

**Schweizerisches Komitee  
gegen staatliche  
Warenverteuerung durch  
eine Schwerverkehrssteuer**

**Comité suisse contre  
le renchérissement fédéral  
des marchandises par  
un impôt sur les poids lourds**

Postfach/Case postale 2721 3001 Bern Tel. 031 25 77 85 Postcheck/compte de chèques postaux 30 - 36208

Bern, 10. Januar 1984

An die Redaktionen

Sehr geehrte Damen und Herren

Das "Schweizerische Komitee gegen staatliche Warenverteuerung durch eine Schwerverkehrssteuer" möchte im Vorfeld der Volksabstimmung vom 26. Februar 1984 über die Schwerverkehrssteuer den Zeitungsredaktionen mit verschiedenen Artikeln die Gründe darlegen, welche für die Ablehnung der Vorlage sprechen.

Die Schwerverkehrssteuer ist eine Fiskalabgabe, welche alle Konsumenten treffen würde - ihre Annahme hätte zweifellos einen neuen Teuerungsschub zur Folge.

Sie erhalten in unserem 1. Pressedienst neben dem Communiqué über Bildung des Aktionskomitees zwei zur Veröffentlichung bestimmte Artikel. Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie durch Veröffentlichung der unentgeltlichen Texte mithelfen, Ihre Leserschaft über die Vorlage der Schwerverkehrssteuer zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen

SCHWEIZERISCHES KOMITEE  
GEGEN STAATLICHE WARENVERTEUERUNG  
DURCH EINE SCHWERVERKEHRSTEUER  
Für den Presseausschuss:



E. Tschanz

## BILDUNG DES AKTIONSKOMITEES

In Bern hat sich bereits vor einigen Wochen ein "Schweizerisches Komitee gegen staatliche Warenverteuerung durch eine Schwerverkehrssteuer" gebildet, welchem als Präsident Ständerat Markus Kündig (CVP, Zug) vorsteht und dem vorläufig die folgenden eidgenössischen Parlamentarier nebst zahlreichen weiteren Persönlichkeiten beigetreten sind:

### Vizepräsident:

Ständerat Dr. H. Reymond (lib.), Savigny  
Ständerat Prof. Dr. H. Letsch (FDP), Aarau  
Nationalrat Dr. H.U. Graf (SVP), Bülach

### Mitglieder:

Ständerat Dr. O. Andermatt (FDP), Baar  
Ständerat E. Debétaz (FDP), Lausanne  
Ständerat R. Ducret (FDP), Genève  
Ständerat G. Genoud (CVP), Orsières VS  
Nationalrat Dr. P. Aliesch (FDP), Chur  
Nationalrat Dr. Ch. Blocher (SVP), Feldmeilen  
Nationalrat C. Bonnard (lib.), Bussigny-près-Lausanne  
Nationalrat J. Cavadini (lib.), Hauterive NE  
Nationalrat P. de Chastonay (CVP), Sierre  
Nationalrat P. Couchepin (FDP), Martigny  
Nationalrat G. Coutau (lib.), Genève  
Nationalrat Th. Fischer (SVP), Hägglingen AG  
Nationalrat F. Jeanneret (lib.), St-Blaise  
Nationalrat G. Nef (FDP), Hemberg SG  
Nationalrat W. Neuenschwander (SVP), Oetwil a.d.L.  
Nationalrat A. Perey (FDP), Vufflens-le-Château VD  
Nationalrat J. Revaclier (FDP), Satigny GE  
Nationalrat A. Rüttimann (CVP), Jonen AG  
Nationalrat Dr. U. Schwarz (FDP), Zofingen  
Nationalrat G. Thévoz (lib.), Missy VD  
Nationalrat K. Weber (FDP), Schwyz

Das Komitee betrachtet die am 26. Februar 1984 zur Abstimmung gelangende Schwerverkehrssteuer als verkehrspolitischen Eingriff, der die öffentlichen Verkehrsträger bevorzugt und die Versorgungs- und Entsorgungsfunktion des Strassen-Nutzverkehrs völlig missachtet. Mit dieser ungerechten Sondersteuer, die auch aus ordnungspolitischen Gründen abgelehnt werden muss, würden ganz besonders die ohnehin benachteiligten Rand- und Bergregionen unseres Landes, in denen der Strassentransport eine lebenswichtige Rolle spielt, schwer getroffen. Dies steht im Widerspruch mit der von Bund und Kantonen betriebenen Wirtschaftsförderung in diesen Gebieten.

Das Komitee, dessen Geschäftsstelle sich beim Schweizerischen Gewerbeverband befindet, empfiehlt heute schon allen Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern die Ablehnung der Schwerverkehrssteuer.

