

**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. Februar 1984

An die Redaktionen

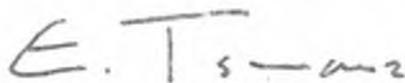
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem 5. Pressedienst erhalten Sie eine weitere Auswahl von Artikeln zum Gratisabdruck. Neben einem allgemeinen Text des Bündner Nationalrates Dr. Peter Aliesch finden Sie eine Stellungnahme unseres Aktionskomitees zu einer Behauptung des Bundesrates, die keinesfalls unwidersprochen bleiben darf.

In 14 Tagen wird die Volksabstimmung über die Schwerverkehrssteuer stattfinden. Es ist uns ein dringendes Anliegen, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger über die vielen negativen Aspekte dieser Sondersteuer Auskunft erhalten. Wir möchten Sie daher bitten, mit dem Abdruck der beiliegenden Artikel auch die ablehnende Stimme zur Schwerverkehrssteuer zum Wort kommen zu lassen, wofür wir Ihnen im voraus danken.

Mit freundlichen Grüßen

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



E. Tschanz

EINE NEUE SONDERSTEUER FÜR DIE BUNDESKASSE?

Von Nationalrat Dr. Peter Aliesch, Chur

Am kommenden 26. Februar soll nun, wenn es nach dem Willen des Bundesrates und einer Mehrheit der eidgenössischen Räte geht, ein neuer fiskalpolitischer Fischzug des Bundes auf den Geldbeutel des Konsumenten legalisiert werden. Wen stört's dass es sich bei der Schwerverkehrssteuer, obwohl mit einer angeblichen Unterdeckung der vom Schwerverkehr verursachten Strassenkosten begründet, in völliger Umkehrung des Verursacherprinzips um eine reine Sondersteuer zugunsten der Bundeskasse handelt? Wen scheint's zu kümmern, dass mit dieser neuen Fiskalmassnahme besonders die Rand- und Berggebiete betroffen werden? Zu hoffen bleibt, dass zumindest der Souverän diese ungerechte neue Sondersteuer ablehnt.

"Der Staat ist keine Kuh, die im Himmel gefüttert und auf Erden gemolken wird", konnte man als zügige Aussage noch letzten Herbst auf Wahlplakaten lesen, und männiglich nickte zustimmend ob dieser klaren Meinungsäusserung. Eine Mehrheit unseres Volkes will heute den Staat anscheinend nicht mehr als Milchkuh, die man beliebig melken kann, verstanden wissen. Dem privaten Strassenverkehr soll diese Rolle aber scheinbar gut anstehen... Der Automobilist, das Transportgewerbe - bei der Schwerverkehrssteuer aber auch die Konsumenten, welche auf die Leistungen des Transportgewerbes angewiesen sind - als Milchkuh des Bundes? Fast könnte man es meinen, wenn man die Entwicklung der letzten Zeit betrachtet.

Sparen oder neue Steuern?

Da erhält der Bund zu den bisherigen Milliardenbeträgen, die aus dem Treibstoffzollertrag schon bis anhin ohne Zweckbindung in die allgemeine Bundeskasse flossen, seit letztem Jahr weitere 100 Millionen Franken jährlich zusätzlich. Dies auf Grund der von

Volk und Ständen gutgeheissenen neuen Verfassungsbestimmung über die Verteilung der Treibstoffzölle. Doch nicht genug damit: Der Bund möchte auch an die 400 Millionen Franken gelangen, welche nach dem neuen Verfassungsauftrag eigentlich den Kantonen für deren Strassenaufwendungen zusätzlich zukommen sollten. Die Forderung an die Kantone nach einer Kompensation auf anderen Gebieten ist nämlich bereits gestellt. Die Sache hat System: Zuerst verlangt man vom Stimmbürger die Zustimmung für die Hochhaltung der Treibstoffzölle auf dem früheren Niveau. Davon profitieren sowohl die Bundeskasse wie die Kantone, die mehr Mittel für das Strassenwesen erhalten. Aber wohlgemerkt, dabei handelt es sich nicht um eine zusätzliche Leistung des Bundes an die Kantone, sondern lediglich um Zollabgaben des Strassenverkehrs, die an die Kantone weitergeleitet werden. Und trotzdem verlangt der Bund von den Kantonen für diese angeblich grosse Mehrleistung, dass sie auf anderen Gebieten auf Bundesleistungen verzichten. Dies wäre eine klare Umgehung des Verfassungsauftrags und eine Missachtung des Volkswillens, um nicht von Betrug am Stimmbürger in den Kantonen zu reden.

