

**Botschaft
über die Volksinitiative «für eine gerechte Belastung
des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsabgabe)»**

vom 26. Juni 1985

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen die Botschaft über die Volksinitiative «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsabgabe)» und beantragen Ihnen, diese Volk und Ständen mit der Empfehlung auf Verwerfung und ohne Gegen- vorschlag zur Abstimmung zu unterbreiten.

Der Entwurf zu einem entsprechenden Bundesbeschluss liegt bei.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

26. Juni 1985

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

Übersicht

Die vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) eingereichte Initiative «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsabgabe)» bezweckt mit dem vorgeschlagenen Artikel 36^{quater} BV die dauernde Verankerung einer Bundeskompetenz für die Erhebung einer leistungsabhängigen Abgabe zur Behebung der Kostenunterdeckung des Schwerverkehrs (Dauerlösung). Bis zu ihrer Verwirklichung soll eine pauschale Schwerverkehrsabgabe erhoben werden (Art. 16 der Übergangsbestimmungen BV).

Die Initiative steht in Konkurrenz zur heutigen, auf zehn Jahre befristeten Schwerverkehrsabgabe mit mässigen, pauschalen Ansätzen gemäss Bundesbeschluss vom 24. Juni 1983 und zu einer Dauerlösung nach dem Verursacherprinzip, wie sie in der Botschaft «koordinierte Verkehrspolitik» vom 20. Dezember 1982 mit Artikel 37 Absatz 1 Ziffer 2 Buchstabe c BV anvisiert wird.

Die Dauerlösung VCS entspricht weitgehend dem ursprünglichen bundesrätlichen Vorschlag für eine Schwerverkehrsabgabe gemäss Botschaft vom 16. Januar 1980. Die Übergangslösung VCS setzt den heute geltenden oberen Ansatz der Schwerverkehrsabgabe von 3000 auf 10 000 Franken hinauf und sieht darüber hinaus eine jährliche Erhöhung aller Ansätze um einen Zehntel bis zur Erreichung des doppelten Betrages vor.

Unsere Vorlage «koordinierte Verkehrspolitik» strebt eine Verfassungsgrundlage für kostendeckende Benützungsabgaben im gesamten Verkehr an. Die Initiative VCS jedoch bezieht sich mit Artikel 36^{quater} BV nur auf die Kostendeckung im Strassenschwerverkehr. Durch diese sektorielle Ausrichtung wird die Verwirklichung der Vorlage «koordinierte Verkehrspolitik» nachteilig beeinflusst. Zudem ist im Lichte der bisherigen Erfahrungen zu erwarten, dass mit der starken Aufstokkung der pauschalen Ansätze in der Übergangslösung VCS gemäss Artikel 16 der Übergangsbestimmungen BV unser Verhältnis zum Ausland zusätzlich belastet würde.

Ein Gegenvorschlag erübrigt sich, da seit 1. Januar 1985 eine Übergangslösung in Kraft ist und ein Vorschlag für eine flexible und umfassende Dauerlösung mit der Botschaft «koordinierte Verkehrspolitik» vorliegt. Der Bundesrat hat überdies dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement den Auftrag erteilt, die Vorarbeiten für ein auf Artikel 37 BV gemäss «koordinierter Verkehrspolitik» abgestütztes Gesetz über eine kostendeckende und leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe jetzt schon aufzunehmen, damit diese Gesetzesvorlage nach Annahme der entsprechenden Verfassungsgrundlage ohne Verzug den eidgenössischen Räten zugeleitet werden kann.

Der Bundesrat beantragt Ablehnung der Initiative.

Botschaft

1 Entwicklung in der Frage der Schwerverkehrsabgabe

11 Die bundesrätlichen Vorstellungen zur Schwerverkehrsabgabe

Die eidgenössischen Räte hatten mit einer Motion vom 24. Oktober/4. Dezember 1978 den Bundesrat beauftragt, ein Vernehmlassungsverfahren für die Schaffung der Verfassungsgrundlagen zur Einführung einer Autobahnvignette und einer Schwerverkehrssteuer in die Wege zu leiten und bis Ende 1979 eine Botschaft über diese Abgaben zu unterbreiten.

Mit der Botschaft vom 16. Januar 1980 über eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrsabgabe (BBl 1980 I 1113) kam der Bundesrat diesem Auftrag nach. In der Vorlage des Bundesrates wurde folgende Verfassungsbestimmung für eine Schwerverkehrsabgabe vorgeschlagen:

Art. 36^{quater} BV (neu)

Der Bund erhebt auf dem Schwerverkehr mit Motorfahrzeugen eine Abgabe; diese bemisst sich nach den vom Schwerverkehr verursachten, aber nicht gedeckten Strassenkosten. Das Gesetz bestimmt Voraussetzungen, Höhe und Verwendungszweck der kantonalen Anteile am Reinertrag.

Diese Kompetenznorm hätte es ermöglicht, die Schwerverkehrsfahrzeuge mit einer Abgabe im Ausmass der ausgewiesenen Kostenunterdeckung zu belasten. Sie sah vor, dass die Kantone am Reinertrag der Abgabe beteiligt werden. Die Ausgestaltung der Abgabe wurde der Ausführungsgesetzgebung vorbehalten. Im Sinne eines Beispiels haben wir in der erwähnten Botschaft aufgezeigt, wie eine solche Abgabe aussehen könnte. Dabei sind wir von den Ergebnissen der Strassenrechnung (Kapitalrechnung) des Jahres 1977¹⁾ ausgegangen, welche für den Schwerverkehr eine Kostenunterdeckung von 345 Millionen Franken auswies. Als Bemessungsgrundlagen für die Zusage der ungedeckten Kosten wurden die Nutzlast und die jährlich gefahrenen Kilometer angenommen. Diese Berechnungen ergaben für die inländischen Fahrzeuge, je nach Gewichtsklasse, Abgabeansätze zwischen 4 und 43 Rappen pro gefahrenen Kilometer und bei einer durchschnittlichen Fahrleistung eine Belastung pro Fahrzeug von etwa 1000 bis 20 000 Franken. Aufgrund der Verteilung der Fahrleistungen auf das nationale und das regionale Netz wurde ein Kantonsanteil von 70 Prozent am Ertrag der Schwerverkehrsabgabe angenommen.

