungen dieser Art werden der LSVA nicht gerecht. Ebenso wenig wie die unzimperliche Suche nach LSVA-Gegnern über alle Grenzen.



Kurt Moser, Direktor

**Für die leistungsabhängige
Schwerverkehrsabgabe****Verkehrspolitische Gesamtschau notwendig**

In der Dezember-Session 1997 haben die Eidgenössischen Räte das Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) verabschiedet. Gegen dieses Gesetz ist unter Führung der ASTAG das Referendum ergriffen worden, womit das Volk zu entscheiden hat. Die Abstimmung wird am 27.9.1998 stattfinden.

Mit dieser Vorlage werden wichtige Weichen gestellt für das Schicksal der bilateralen Verhandlungen sowie der Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte. Die Bedeutung der Abstimmung geht damit weit über die Schwerverkehrsabgabe hinaus. Der Vorort ist überzeugt, dass die mit der LSVA verbundenen Vorteile die Nachteile einer massvollen Belastung des Lastwagenverkehrs weit mehr als aufwiegen.

Die LSVA muss im Rahmen der bilateralen Verhandlungen mit dem Dossier Landverkehr, dem Bau der NEAT sowie innenpolitisch mit der Umsetzung des Alpenschutzartikels gewichtet und beurteilt werden.

- In Bezug auf den Landverkehr verpflichtet sich die Schweiz in den bilateralen Verhandlungen, ab dem Jahre 2005 die *Gewichtslimite* für Lastwagen von 28t auf 40t zu erhöhen. Diese Erhöhung der Tonnage entspricht einer wirtschaftlichen, letztlich auch ökologischen Notwendigkeit, liegt doch die Nutzlast eines 40-Tönners bei praktisch gleichen Immissionen 50%-60% über derjenigen des 28-Tönners. Die Erhöhung der Gewichtslimite ist in der

Öffentlichkeit allerdings wenig populär, weil eine weitere Zunahme des Schwerverkehrs befürchtet wird. Mit der LSVA wird eine flankierende Massnahme geschaffen, um einer zusätzlichen Belastung unserer Strassen mit Lastwagen entgegenzusteuern. Die LSVA steht somit in einem engen Zusammenhang mit der Einführung der 40-Tonnen-Limite; ohne sie wäre in der Öffentlichkeit eine breite Akzeptanz der Gewichtserhöhung kaum zu erreichen.

- Die Schweiz hat sich bereits im *Transitabkommen mit der EU* von 1992 zum Bau der NEAT verpflichtet. Diese Ver-

Fortsetzung auf Seite 2

pflichtung wird in den bilateralen Verhandlungen erneuert. Ohne eine durch die LSVA finanziell gesicherte NEAT würde die Schweiz wortbrüchig. Das würde nicht nur die bilateralen Verhandlungen blockieren oder sogar torpedieren, sondern auch den Goodwill der EU, auf den unser Land in zunehmendem Masse angewiesen ist, über Jahre, wenn nicht Jahrzehnte hinaus belasten.

- Die Schweiz braucht die NEAT aber auch aus ureigenstem Interesse. Mit einer *Flachbahn durch die Alpen* erhalten wir den Anschluss an das rasch wachsende Schnellbahnnetz nördlich und südlich der Alpen; nur so ist die Schweiz in der Lage, ihre Stellung als Verkehrsdrehscheibe im Herzen Europas zum eigenen Vorteil zu nutzen und zu wahren.
- Die Erträge der LSVA kommen nicht nur der NEAT, sondern auch dem *Projekt Bahn 2000* zugute, mit welchem unser während Jahrzehnten vernachlässigtes Schienennetz den heutigen Bedürfnissen angepasst wird. Einen Drittel des Ertrags erhalten die Kantone für ihre Aufwendungen zugunsten des *Strassenverkehrs*. Ohne diesen Zuschuss sind viele Kantone finanziell überfordert, ihr Strassennetz angemessen zu unterhalten, geschweige denn die dringend notwendigen Ausbauten vorzunehmen. Die LSVA dient damit der Verbesserung der gesamten Verkehrsinfrastruktur,

nicht nur der Schiene, sondern auch der Strasse.