Hauptleidtragende dieser ausschliesslich fiskalpolitisch motivierten Steuer wären namentlich die Rand- und Berggebiete.

## ES GEHT UM ZUSÄTZLICHE FISKALABGABEN

Von Dr. iur. H.R. Christen, Bern, Zentralpräsident  
des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes ASTAG

Am 26. Februar 1984 haben Volk und Stände darüber zu befinden, ob PW und Nutzverkehrsfahrzeuge mit weiteren Sondersteuern belastet werden sollen. Dabei geht es nicht etwa um Kompensation ungedeckter Strassenkosten, sondern schlicht und einfach um eine zusätzliche fiskalische Belastung dieser Strassenfahrzeuge und dies, obwohl erst vor einigen Monaten mit Hilfe der Strassenverkehrsverbände die Treibstoffzollvorlage samt 30 Rappen Zollzuschlag durchgebracht wurde! Bekanntlich lauteten die ausdrücklichen bundesrätlichen Zusicherungen bei Einführung dieses Zollzuschlages ganz anders, was denn auch zum berechtigten Vorwurf des Handelns wider Treu und Glauben Anlass gab.

Schliesslich gaben die Strassenverbände im "höheren Interesse" erneut nach und haben so einen Zusammenbruch der Bundesfinanzen verhindert. Vorbei und vergessen! Aber nicht bei uns - so haben wir einmal mehr notiert, was von "staatlichen" Versprechen zu halten ist: Nichts!

Der Treibstoff ist mit über 60 Rappen pro Liter belastet. Die schweizerischen Lastwagenhalter zahlen nicht nur den teuersten "Dieselpreis", mit den höchsten Abgaben, sondern werden darüber hinaus noch in ihrer Bewegungsfreiheit wie nirgends in der Welt eingeschränkt. Trotzdem sollen nach behördlichem Willen zusätzliche Belastungen von 500 bis 4500 Franken pro Lastenzug aufgestockt werden. Die defizitären Bundesfinanzen seien der Grund. In der Tat sieht das Bundesbudget für 1984 ein Defizit von ca. 1150 Millionen Franken vor, bei einem eben veröffentlichten Voranschlag der SBB mit einem Defizit von rund 1350 Millionen Franken! Das SBB-Defizit übersteigt somit das gesamte Defizit des Bundes um sage und schreibe 200 Millionen Franken!

Die Strasse soll also für Deckung des von den Bahnen so verursachten Loches in der Bundeskasse mittels Sondersteuern sorgen, auch unter dem Titel "ungleicher Spiesse". Tatsächlich sind die Spiesse ungleich; je grösser Defizitdeckung und Einschränkungen im Strassennutzverkehr und dessen Belastungen, um so ungleicher werden diese, aber zu Lasten der Strasse!

Dabei wird eine nächste Runde unter dem Titel "koordinierter Verkehr" noch vorbereitet. Sollte es den Bahnen trotz den Strassensubventionen zur Kostendeckung nicht reichen - was vorprogrammiert ist -, dann sei eben der Güterverkehr auf der Strasse noch weiter einzuschränken, selbst unter Inkaufnahme direkter Verkehrslenkungsmassnahmen! Solche werden ja unter vorgehaltener Hand - unbeachtet volkswirtschaftlichem Nutzen, aber zu Lasten vernünftiger ganzheitlicher Verkehrspolitik - auch schon diskutiert.

Im Februar 1984 geht es also nicht etwa "nur" um eine erhebliche Mehrbelastung pro Lastwagen. Der Abstimmung kommt ganz grundsätzliche Bedeutung zu. Der "öffentliche Verkehr" mit seinen ihn stützenden politischen Kräften will trotz allem seine Monopolansprüche mit einem "Rattenschwanz" von Sozialansprüchen weiter verankern, koste es, was es wolle. Dass dies auf dem Buckel der gesamten Wirtschaft des Landes und letztlich der Konsumenten erfolgt, wird in den nächsten Wochen erneut aufzuzeigen sein. Es darf uns keinesfalls je vorgeworfen werden, dass wir die Stimmbürger dieses Landes nicht nachhaltigst und zeitig auf die Bedeutung der Auseinandersetzung hingewiesen hätten. Auch dem Letzten sind die Zusammenhänge klarzustellen: Teurere Strassentransporte gleich teurere Lebenskosten und gleich fortschreitende Inflation, es sei denn Inkaufnahme herabgesetzter Arbeitslöhne und grösserer Arbeitsleistung!