12 Heutige Schwerverkehrsabgabe gemäss Artikel 17 der Übergangsbestimmungen BV

Die nationalrätliche Kommission (Kommission Nebiker), welche die Vorlage des Bundesrates vom 16. Januar 1980 behandelte, beschloss eine andere Regelung, die eine rasche Einführung einer Schwerverkehrsabgabe mit mässigen,

¹⁾ «Die Volkswirtschaft», Heft 7, 1979.

pauschalen Ansätzen erlaubte. Sie entschied sich für einen Übergangartikel in der BV mit direktem Vollzug durch den Bundesrat. Die Ansätze wurden auf 500–3000 Franken/Jahr je nach Gesamtgewicht der Fahrzeuge festgelegt. Auf Kantonsanteile wurde verzichtet. Im Hinblick auf die Arbeiten für eine koordinierte Verkehrspolitik wurde die Erhebung der Abgabe auf zehn Jahre befristet.

In der Volksabstimmung vom 26. Februar 1984 wurde der Bundesbeschluss über die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe vom 24. Juni 1983 angenommen (BBl 1984 I 1353). Artikel 17 der Übergangsbestimmungen BV lautet wie folgt:

Art. 17

¹ Der Bund erhebt für die Benützung der dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen und Anhängern mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 Tonnen eine jährliche Abgabe.

² Diese Abgabe beträgt:

a. für Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge	
– von über 3,5 bis 11 Tonnen	500 Franken
– von über 11 bis 16 Tonnen	1500 Franken
– von über 16 bis 19 Tonnen	2000 Franken
– von über 19 Tonnen	3000 Franken
b. für Anhänger	
– von über 3,5 bis 8 Tonnen	500 Franken
– von über 8 bis 10 Tonnen	1000 Franken
– von über 10 Tonnen	1500 Franken
c. für Gesellschaftswagen	500 Franken

³ Der Bundesrat bestimmt für Fahrzeuge, die nicht das ganze Jahr in der Schweiz im Verkehr stehen, nach Gültigkeitsdauer abgestufte Abgabesätze; er berücksichtigt den Erhebungsaufwand.

⁴ Der Bundesrat regelt durch Verordnung den Vollzug. Er kann für besondere Fahrzeugkategorien die Ansätze im Sinne von Absatz 2 festlegen, bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe befreien und Sonderregelungen treffen, insbesondere für Fahrten im Grenzbereich. Durch solche dürfen im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge nicht besser gestellt werden als schweizerische. Der Bundesrat kann für Übertretungen Bussen vorsehen. Die Kantone ziehen die Abgabe für die im Inland immatrikulierten Fahrzeuge ein.

⁵ Die Erhebung dieser Abgabe ist auf zehn Jahre befristet. Vor Ablauf dieser Frist kann auf dem Wege der Gesetzgebung ganz oder teilweise auf die Abgabe verzichtet werden.

Am 12. September/3. Dezember 1984 erliess der Bundesrat die Verordnung über die Schwerverkehrsabgabe (AS 1984 1026 1474). Die Schwerverkehrsabgabe ist seit dem 1. Januar 1985 in Kraft.

13 Lösung für eine Schwerverkehrsabgabe im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik

Mit seiner Botschaft vom 20. Dezember 1982 über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik (BBl 1983 I 941) schlägt der Bundesrat Neuordnungen im Verkehrswesen vor. Hauptpunkte der Vorlage bilden eine neue Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen, eine Angleichung der Finanzierung aller Verkehrsträger an jene der Strasse, das Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip sowie

eine Einflussnahme auf den Güter-Fernverkehr auf der Strasse zur Wahrung der Gesamtinteressen.

Im Hinblick auf die Schwerverkehrsabgabe ist der vorgeschlagene neue Artikel 37 BV von Interesse, welcher in Absatz 1 die Mittelverwendung des Bundes für den öffentlichen und den privaten Verkehr regelt (vgl. Anhang). Ziffer 2 Buchstabe c ermöglicht die Erhebung von Benützungsabgaben, wie die Schwerverkehrsabgabe eine darstellt. Die Höhe der Abgabe wird durch die Kostenunterdeckung begrenzt. Die anfallenden Mittel sind für die Finanzierung der Strasseninfrastruktur und die Beiträge an die Kantone zu verwenden. Die neue Verfassungsgrundlage für eine Schwerverkehrsabgabe erlaubt Lösungen, die den gegebenen Verhältnissen, besonders im Hinblick auf die Höhe der Abgabe, die Berechnungsart und die Erfassung der Ausländer, angepasst sind.

Die geltende Übergangslösung (Ziff. 12) soll im Rahmen der «koordinierten Verkehrspolitik» durch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe abgelöst werden. Um dem Parlament unverzüglich nach Gutheissung der Verfassungsartikel der Vorlage «koordinierte Verkehrspolitik» durch Volk und Stände einen Gesetzesvorschlag unterbreiten zu können, haben wir die Einleitung der entsprechenden Arbeiten bereits angeordnet.

2 Die Volksinitiative

21 Formelles

211 Wortlaut

Am 28. Oktober 1982 wurde vom Verkehrs-Club der Schweiz (nachstehend mit VCS abgekürzt) zusammen mit dem «Institut Suisse de la Vie», der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz, der Schweizerischen Verkehrs-Stiftung und dem World Wildlife Fund Schweiz die Volksinitiative «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsabgabe)» eingereicht. Die Initiative ist in die Form eines ausgearbeiteten Entwurfs gekleidet und lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 36^{quater} (neu)

¹ Der Bund erhebt auf dem Schwerverkehr mit Motorfahrzeugen eine leistungsabhängige Abgabe; diese bemisst sich nach den vom Schwerverkehr verursachten, aber nicht gedeckten Kosten, namentlich Kosten für Strassenunterhalt, Lärmschutzmassnahmen und Behebung von Gebäudeschäden.

² Das Gesetz bestimmt Voraussetzung und Höhe der kantonalen Anteile am Reinertrag.

Übergangsbestimmungen Art. 16

Bis zum Inkrafttreten der Ausführungsgesetzgebung zu Artikel 36^{quater} wird die Schwerverkehrsabgabe durch Verordnung des Bundesrates geregelt. Dabei gelten folgende Grundsätze:

- a. Bei inländischen Fahrzeugen wird die Schwerverkehrsabgabe als Jahrespauschale, bei ausländischen als Jahrespauschale oder als Pauschale je Grenzübertritt erhoben.
- b. Abgabepflichtig sind unter Vorbehalt von Buchstabe c Lastwagen, Sattelschlepper und Gesellschaftswagen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t sowie Anhänger mit einer Nutzlast von über 2,5 t.