Dem Bund will man jedoch nicht nur Geldmittel zuhalten, die ihm nicht zustehen, immer wieder wird auch Geld zusätzlich ausgegeben, das gar nicht vorhanden ist. Wie anders ist es zu verstehen, dass noch in der letzten Session eine Mehrheit des Nationalrates entgegen dem Antrag des Bundesrates beschlossen hat, die Forschungsbeiträge an den Nationalfonds um weitere 110 Millionen Franken zu erhöhen? Mehr Glaubwürdigkeit im Finanzgebaren und mehr Wille zu echtem Sparen tut beim Bund nach wie vor not. In dieser Situation soll das Volk neue Sondersteuern genehmigen?

Nicht begründbare Sondersteuer

Um eine neue Sondersteuer handelt es sich nicht nur bei der Autobahnvignette, sondern auch bei der Schwerverkehrsabgabe tatsächlich. Richtigerweise muss darum von einer "Steuer" und nicht lediglich von einer "Abgabe" gesprochen werden. Lassen wir einmal

den ganzen Streit, ob der Strassenverkehr und u.a. der Schwerverkehr die von ihm verursachten Strassenkosten vollumfänglich decke, beiseite. Tatsache ist, dass der Bund aus Fiskalabgaben des Strassenverkehrs weit mehr einnimmt als er für das Strassenwesen selber ausgibt. Genau umgekehrt sieht es bei den Kantonen und Gemeinden aus, welche ihre Strassenaufwendungen nicht durch entsprechende Einnahmen aus dem Strassenverkehr zu decken vermögen. So haben beispielsweise viele Kantone grosse Probleme, ihre Aufwendungen für das Strassenwesen zu finanzieren. Der Kanton Graubünden etwa hat für den Strassenbau und -Unterhalt ca. 350 Franken jährlich pro Einwohner aus der Staatskasse, d.h. aus Steuermitteln aufzubringen. Das sind 7,5 mal mehr als der schweizerische Durchschnitt. Trotzdem soll der Ertrag aus der Schwerverkehrssteuer ohne Zweckbindung in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Nicht nur lässt man diese neue Sondersteuer nicht den Kantonen, die sie für das Strassenwesen am dringenden nötig hätten, zufließen, sondern man verteuert damit sogar das Leben besonders in den Berggebieten zusätzlich. Auf der einen Seite betreibt der Bund Berggebietenförderung, auf der anderen Seite verschlechtert er die wirtschaftliche Lage dieser Gebiete mit einer Schwerverkehrssteuer...

Und hat denn der Schwerverkehr die Defizite beim Bund verursacht, so dass man ihn heute zur Sanierung der Bundeskasse herbeiziehen muss? Sicher nicht, vielmehr bezahlen die schweizerischen Nutzfahrzeughalter bereits heute die mit Abstand höchsten fiskalischen Abgaben aller Strassen. Die neue Sondersteuer findet überhaupt keine sachgerechte Begründung und ist darum abzulehnen.

Unter Berücksichtigung der hohen fiskalischen Belastung
und der zum Teil massiven Beschränkungen darf die Wett-
bewerbsverzerrung zu Ungunsten des schweizerischen
Nutzverkehrs nicht noch weiter getrieben werden.

DER SCHWERVERKEHR DECKT SEINE STRASSENKOSTEN!

Der Abstimmungskampf um die Schwerverkehrssteuer scheint dem Bundesrat Sorgen zu machen. Vor allem in bezug auf die Frage, ob der Schwerverkehr seine Strassenkosten deckt oder nicht. Das Tohuwabohu, welches rund um die Strassenrechnung existiert ist allgemein bekannt. Nun hat kürzlich der Bundesrat wieder einmal in einer "vorläufigen" Stellungnahme zuhanden der Nationalratskommission behauptet, der Nutzverkehr decke seine Kosten nach Strassen- und Kategorienrechnung nur zu 50 bis 76 Prozent. Das ist, so kurz vor der Abstimmung über die Schwerverkehrssteuer eine tendenziöse und überdies eine falsche Aussage. Das "Komitee gegen staatliche Warenverteuerung durch eine Schwerverkehrssteuer" hat denn auch unverzüglich protestiert. Dies aus guten Gründen, denn die Gegner der Vorlage sind um zutreffende Argumente um einiges weniger verlegen als etwa die Befürworter. Die letzte vom Bundesamt für Statistik herausgegebene offizielle Strassenrechnung zeigte klipp und klar, dass drei von fünf Lastwagenkategorien eine Ueberdeckung von 104,8, 120 und 106,8 Prozent aufweisen. Danach bezahlen 71 Prozent aller Nutzfahrzeuge gemäss Rechnung des Bundes mehr als ihre Kosten. Dann gibt es bekanntlich auch noch den Bericht der Kommission Nydegger, welche sich mit der Strassenrechnung befasste, und deren Empfehlungen gezeigt haben, dass dem Schwerverkehr in guten Treuen die Eigenwirtschaftlichkeit nicht abgesprochen werden kann. Die Resultate der Ueberprüfung des Nydegger-Berichtes sowie externer Gutachten liegen beim Bund heute zum grössten Teil vor. Weshalb werden denn diese Ergebnisse geheim gehalten? Warum kommt der Bundesrat mit einer "vorläufigen" Stellungnahme, die sich auf verwaltungsinterne Arbeiten abstützt? Der Verdacht liegt nahe, dass dem Stimmbürger vor der Abstimmung diese Ergebnisse bewusst unterschlagen werden, weil nämlich eine verkehrspolitische Begründung nicht mehr gefunden werden könnte. Vielleicht müsste man eine "neue" Strassenrechnung schaffen. Davon wird gesprochen, aber es bestehen wiederum