- *Volk und Stände* haben der Einführung einer *leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe* bereits am 20.2.1994 mit 67,1% Ja-Stimmen zugestimmt. Somit geht es in der heutigen Auseinandersetzung gar nicht mehr um Ja oder Nein zu dieser Abgabe, sondern nur noch um deren Höhe. Eine *massvolle* Besteuerung des Schwerverkehrs ist aus volkswirtschaftlichen Überlegungen ein wichtiges Anliegen. Deshalb verlangt die im Gesetz verankerte Flexibilität vom Bundesrat, dass er bei der Festlegung der LSVA sowohl auf die mit der EU auszuhandelnde fiskalische Belastung des Transitverkehrs als auch auf die binnenwirtschaftliche Situation gebührend Rücksicht nimmt. Das Gesetz sieht in Art. 8 Abs. 1 für die LSVA einen Rahmen von 0,6 Rp. bis 2,5 Rp./tkm resp. 3 Rp. bei der Einführung der 40-Töner vor. Der Bundesrat sieht deshalb für das Jahr 2001 *nicht den Maximalsatz, sondern eine bedeutend tiefere Belastung von 1,6 Rp. t/km vor; für saubere Lastwagen wird ein noch tieferer Ansatz gelten.*
- Es ist nicht zu verkennen, dass die LSVA die Strassentransporte verteuert und dass die Kunden mit *höheren Kosten* rechnen müssen. Dies fällt in der heutigen Situation besonders ins Gewicht. Gleichwohl bedürfen die Verkehrsinvestitionen

einer sichern Finanzierung. Zudem fehlen echte Alternativen zur LSVA, bei denen auch die ausländischen Lastwagen einen angemessenen Beitrag an die Infrastrukturkosten erbringen.

- Der Vorort ist überzeugt, dass die mit der LSVA verbundenen Vorteile die Nachteile einer massvollen Belastung des Lastwagenverkehrs mehr als aufwiegen. Namentlich dürfen die direkten Vorteile der 40-t-Fahrzeuge für den Strassentransport nicht übersehen werden: Wegfall des Umlads vom ausländischen 40-Töner auf 28-Töner an der Grenze, 50% bis 60% höhere Nutzlast des 40-Töners gegenüber dem 28-Töner. Die von den Gegnern der LSVA ins Feld geführte Mehrbelastung geht von den maximal möglichen Ansätzen aus, verkennt die Beiträge der ausländischen Lastwagen und berücksichtigt die Vorteile der erhöhten Gewichtslimite nicht. Daraus resultieren unrealistische Belastungen. So ist die Behauptung, die LSVA koste den Durchschnittshaushalt 500 Fr. pro Jahr, weit übertrieben. Berechnungen haben gezeigt, dass die Belastungen zwischen 10 und max. 50 Fr. pro Haushalt liegen werden.

Für den Vorort hat die Verbesserung des Wirtschaftsstandorts Schweiz seit eh und je vorrangige Bedeutung. Im Falle der LSVA muss man sich den Zweck der Abgabe, aber auch

das Fehlen von Alternativen vor Augen halten. Die Bedeutung der Abstimmung über die LSVA geht weit über die Schwerverkehrsabgabe hinaus; sie ist eine Weichenstellung für die bilateralen Verhandlungen und unser zukünftiges Verhältnis zu Europa.

Aus diesen Gründen empfiehlt der Vorort, in der Volksabstimmung der LSVA zuzustimmen. ■



Herausgeber:
Schweizerischer Handels- und
Industrie-Verein (Vorort)

Adresse:
Hegibachstrasse 47
Postfach 1072, 8032 Zürich
Telefon 01 389 93 00
Telefax 01 389 93 89
E-Mail vorort@vorort.ch

Satz:
DTP Zürichsee Druckereien AG

Druck:
Zürichsee Druckereien AG