- c. Von der Abgabepflicht befreit sind:
 - Fahrzeuge der öffentlichen Dienste,
 - Autobusse des öffentlichen Linienverkehrs,
 - Schulbusse,
 - Arbeitsmaschinen im Dienste der Land- und Forstwirtschaft.
- d. Die Abgabepflicht beginnt mit dem zweiten Kalenderjahr nach Annahme des Verfassungsartikels. Die Jahrespauschale beträgt, abgestuft nach Fahrzeugarten und Gesamtgewicht, anfänglich zwischen 500 und 10 000 Franken. In den folgenden Jahren erhöht sich die Abgabe um je einen Zehntel bis maximal auf den doppelten Ansatz.
- e. Der Reinertrag der Abgaben fällt zu 30 Prozent dem Bund und zu 70 Prozent den Kantonen zu. Für die Verteilung unter die Kantone sind die nicht gedeckten Kosten im Sinne von Artikel 36^{quater} zu berücksichtigen. Dazu hört der Bundesrat die Kantone an.

Die Initiative enthält eine Rückzugsklausel.

212 Zustandekommen

Mit Verfügung vom 26. November 1982 stellte die Bundeskanzlei fest, dass die Initiative 105 352 gültige Unterschriften aufweist und damit formell zustande gekommen ist (BB1 1982 III 1007).

213 Behandlungsfrist

Die Frist für den Bundesrat, den Räten eine Botschaft über die Volksinitiative zu unterbreiten, läuft am 27. Oktober 1985 ab (Art. 27 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 29 Abs. 1 GVG).

22 Gültigkeit

221 Einheit der Form

Eine Initiative kann entweder in der Form der allgemeinen Anregung oder als ausgearbeiteter Entwurf eingereicht werden (Art. 121 Abs. 4 BV); Mischformen sind unzulässig (Art. 75 Abs. 3 BPR).

Die vorliegende Initiative weist ausschliesslich die Form des ausgearbeiteten Entwurfes auf. Die Einheit der Form ist damit gewahrt.

222 Einheit der Materie

Nach Artikel 121 Absatz 3 BV darf eine Initiative nur *eine* Materie zum Gegenstand haben. Die vorliegende Initiative bezieht sich auf die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe und schlägt dafür einen Artikel 36^{quater} BV vor.

Die gleichzeitig beantragte Übergangsbestimmung 16 hat zum Zweck, schon in der Übergangszeit zwischen Annahme des Artikels 36^{quater} und der Ausführungsgesetzgebung kurzfristig eine durch Verordnung des Bundesrates einzuführende Schwerverkehrsabgabe zu ermöglichen. Zwischen den beiden Verfassungsbestimmungen besteht demnach ein enger Konnex, so dass die Einheit der Materie gewahrt ist.

23 Zielsetzungen der Initiative

Nach den Angaben der Initianten sollen mit dem im August 1981 lancierten Vorstoss folgende Ziele erreicht werden:

- den Schwerverkehr voll mit den durch ihn verursachten Kosten, einschliesslich gewisser sozialer Kosten, belasten,
- die Wettbewerbsverzerrung zwischen Schiene und Strasse beseitigen,
- eine Umlagerung von Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene herbeiführen,
- die Lastwagenflut eindämmen,
- umweltfreundlichere Verhältnisse schaffen durch weniger Lärm, weniger Energieverschwendung, weniger Gebäudeschäden, weniger Abgase und weniger Unfälle.

Der von den Initianten vorgeschlagene neue Artikel 16 der Übergangsbestimmungen BV entspricht bezüglich der Artikel-Numerierung den Verhältnissen im Jahr 1981. Inzwischen sind im Zusammenhang mit der Neuregelung bei den Treibstoffzöllen Artikel 16 und mit der Schwerverkehrsabgabe Artikel 17 von Volk und Ständen beschlossen worden. Die Abstimmungen fanden am 27. Februar 1983, bzw. am 26. Februar 1984 statt. Aus den Unterlagen der Initianten und der Zielsetzung der Initiative geht klar hervor, dass der vorgeschlagene Artikel 16 den heutigen Artikel 17 der Übergangsbestimmungen BV ersetzen soll und dementsprechend zu numerieren ist.

24 Ziele der Initianten

Die in Ziffer 11 erwähnte bundesrätliche Lösung einer Schwerverkehrsabgabe entsprach weitgehend den Vorstellungen des VCS. Als dieser dann feststellte, dass die Vorlage des Bundesrates in den eidgenössischen Räten nur mühsam vorankam und schliesslich die nationalrätliche Kommission eine reduzierte, pauschale Abgabe vorschlug, welche nach Meinung des VCS die Unterdeckung der anteilmässigen Strassenkosten des Schwerverkehrs nicht zu beheben vermag, griff er zum Mittel der Initiative, um eine «gerechte Belastung des Schwerverkehrs» zu erreichen.

25 Kein Rückzug der Initiative

Nach Annahme des Bundesbeschlusses vom 24. Juni 1983 über die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe (Art. 17 der Übergangsbestimmungen BV) in der Volksabstimmung vom 26. Februar 1984 beschloss der Bundesrat am 9. Mai 1984, wegen der früher über eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrssteuer¹⁾ durchgeführten Vernehmlassung auf eine Wiederholung dieses Verfah-

¹⁾ Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens zur Autobahnvignette und Schwerverkehrssteuer gemäss Motion der eidgenössischen Räte vom 4. Dezember 1978. GVK-Bericht 3/79, Oktober 1979.

rens zu verzichten und dem Parlament die Ablehnung der VCS-Initiative zu beantragen.

Daraufhin erklärte das Zentralsekretariat des VCS in einer Pressemitteilung vom 9. Mai 1984, dass die in der Abstimmung von Volk und Ständen vom 26. Februar 1984 angenommene und befristete pauschale Schwerverkehrsabgabe keinen Ersatz für die vom VCS geforderte kostendeckende und leistungsabhängige Abgabe bilde. Ein Rückzug der Initiative komme daher nicht in Frage. Ein solcher stehe dann zur Diskussion, wenn die Abstimmung über die Verkehrsartikel für eine koordinierte Verkehrspolitik (vgl. Anhang) im Sinne des VCS ausfalle.