## WARUM DIE SCHWERVERKEHRSSTEUER ABGELEHNT WERDEN MUSS

---

### Vorgeschichte

Aufgrund der in beiden Räten am 24.10.78 und 4.12.78 zustande gekommenen Motionen will der Bundesrat eine Schwerverkehrsabgabe einführen. Mit der Botschaft 80.003 war mit einem neuen Artikel 36quater eine leistungsabhängige Abgabe zwischen 4 und 43 Rappen vorgesehen, welche die in der damaligen Strassen- und Kategorienrechnung ausgewiesene Unterdeckung von 345 Mio. Franken ausgeglichen hätte.

Obschon der Ständerat ursprünglich diese Schwerverkehrsabgabe mit 22:19 Stimmen an den Bundesrat zurückwies (mit dem Auftrag diese in die GVK zu integrieren), wurde das Geschäft wieder deblockiert und mehrmals zwischen den beiden Räten hin und her geschoben. Schlussendlich wurde eine Pauschal-Abgabe, die sogenannte Nebiker-Variante, beschlossen, wonach pro Nutzfahrzeug über 3,5 t Gesamtgewicht jährlich eine Pauschale zwischen Fr. 500.-- und Fr. 4'500.-- zu entrichten ist. Damit erhofft sich die Regierung jährliche Einnahmen von 150 Mio. Franken, welche ohne Zweckbindung in die Bundeskasse fliessen würden.

Warum die Schwerverkehrssteuer, über welche der Stimmbürger am 26. Februar 1984 zu entscheiden hat, abgelehnt werden muss!

Diese Schwerverkehrssteuer ist rein fiskalpolitisch motiviert und mit dem Verursacherprinzip nicht begründbar. Neutrale, wissenschaftliche Expertisen beweisen eindeutig, dass der Strassen-Nutzverkehr seine anteiligen Kosten mehr als nur deckt! Die Schwerverkehrssteuer ist folglich eine willkürliche Sondersteuer und Sondersteuern sind grundsätzlich abzulehnen.

In der letzten offiziellen Strassen- und Kategorienrechnung 1981 des Bundesamtes für Statistik weisen 3 von 5 Lastwagenkategorien bereits eine Ueberdeckung auf und sollen trotzdem eine

Schwerverkehrssteuer bezahlen!

Wo bleibt denn hier die Logik?

Die Schwerverkehrssteuer macht die Waren teuer: Gerade die stark transportanteiligen Güter wie Brot, Milch, Mineralwasser, Wein, Bier, alle landwirtschaftlichen Produkte usw. (d.h. Grundnahrungsmittel) würden teurer. Der Konsument müsste die Zeche bezahlen!

Der Verkehrsträger Strasse liefert dem Staat heute jedes Jahr weit über eine Milliarde Franken mehr in die Bundeskasse als der Aufwand für Strassenbau und Unterhalt beträgt, Andererseits kosteten die SBB den Steuerzahler 1982 1,2 Milliarden Franken. Weitere Diskriminierungen werden nicht mehr hingenommen!

Der Ertrag der Schwerverkehrssteuer soll ohne Zweckbindung in die Bundeskasse, als ein Fass ohne Boden, fliessen. Wir haben Ende Februar 1983 der Verlängerung der Treibstoffzollvorlage zugestimmt; weitere Abgaben akzeptiert der Automobilist nicht mehr.

Es gibt kein Land auf der Welt, welches mehr bahnprotektionistische Massnahmen kennt als die Schweiz: kleinstes Gesamtgewicht, Nacht- und Sonntagsfahrverbot, kleinste Fahrzeugbreite (kleinste Breite der Welt), schärfste Lärmvorschriften, höchste Fiskalbelastung Europas. Trotzdem werden über 80 % aller Waren in der Schweiz per Strassen-Nutzfahrzeug transportiert und das Defizit der SBB steigt von Jahr zu Jahr!

Im schweizerischen Strassennutzverkehr, Personen- und Warenverkehr, Werkverkehr und Transportgewerbe sind über 200'000 Personen direkt beschäftigt. Jeder 10. Arbeitnehmer lebt vom Auto. Soll diese heute noch gesunde Branche mit ungerechtfertigten Steuern auch noch krank, sogar todkrank, gemacht werden?

In jedem Kanton bestehen zahlreiche Ortschaften, Weiler und Siedlungen, welche nur per Lastwagen versorgt und entsorgt werden können. Sollen einmal mehr die Randgebiete von einer

Sondersteuer betroffen werden?

Die Schwerverkehrssteuer würde ohne Zweifel von gewissen Ländern mit Retorsionsmassnahmen quittiert. Solche zusätzliche Wettbewerbshindernisse könnte aber unsere Exportwirtschaft nicht verkraften.