Experten- oder Methodenstreitfragen. Wenn alle Kriterien bei einer eventuellen neuen Strassenrechnung objektiv beurteilt werden, so wird man auch dann wieder auf die Erkenntnis stossen, dass der Nutzverkehr bei jeder wissenschaftlichen Berechnungsart seine Kosten voll deckt. Aus der Strassen- und Kategorienrechnung kann folglich nach Verursacherprinzip keine Schwerverkehrssteuer begründet werden - der Bundesrat kann da so viele "vorläufige Stellungnahmen" veröffentlichen wie er will. Man sollte von seiten der Behörden jetzt ohne Umschweife einmal klar sagen, um was es bei dieser Abstimmungsvorlage im Grunde genommen geht: Der Bund will mehr Geld und deshalb besteuert er eine gezielt ausgesuchte Gruppe! Um das geht es, und alles andere ist Vernebelungstaktik.

SCHWEIZERISCHES KOMITEE
GEGEN STAATLICHE WARENVERTEUERUNG
DURCH EINE SCHWERVERKEHRSSTEUER

Die Verschuldung des Bundes von mehr als 26 Milliarden Franken sollte nach Auffassung des Bundesrates allein im Jahre 1984 um weitere 1,2 Milliarden Franken wachsen (Ausgabenmehrung 2 Milliarden Franken). Wer mit einer ungerechtfertigten Schwerverkehrssteuer den Bundeshaushalt sanieren will, betreibt Vogel-Strauss-Politik. Wir brauchen nicht neue Steuern, sondern die verhängnisvolle Ausgabenmentalität muss gebrochen werden.

BASELLANDSCHAFTLICHES KOMITEE GEGEN SCHWERVERKEHRS-SONDERSTEUER

In Baselland wurde ein Komitee gegen die Schwerverkehrs-Sondersteuer gegründet. Es empfiehlt, in der eidgenössischen Abstimmung vom 26. Februar 1984 die Sondersteuer abzulehnen. Sie verfolgt ausschliesslich einen fiskalischen Zweck und verteuert zulasten der Allgemeinheit den Transport lebenswichtiger Güter.

Das Komitee wird präsiert von Hansruedi Gysin, Landrat (FDP), Pratteln. Vize-Präsidenten sind Dr. Hans-Rudolf Feigenwinter, Nationalrat (CVP), Reinach, und Hans Berger, Landratspräsident (SVP), Augst.

Weiter gehören folgende Persönlichkeiten dem Komitee an:

- Dr. Rudolf Andreatta, Landrat (FDP), Allschwil
- Dr. Markus Bürgin, Advokat, Oberwil
- Dr. Alfred Buss, Präsident des Verbandes der Industriellen von Baselland, Pratteln
- Peter Dürst, Landrat (LP), Allschwil
- Rolf Eberenz, Landrat (FDP), Reinach
- Francis Etter, Landrat (LP), Reinach
- Rudolf Felber, Landrat (FDP), Binningen
- Paul Hug, Landrat (SVP), Ziefen
- Ulrich Jauslin, Landrat (FDP), MuttENZ
- Hans-Ulrich Jourdan, Präsident des Baumeisterverbandes BL, MuttENZ
- Dr. Hans-Ulrich Leupin, Direktor Ziegelhof AG, Gelterkinden
- Robert Marti, Landrat (FDP), Oberwil
- Christian Miesch, Landrat (FDP), Titterten
- Robert Piller, Landrat (FDP), Arlesheim
- Jakob Schmid, Präsident ASTAG, Sektion Nordwestschweiz, MuttENZ
- Robert Schneeberger, Gemeindepräsident, Landrat (FDP), Thürnen
- Karl Stöckli, Präsident des Kantonalen Gewerbeverbandes BL, Pratteln
- Hans Weibel, Landrat (CVP), Liestal