3 Die VCS-Initiative im Verhältnis zur heutigen Ordnung und zur Vorlage «koordinierte Verkehrspolitik»

31 Verhältnis zur heutigen Schwerverkehrsabgabe gemäss Artikel 17 der Übergangsbestimmungen BV

311 Allgemeines

Die heutige Schwerverkehrsabgabe, die auf Artikel 17 der Übergangsbestimmungen BV beruht (vgl. Ziff. 12), ist auf zehn Jahre befristet.

Die Initiative des VCS dagegen schlägt mit einem neuen Artikel 36^{quater} BV eine Dauerlösung vor (Ziff. 211). Die Initianten möchten aber möglichst rasch nach der Abstimmung über Artikel 36^{quater} eine Schwerverkehrsabgabe in ihrem Sinne verwirklicht sehen. Daher beantragen sie zusätzlich einen Artikel 16 der Übergangsbestimmungen BV (Ziff. 211), der materiell an die Stelle des heutigen Artikels 17 der Übergangsbestimmungen BV treten würde. Der Bundesrat hätte, entsprechend Buchstabe d der neuen Übergangsbestimmung BV, die Abgabe auf dem Verordnungswege auf den Beginn des zweiten Jahres nach Annahme des Verfassungsartikels in Kraft zu setzen. In der Zwischenzeit könnte die bisherige Schwerverkehrsabgabe weiter erhoben werden, bis die neue Übergangsbestimmung BV Rechtswirkungen entfaltet.

Die Übergangsordnung nach VCS-Initiative wäre im Gegensatz zur heutigen Ordnung nicht nach Jahren, sondern bis zum Inkrafttreten der Ausführungssetzung zu Artikel 36^{quater} für eine definitive Schwerverkehrsabgabe befristet.

312 Abgabepflicht

Nach der heutigen Regelung wird die Schwerverkehrsabgabe auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t erhoben. Die Initiative statuiert in der Übergangsordnung im Prinzip eine analoge Abgabepflicht. Abweichend davon müssen Anhänger mit einem Gewicht von über 2,5 t Nutzlast die Abgabe entrichten.

Während heute der Bundesrat die Ausnahmen von der Abgabepflicht festlegen kann (vgl. dazu Art. 3 der Verordnung vom 12. Sept. 1984), werden diese im Ini-

tativtext (Übergangsbestimmungen BV Art. 16 Bst. c) selber abschliessend geregelt, und zwar einschränkend. Es wären daher z. B. keine Ermässigungen für Huckepack-Transporte möglich.

313 Leistungabhängigkeit

Die heutige mässige Schwerverkehrsabgabe ist, wie in Ziffer 12 ausgeführt, nicht leistungsabhängig, sondern pauschal.

Auch die Übergangsordnung der Initiative sieht eine pauschale Abgabe vor, die dann aber in der definitiven Lösung gemäss Artikel 36^{quater} von einer Schwerverkehrsabgabe nach dem Leistungsprinzip, wie sie die GVK fordert, abgelöst würde. Sie wäre nach den vom Schwerverkehr verursachten, aber nicht gedeckten Kosten zu bemessen. Vorgeschrieben wird, dass neben den Strassenkosten auch Lärmschutzmassnahmen und die Behebung von Gebäudeschäden zu berücksichtigen sind.

314 Abgabesätze

Für die heutige Abgabe sieht Artikel 17 der Übergangsbestimmungen BV mit Abstufung nach Fahrzeugkategorien folgende Ansätze vor:

	Abstufung nach dem Gesamtgewicht pro Fahrzeug und Jahr
– Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge	500–3 000 Franken
– Anhänger	500–1 500 Franken
– Gesellschaftswagen	500 Franken

Die Initiative fixiert die Ansätze in der Übergangsordnung wie folgt:

	Abstufung nach dem Gesamtgewicht pro Fahrzeug und Jahr
– anfängliche Ansätze	500–10 000 Franken
– jährliche Erhöhung der Ansätze um je einen Zehntel bis maximal auf den doppelten Ansatz Endzustand	1 000–20 000 Franken

Sie verzichtet auf eine Abstufung nach Fahrzeugkategorien im Verfassungstext. Andererseits legt der Initiativtext fest, dass die Abgabe für inländische Fahrzeuge nur als Jahrespauschale und für ausländische Fahrzeuge als Jahrespauschale oder je Grenzübertritt zu erheben ist. Demgegenüber überlässt es die geltende Lösung dem Bundesrat, die Jahresabgabe je nach Einsatzdauer der Fahrzeuge in der Schweiz abzustufen.

Aus der Gegenüberstellung wird ersichtlich, dass in der Übergangsordnung VCS die Ansätze gegenüber der heutigen Ordnung sehr stark angehoben würden.

315 Zweckbindung

Während der ursprüngliche Vorschlag des Bundesrates für einen Artikel 36^{quater} BV vorsah, dass das Gesetz den Verwendungszweck der kantonalen Anteile am Reinertrag bestimmt, erwähnen die Verfassungsbestimmungen zur geltenden Schwerverkehrsabgabe sowie die Initiative sowohl in der definitiven wie in der Übergangslösung den Begriff «Verwendungszweck» überhaupt nicht. Artikel 36^{quater} Absatz 2 der Initiative sagt lediglich, dass das Gesetz «Voraussetzung und Höhe» der kantonalen Anteile festlegt. Es wäre fragwürdig, daraus eine Zweckbindung ableiten zu wollen.

316 Beteiligung der Kantone am Ertrag

Artikel 17 der Übergangsbestimmungen BV sieht, entgegen der seinerzeitigen Vorlage des Bundesrates (Ziff. 11), für die heutige Schwerverkehrsabgabe keine Beteiligung der Kantone am Ertrag vor. Bei der Initiative legt der vorgeschlagene Artikel 16 der Übergangsbestimmungen fest, dass der Bund mit 30 Prozent und die Kantone mit 70 Prozent am Ertrag teilhaben. Bei der Aufteilung des Ertrages auf die einzelnen Kantone sind die nicht gedeckten Strassenkosten zu berücksichtigen. Nach der definitiven Lösung gemäss Artikel 36^{quater} sind die Anteile der Kantone auf dem Wege der Gesetzgebung zu bestimmen.