P.S.

Das Parlament hat sich mit der Schwerverkehrssteuer "schwer getan", weil die Kenntnisse über die Strassen- und Kategorienrechnung nicht ausreichten, einen klaren Entscheid zu treffen. Man wollte aber dieses Geschäft nach 4 Jahren vom Tisch haben. Das Verursacherprinzip hat man verlassen. Es wird nur noch von der leeren Bundeskasse gesprochen.



**Schweizerisches Komitee  
gegen staatliche  
Warenvertöuerung durch  
eine Schwerverkehrssteuer**

**Comité suisse contre  
le renchérissement fédéral  
des marchandises par  
un impôt sur les poids lourds**

Postfach/Case postale 2721 3001 Bern Tel. 031 25 77 85 Postcheck/compte de chèques postaux 30 - 36208

**PERSONELLE ZUSAMMENSETZUNG  
DES AKTIONSKOMITEES**

---

(Stand: 5. Januar 1984)

Präsident:

Ständerat M. Kündig (CVP), Zug

Vizepräsidenten:

Ständerat Dr. H. Reymond (lib.), Savigny

Ständerat Prof. Dr. H. Letsch (FDP), Aarau

Nationalrat Dr. H.U. Graf (SVP), Bülach

Parlamentarier:

Ständerat Dr. O. Andermatt (FDP), Baar

Ständerat E. Debétaz (FDP), Lausanne

Ständerat R. Ducret (FDP), Genève

Ständerat G. Genoud (CVP), Orsières VS

Nationalrat Dr. P. Aliesch (FDP), Chur

Nationalrat Dr. Ch. Blocher (SVP), Feldmeilen

Nationalrat C. Bonnard (lib.), Bussigny-près-Lausanne

Nationalrat J. Cavadini (lib.), Hauterive NE

Nationalrat P. de Chastonay (CVP), Sierre

Nationalrat P. Couchepin (FDP), Martigny

Nationalrat G. Coutau (lib.), Genève

Nationalrat Th. Fischer (SVP), Hägglingen AG

Nationalrat F. Jeanneret (lib.), Genève

Nationalrat G. Nef (FDP), Hemberg SG

Nationalrat W. Neuenschwander (SVP), Oetwil a.d.L.

Nationalrat A. Perey (FDP), Vufflens-le-Château VD

Nationalrat J. Revaclier (FDP), Satigny GE

Nationalrat A. Rüttimann (CVP), Jonen AG

Nationalrat Dr. U. Schwarz (FDP), Zofingen

Nationalrat G. Thévoz (lib.), Missy VD

Nationalrat K. Weber (FDP), Schwyz

Weitere Mitglieder: (alphabetische Reihenfolge)

- Dr. A. Arnaud, Direktor des Automobilclubs der Schweiz ACS,  
Bern
- Dr. W. Augsburg, a. Nationalrat, ehem. Präsident des  
Kantonal-Bernischen Gewerbeverbandes, Hinterkappelen
- A. Bauer, Präsident des Schweizerischen Bäcker-Konditoren-  
meisterverbandes, Zürich
- J. Baumgartner, Kaufmann, Ehrenpräsident des Kantonalen  
Gewerbeverbandes Luzern, Reussbühl
- Dr. R. Bärlocher, a. Nationalrat, Sekretär des Verbandes  
gewerbsm. Ferntransportunternehmer der Schweiz, Präsi-  
dent des Schweiz. Viehhändlerverbandes, St. Gallen
- M. Biéler, avocat, secrétaire général de l'Association  
suisse des détaillants en textiles, Genève
- M. Bonnet, marchand de matériaux de construction,  
vice-président de l'Association suisse des matériaux  
de construction, Vernier
- Dr. H.R. Christen, Fürsprecher, Zentralpräsident ASTAG,  
Bern
- M. Chuard, secrétaire général des Routiers Suisses,  
Morges
- J. Cruchon, administrateur, président de l'Office vaudois  
de cautionnement mutuel pour artisans et commerçants,  
Lausanne
- B. Ehrat, Bautechniker, Präsident des Kantonalen Gewerbever-  
bandes Schaffhausen, Neuhausen am Rheinflall
- W. Fässler, Sägewerkbesitzer, ehem. Präsident des Kantonalen  
Gewerbeverbandes Appenzell I. Rh., Gonten
- H. Fischer, dipl. Bauing. ETH/SIA, Präsident des Thurgauischen  
Gewerbeverbandes, Arbon
- H. Fischer, Direktor des Schweizerischen Nutzfahrzeugverban-  
des ASTAG, Bern
- Dr. O. Fischer, a. Nationalrat, ehem. Direktor des Schweiz.  
Gewerbeverbandes, Bern
- Dr. X. Frei, Direktor des Schweizer Wirteverbandes, Zürich
- F. Gasser, Holztechniker, Präsident des Kantonalen Gewerbe-  
verbandes Obwalden, Lungern
- G. Goumaz, président central de l'Association suisse des  
maîtres ferblantiers et appareilleurs, Montreux