Eine Beteiligung der Kantone am Ertrag der Schwerverkehrsabgabe entspricht den ursprünglichen Vorstellungen des Bundesrates für eine leistungsbezogene Abgabe, sind es doch die Kantone und Gemeinden, welche gemäss Strassenrechnung erhebliche Lasten aus dem Ausgabenüberschuss des Strassenverkehrs zu tragen haben.¹⁾

Trotz der vorgesehenen Ertragsbeteiligung der Kantone fehlt im Initiativtext eine Vollzugsverpflichtung der Kantone.

32 Verhältnis zur Lösung gemäss Botschaft «koordinierte Verkehrspolitik»

Beim Vergleich zwischen Initiative und Vorschlag gemäss Botschaft «koordinierte Verkehrspolitik» ist die definitive Regelung der Initiative in Form von Artikel 36^{quater} jener der koordinierten Verkehrspolitik mit Artikel 37 Absatz 1 Ziffer 2 Buchstabe c (vgl. Anhang) gegenüberzustellen.

¹⁾ Nach der Strassenrechnung 1982 erreichte der Ausgabenüberschuss folgende Beträge:
– Kantone . . . 0,501 Milliarden Franken,
– Gemeinden 1,357 Milliarden Franken.
«Die Volkswirtschaft», Heft 7, Juli 1984, S. 474 ff.

Der wichtigste Unterschied zwischen den beiden Lösungen besteht darin, dass Artikel 36^{quater} der VCS-Initiative nur auf die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe zugeschnitten ist, während Artikel 37 Absatz 1 Ziffer 2 Buchstabe c der Vorlage «koordinierte Verkehrspolitik» eine generelle Ermächtigung des Gesetzgebers zur Erhebung von Benützungsabgaben zum Ausgleich der ungedeckten Kosten des privaten Verkehrs darstellt. Die zweite Norm ist also weiter gefasst als jene der Initiative. Sie würde auch die Erhebung von Benützungsabgaben bei den leichten Personenwagen erlauben, soweit sie ihre Kosten nicht decken.

Bei den verursachten Kosten erwähnt die Initiative speziell jene für den Strassenunterhalt, für Lärmschutzmassnahmen und für die Behebung von Gebäudeschäden. Strassenunterhalt und Lärmschutzeinrichtungen an Strassen sind schon heute in der Strassenrechnung erfasst. Die Vorlage «koordinierte Verkehrspolitik» spricht in Artikel 36^{ter} Absatz 4 generell von ungedeckten Kosten. Im entsprechenden Text der Botschaft (BBl 1983 I 1032) wird erwähnt, dass der Verfassungstext nicht ausschliesst, neben den Wegekosten im engeren Sinne auch externe (soziale) Kosten zu berücksichtigen.

Der Text von Artikel 36^{quater} der Initiative sieht vor, dass das Gesetz Voraussetzung und Höhe der kantonalen Anteile am Reinertrag bestimmt. Eine solche Bestimmung fehlt in Artikel 37 Absatz 1 Ziffer 2 Buchstabe c der Vorlage «koordinierte Verkehrspolitik», weil er ein umfassendes Finanzierungssystem mit Lastenausgleich im Rahmen einer neuen Aufgabenteilung Bund/Kantone (Art. 36^{ter} Abs. 2 und 3) enthält.

Gemeinsam ist Artikel 36^{quater} der Initiative und Artikel 37 der «koordinierten Verkehrspolitik», dass die Schwerverkehrsabgabe nach Massgabe der ungedeckten Kosten leistungsbezogen und nicht als Pauschalabgabe konzipiert ist.

- 4 Auswirkungen der Initiative**
- 41 Binnenwirtschaftliche Auswirkungen**
- 411 Allgemeines**

Um die binnenwirtschaftlichen Auswirkungen einer Schwerverkehrsabgabe gemäss Initiative abschätzen zu können, müssen Angaben über den Ertrag der Abgabe vorliegen. Eine solche Ertragsschätzung ist aber lediglich für die Übergangslösung möglich, da nur der Artikel 16 der Übergangsbestimmungen BV Angaben über die Ansätze der Abgabe macht, während diese für die definitive Regelung gemäss Artikel 36^{quater} BV durch den Gesetzgeber festzulegen sein werden.

- 412 Auswirkungen der Übergangslösung auf die Betriebskosten des Güterschwerverkehrs**

Die Analyse hat sich auf den Zustand unmittelbar nach Einführung der Übergangslösung (Zustand I) und auf den Zustand nach zehn Jahren, wenn sich

nach Artikel 16 der Übergangsbestimmungen BV die Schwerverkehrsansätze verdoppelt haben (Zustand 2), zu beziehen. Die nächstehenden Angaben zu Zustand 2 sind jedoch eher theoretischer Natur, denn die Übergangslösung mit ihren Nachteilen sollte so rasch als möglich durch die definitive Lösung mit einer leistungsabhängigen Abgabe ersetzt werden. Den Vergleichen zwischen Zustand 1 und 2 wird eine jährliche Teuerung von 3 Prozent zugrunde gelegt.

Für einen Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von 6 t – ein Fahrzeug der untersten Klasse gemäss heutiger Schwerverkehrsabgabe – variieren nach der Dokumentation ASTAG «Die Selbstkosten für Nutzfahrzeuge im Strassentransport», 1983, die Selbstkosten zwischen rund 70 000 und 84 000 Franken pro Jahr. Durch die Schwerverkehrsabgabe von 500 Franken im Zustand 1 und von 1000 Franken pro Fahrzeug im Zustand 2 werden die Gesamtkosten prozentual wie folgt erhöht:

Zustand 1.....	0,7 Prozent
Zustand 2.....	0,9 Prozent

Für einen Lastwagen an der oberen Grenze des Gesamtgewichtes von 28 t betragen nach der Dokumentation ASTAG die Gesamtkosten zwischen 146 000 und 197 000 Franken pro Jahr. Es ergäbe sich folgende prozentuale Erhöhung der Betriebskosten durch die Schwerverkehrsabgabe von 10 000 Franken im Zustand 1 bzw. 20 000 Franken im Zustand 2:

Zustand 1.....	5,1 Prozent
Zustand 2.....	8,0 Prozent

Aus diesen Zahlen¹⁾ geht hervor, dass bei den Lastwagen mit einem niedrigen Gesamtgewicht die Schwerverkehrsabgabe VCS einen relativ kleinen Anteil der Betriebskosten ausmacht, während sie bei Fahrzeugen der obersten Gewichtsklasse weit stärker ins Gewicht fiele. Es sind daher Anpassungsschwierigkeiten in der Übergangslösung nicht auszuschliessen.