- E. Grimm, Zentralpräsident des Schweizerischen Baumeisterverbandes, Wallisellen
- E. Gygax, Ehrenpräsident des Aargauischen Gewerbeverbandes, Oftringen
- G. Haag, Präsident des Bündnerischen Gewerbeverbandes, Chur
- P. Hug, Präsident der Pistor, Wirtschaftsorganisation des Schweiz. Bäcker-Konditorenmeisterverbandes, Luzern
- E. Jaisli, Präsident des Schweizerischen Verbandes der Innendekorateure und des Möbelfachhandels, Aarwangen
- A. Jotterand, Président de la Fédération romande des détaillants, Lausanne
- M. Kamber, Direktor des Schweizerischen Gewerbeverbandes, Bern
- Th. Kästli, dipl. Bauing. ETH, Bauunternehmer, Präsident der Artisana, Ostermundigen
- B. Kündig, Optikermeister, Präsident des Gewerbeverbandes des Kantons Zug, Baar
- Dr. Th. Kündig, Zentralpräsident des Schweiz. Detaillistenverbandes, Zug
- Dr. R. Léchet, secrétaire de l'Association suisse des maîtres ferblantiers et appareilleurs, Neuchâtel
- W. Messmer, a. Nationalrat, Baumeister, ehem. Zentralpräsident des Schweiz. Baumeisterverbandes, Vizepräsident des Schweiz. Gewerbeverbandes, Sulgen
- P. Moren, député au Grand Conseil, président de la Société suisse des cafetiers, restaurateurs et hôteliers, Sion
- G. Morisod, maître menuisier, président de l'Union valaisanne des arts et métiers, Vernayaz
- A. Oggier, directeur adjoint de l'Union suisse des arts et métiers, Berne
- J.-C. Piguet, professeur, ingénieur diplômé, vice-président de l'Union vaudoise des associations industrielles, commerciales et de métiers, Lausanne
- J.-M. Revaz, Président des Automobilclubs der Schweiz ACS, Genf
- R. Rivier, directeur, président de l'Union professionnelle suisse de l'automobile, Yverdon
- M. Rohner, dipl. Architekt ETH, Präsident des Kantonalen Gewerbeverbandes Appenzell A.-Rh., Herisau

- H. Scholl, Geschäftsführer des Aargauischen Gewerbeverbandes,  
Zofingen
- W. Schopfer, président central des Routiers Suisse,  
Clarens
- P.-A. Schranz, Fürsprecher, Sekretär verschiedener gewerblicher  
Organisationen, Bern
- G. Schwarz, Architekt, Präsident des Kantonal-Bernischen  
Gewerbeverbandes, Pieterlen
- V. Sicher, Präsident des kantonalen Gewerbeverbandes Uri,  
Gurtellen
- Ch. Speck, Bäckermeister, Präsident des Aargauischen Gewerbe-  
verbandes, Oberkulm
- K. Stöckli, Gipsermeister, Präsident des Kantonalen Gewerbe-  
verbandes Basel-Land, Pratteln
- J.-P. Umiglia, maître peintre, président de la Fédération  
romande des maîtres plâtriers-peintres, Lausanne
- A. Varini, Präsident des Handels- und Industrievereins  
Locarno, Vorstandsmitglied der Camera di commercio  
dell'industria e dell'artigianato del cantone Ticino,  
Locarno
- E. Weber, Zentralpräsident der Schweizerischen Metall-Union,  
Wetzikon
- Dr. J. Weibel, Zentralpräsident des Schweizerischen  
Brennstoffhändler-Verbandes, Zürich
- J. Widmer, Zentralpräsident des Verbandes Schweizer Gärtner-  
meister, Wettingen
- Dr. iur. F. Winiker, ehem. Präsident des Schweizerischen  
Verbandes der Immobilientreuhänder
- Dr. J. Zeller, Direktor der Vereinigung des Schweizerischen  
Import- und Grosshandels VSIG, Basel
- E. Zurcher, Delegierter des Schweiz. Konditor-Confiseurmei-  
sterverbandes, Montreux