413 Auswirkungen auf die Güterpreise

Will man die Auswirkungen der Schwerverkehrsabgabe auf die Güterpreise ermitteln, so muss der Gesamtertrag der Schwerverkehrsabgabe gemäss Übergangsordnung abgeschätzt werden. Nimmt man an, dass die Schwerverkehrsabgabe von 500 bis 10 000 Franken im Zustand 1 und von 1000 bis 20 000 Franken im Zustand 2 sich in einem ähnlichen Verhältnis auf die einzelnen Gewichtskategorien der Fahrzeuge verteilt wie bei der heutigen Schwerverkehrsabgabe, so ergibt sich bei vorsichtiger Schätzung und Berücksichtigung einer Umlagerung von Verkehr zur Schiene, vor allem im Zustand 2, sowie vermehrter Umfahrung der Schweiz auf der Strasse folgende Grössenordnung der Erträge:

Zustand 1.....	250 Millionen Franken
Zustand 2.....	450 Millionen Franken

¹⁾ Ohne Belastung durch die bisherige Schwerverkehrsabgabe.

Gemäss «Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnung»¹⁾ belief sich der private Konsum von in der Schweiz produzierten Gütern und Dienstleistungen im Jahre 1982 auf 121,9 Milliarden Franken. Nimmt man an, dass rund die Hälfte davon auf Güter entfällt, so ergibt sich ein Güterkonsum in der Grössenordnung von 60 Milliarden Franken. Hinzu kommen die im Ausland gekauften Güter von rund 40 Milliarden Franken. Der Gesamtkonsum an Gütern beläuft sich somit auf rund 100 Milliarden Franken.

Die Mehrbelastung durch die im Binnenverkehr zu entrichtende Schwerverkehrsabgabe nach der Übergangsordnung VCS beliefe sich auf 0,2 Prozent im Zustand 1 und auf gegen 0,3 Prozent im Zustand 2, während in der heutigen Übergangsordnung die Belastung 0,1 Prozent beträgt. Trotz der starken Erhöhung des Abgabebetrages gegenüber der heutigen Ordnung dürften somit die Auswirkungen auf die Güterpreise gering sein.

42 Internationale Auswirkungen

Die Einführung der geltenden Schwerverkehrsabgabe hat in verschiedenen Teilen des Auslandes negative Reaktionen ausgelöst, haben doch gewisse europäische Länder die Massnahme zum Anlass genommen, um neue Abgaben auf den im betreffenden Land zirkulierenden schweizerischen Fahrzeugen anzudrohen oder zu erheben.

Gewisse ausländische Staaten bestreiten den Gebührencharakter der pauschalen Schwerverkehrsabgabe und sind der Auffassung, dass jedes Fahrzeug nur im Immatrikulationsland zu besteuern sei. Andere Staaten handeln unabhängig von der Rechtsnatur der schweizerischen Abgabe nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit.

Unter diesen Umständen müsste bei Annahme der VCS-Initiative mit der in der Übergangsphase massiven Erhöhung der pauschalen Abgabesätze bis zum sechsfachen Betrag der heutigen Pauschalen mit zusätzlichen Problemen gerechnet werden, denn bei hohen Ansätzen wirken sich die Schwierigkeiten einer ungenügenden Differenzierung besonders ungünstig aus. Die spätere Dauerlösung mit einer leistungsbezogenen Abgabe jedoch könnte gegenüber dem Ausland besser vertreten werden mit dem Argument, dass ausländische und inländische Fahrzeuge wettbewerbspolitisch gleich behandelt werden müssen.

43 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Der Reinertrag der Schwerverkehrsabgabe nach VCS-Übergangslösung fällt gemäss Artikel 16 der Übergangsbestimmungen BV zu 30 Prozent dem Bund und zu 70 Prozent den Kantonen zu. Geht man von den Schätzungen in Ziffer 413 aus, ergibt sich folgende Verteilung:

¹⁾ Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1983, S. 368 ff.

	Zustand 1 ¹⁾	Zustand 2 ²⁾
	in Millionen Franken	
Bund	75	135
Kantone	175	315

¹⁾ Im Einführungsjahr.

²⁾ Ab elftem Jahr.

Da nach heutiger Regelung keine Beteiligung der Kantone vorgesehen ist und aus heutiger Sicht ein Ertrag der Abgabe von 100 Millionen Franken erwartet wird, würde der Bund im Zustand 1 nach neuer Ordnung gemäss Initiative 25 Millionen Franken weniger und im Zustand 2 35 Millionen Franken mehr einnehmen.

Es ist aber zu berücksichtigen, dass die hohen Ansätze der Schwerverkehrsabgabe VCS in der Übergangslösung zu einer Verbesserung der Konkurrenzlage der Bahnen führen. 1981 schätzten die SBB die Verbesserung ihrer Ertragslage nach Einführung der Schwerverkehrsabgabe gemäss damaligem Vorschlag des Bundesrates mit 100 Millionen Franken im Jahr ein, wovon die eine Hälfte des Betrages auf Mehrverkehr und die andere Hälfte auf höhere Tarife zurückzuführen gewesen wäre.

Nimmt man, vorsichtig kalkuliert, für den Zustand 1 eine Ertragsverbesserung der SBB, die sich bei der Defizitdeckung durch den Bund in einer Entlastung auswirkt, von nur 25 Millionen Franken an, ergibt sich per Saldo eine Gleichstellung des Bundes mit dem heutigen Zustand. Im Zustand 2 würde eine deutliche Besserstellung gegenüber der heutigen Lösung eintreten.

Die Kantone ihrerseits erhielten bedeutende Mehreinnahmen, nämlich 175 Millionen Franken im Einführungsjahr der Abgabe und 315 Millionen Franken nach zehn Jahren.

Für die definitive Lösung nach VCS können keine Angaben gemacht werden, da der Ertrag nicht bekannt ist.

Was die personellen Auswirkungen der VCS-Übergangslösung betrifft, ist festzuhalten, dass die pauschale Schwerverkehrsabgabe bereits eingeführt ist. Die VCS-Lösung würde zur Hauptsache nur Änderungen in den pauschalen Ansätzen der Abgabe mit sich bringen. Analog zur heutigen Praxis wäre es angezeigt, dass für die in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeuge die mit 70 Prozent am Ertrag beteiligten Kantone die Abgabe erheben. Auch bei den im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen würde sich der Aufwand gegenüber heute wahrscheinlich wenig verändern.

Bei der definitiven VCS-Lösung mit einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe hingegen würde ein gewisser Mehraufwand gegenüber dem jetzigen Zustand entstehen, denn es müssten für die inländischen Fahrzeuge in irgendeiner Form die Fahrleistungen ermittelt werden, aufgrund derer die Abgabe berechnet würde. Aber auch für die ausländischen Fahrzeuge wären die Verkehrsbeziehungen zu erfassen, um die Abgabe nach der zurückgelegten Distanz abstimmen zu können.

Die Einführung der heutigen pauschalen Schwerverkehrsabgabe erforderte beim Bund zusätzlich 15 Grenzwächter und 5 zivile Beamte. Der Übergang von der pauschalen Abgabe zu einer leistungsabhängigen Abgabe dürfte nach früheren Schätzungen einen Mehraufwand an Personal in der Grössenordnung von 10–20 Beamten nach sich ziehen. Dieser Mehraufwand gilt sowohl für die definitive VCS-Lösung wie für eine definitive Lösung nach der Botschaft «koordinierte Verkehrspolitik».

5 Kein Gegenvorschlag

Nach Einreichung der VCS-Initiative haben Volk und Stände am 26. Februar 1984 mit Artikel 17 der Übergangsbestimmungen BV bereits eine pauschale Schwerverkehrsabgabe angenommen. In der Botschaft «koordinierte Verkehrspolitik» haben wir darüber hinaus mit Artikel 37 Absatz 1 Ziffer 2 Buchstabe c (Anhang) eine generelle Kompetenznorm für die Erhebung von Benützungsabgaben für den privaten Verkehr vorgeschlagen, wofür die parlamentarische Beratung noch ansteht.

Auch sehen wir, wie in Ziffer 13 erwähnt, vor, dem Parlament unverzüglich nach einem positiven Ausgang der Abstimmung über die «koordinierte Verkehrspolitik» eine Gesetzesvorlage für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe zu unterbreiten. Damit ist das Feld realistischer Alternativen abgesteckt.

Deshalb sind wir der Auffassung, dass auf die Ausarbeitung eines Gegenvorschlages zu verzichten ist.

6 Schlussfolgerungen des Bundesrates

61 Dauerlösung gemäss Artikel 36^{quater} BV

Der von den Initianten vorgeschlagene Artikel 36^{quater} lehnt sich an den seinerzeitigen Vorschlag einer leistungsabhängigen Abgabe des Bundesrates an (vgl. Ziff. 11), der jedoch von den eidgenössischen Räten zugunsten einer Übergangslösung abgelehnt worden ist. Die Rückkehr zu einem detaillierten Artikel 36^{quater} ist nicht mehr nötig und angezeigt, nachdem in der in parlamentarischer Behandlung stehenden Vorlage «koordinierte Verkehrspolitik» eine Kompetenznorm für die Erhebung von Benützungsabgaben vorgeschlagen wird, die dem Gesetzgeber die Möglichkeit gibt, eine Schwerverkehrsabgabe nach dem Leistungsprinzip zu schaffen und darüber hinaus generell das Problem der Kostenunterdeckung im Verkehr anzugehen.

62 Übergangslösung gemäss Artikel 16 der Übergangsbestimmungen BV

621 Erwägungen im Hinblick auf die Vorlage «koordinierte Verkehrspolitik»

Die pauschalierte Schwerverkehrsabgabe gemäss heutiger Regelung wurde von den eidgenössischen Räten im Hinblick auf unsere Vorlage «koordinierte Verkehrspolitik» auf zehn Jahre befristet. Man war sich bewusst, dass die Pauschalierung problematisch ist, weil nur eine leistungsbezogene Abgabe eine verursachergerechte Kostenanlastung erlaubt. Mit der Übergangslösung der VCS-Initiative würden nun die Nachteile der Pauschalierung durch die bedeutende Aufstockung noch verschärft. Wir sind daher der Meinung, dass die Anstrengungen auf eine Neuorientierung in der Verkehrspolitik gemäss Vorlage «koordinierte Verkehrspolitik» zu richten sind, die wie erwähnt auch eine Umgestaltung der Schwerverkehrsabgabe nach dem Leistungsprinzip einschliesst. Die Übergangslösung VCS ist dazu angetan, die Verwirklichung unserer umfassenderen Vorlage in Frage zu stellen.

622 Erwägungen zu den internationalen Auswirkungen

Die Reaktionen des Auslandes, wie sie sich bei der Einführung der heutigen Schwerverkehrsabgabe gezeigt haben, mahnen zur Vorsicht. Eine massive Erhöhung der pauschalen Ansätze der Schwerverkehrsabgabe könnte das Verhältnis der Schweiz mit dem Ausland noch mehr belasten.

623 Volkswirtschaftliche und finanzielle Erwägungen

Die heutige Schwerverkehrsabgabe weist mässige Ansätze auf. Der erwartete Ertrag mit rund 100 Millionen Franken ist wesentlich niedriger als die in der Strassenrechnung für 1982 ausgewiesene Kostenunterdeckung des Schwerverkehrs. Die Übergangslösung VCS mit einem Ertrag von grössenordnungsmässig 250 Millionen Franken in der Anfangsphase würde zu einer vollen Kostendeckung führen. Infolge der starken Anhebung der Ansätze wären jedoch Anpassungsschwierigkeiten des Strassentransportgewerbes nicht auszuschliessen.

Die Strassenrechnung steht in Revision. Bevor neue Angaben über die Kostendeckung des Schwerverkehrs vorliegen, sollten nicht eine massive Anhebung der Ansätze der Schwerverkehrsabgabe und deren jährliche Aufstockung um 10 Prozent vorgenommen werden.

Wegen der Kantonsbeteiligung bliebe der Ertrag zugunsten des Bundes in der Übergangslösung ungefähr im heutigen Rahmen.

624 Zusammenfassung

Zusammenfassend kommen wir zum Schluss, dass die Initiative VCS mit der Übergangslösung gemäss Artikel 16 der Übergangsbestimmungen BV als inte-

grierendem Bestandteil die Verwirklichung einer koordinierten Verkehrspolitik nachteilig beeinflussen und für unsere Beziehungen zum Ausland neue Probleme bringen würde.

Die Vorlage «koordinierte Verkehrspolitik» bietet die Grundlage für eine zweckmässigere Lösung zur Erreichung der Kostendeckung im Schwerverkehr.

Aufgrund dieser Erwägungen hält der Bundesrat dafür, dass die Initiative ohne Gegenvorschlag *abzulehnen* ist.

0672

Bundesbeschluss über die Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 20. Dezember 1982¹⁾,
beschliesst:*

I

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

*Art. 36^{bis} Abs. 1 zweiter Satz sowie Abs. 2, 4 und 5
Aufgehoben*

Art. 36^{ter}

¹ Der Bund legt die Ziele der schweizerischen Gesamtverkehrspolitik fest. Er berücksichtigt dabei die Verkehrsbedürfnisse, den wirtschaftlichen Einsatz der Mittel sowie die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Er koordiniert im Rahmen seiner verfassungsmässigen Befugnisse den Verkehr zu Land, zu Wasser und in der Luft. Wenn das Gesamtinteresse es verlangt, kann er auf dem Wege der Gesetzgebung Massnahmen treffen, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten.

² Der Bund stellt unter Mitwirkung der Kantone die Planung, den Bau und den Unterhalt der Verkehrsnetze von nationaler Bedeutung sicher. Diese verbinden die Regionen und dienen dem Fernverkehr. Für die Finanzierung kommt zur Hauptsache der Bund auf.

³ Die Kantone sorgen für den regionalen Verkehr. Der Bund gleicht ihre Lasten so aus, dass kein Kanton gesamthaft unverhältnismässige Leistungen für den Verkehr erbringen muss. Er erlässt zur Sicherstellung eines leistungsfähigen Gesamtverkehrssystems Grundsätze für die Förderung und die Ausgestaltung des regionalen öffentlichen Verkehrs.

⁴ Die Benützer der Verkehrsnetze müssen in der Regel die von ihnen verursachten Kosten langfristig decken. Bund, Kantone und Gemeinden bezahlen die gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die sie veranlassen.

¹⁾ BBl 1983 I 941

Art. 37

¹ Ausser für die von ihm veranlassten gemeinwirtschaftlichen Leistungen verwendet der Bund für den Verkehr, mit Einschluss der Beiträge an die Kantone, folgende Mittel:

1. Für den öffentlichen Verkehr:
 - a. einen Grundbeitrag im Ausmass von 5 Prozent seiner Steuer- und Zolleinnahmen;
 - b. Vergütungen der Verkehrsunternehmen für die Benützung der Verkehrsnetze von nationaler Bedeutung.
2. Für den privaten Verkehr:
 - a. die Hälfte des Reinertrages des Treibstoffzolls oder einer entsprechenden Verbrauchssteuer;
 - b. den Reinertrag eines Zuschlages auf dem Treibstoffzoll oder auf einer entsprechenden Verbrauchssteuer;
 - c. Benützungsabgaben der Verkehrsteilnehmer zum Ausgleich der von ihnen verursachten ungedeckten Kosten.

² Für Massnahmen im Interesse der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer, wie die Entflechtung des Verkehrs, die Hebung der Sicherheit und den Schutz gegen Naturgewalten und Immissionen, sowie für den Lastenausgleich an die Kantone kann der Bund entsprechend der Interessenlage sowohl die für den öffentlichen Verkehr als auch die für den privaten Verkehr bestimmten Mittel einsetzen.

³ Der Bund legt über den Eingang und die Verwendung der Mittel für den öffentlichen und für den privaten Verkehr gesondert Rechnung ab. Er kann vorübergehend auf dem Wege der Gesetzgebung:

- a. die Zweckbestimmung dieser Mittel ändern, wenn dies zur Verwirklichung der Ziele der Gesamtverkehrspolitik notwendig ist;
- b. die Ansätze gemäss Absatz 1 senken, wenn die Ziele der Gesamtverkehrspolitik dadurch nicht beeinträchtigt werden.

⁴ Die Kantone dürfen auf Strassen, die im Rahmen ihrer Zweckbestimmung der Öffentlichkeit zugänglich sind, keine Gebühren zulassen. Die Bundesgesetzgebung regelt die Abweichungen.

Art. 41^{ter} Abs. 4 Bst. a zweiter Satz

Aufgehoben

Übergangsbestimmungen

Art. 19

¹ Die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs nach Artikel 36^{ter} Absatz 4 ist schrittweise zu verwirklichen.

² Die Defizite, die im Verkehrsnetz von nationaler Bedeutung nach Einführung der Vorfinanzierung der Investitionen durch den Bund und der vollen Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen entstehen, können noch während einer Übergangszeit von höchstens fünf Jahren aus allgemeinen Bundesmitteln gedeckt werden.

II

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

0672

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsabgabe)»

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Prüfung der am 28. Oktober 1982¹⁾ eingereichten Volksinitiative «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsabgabe)»,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1985²⁾,
beschliesst:

Art. 1

¹⁾ Die Volksinitiative vom 28. Oktober 1982 «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsabgabe)» wird gültig erklärt und Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

²⁾ Die Volksinitiative lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 36^{quater} (neu)

¹⁾ Der Bund erhebt auf dem Schwerverkehr mit Motorfahrzeugen eine leistungsabhängige Abgabe; diese bemisst sich nach den vom Schwerverkehr verursachten, aber nicht gedeckten Kosten, namentlich Kosten für Strassenunterhalt, Lärmschutzmassnahmen und Behebung von Gebäudeschäden.

²⁾ Das Gesetz bestimmt Voraussetzung und Höhe der kantonalen Anteile am Reinertrag.

Übergangsbestimmungen Art. 16

Bis zum Inkrafttreten der Ausführungsgesetzgebung zu Artikel 36^{quater} wird die Schwerverkehrsabgabe durch Verordnung des Bundesrates geregelt. Dabei gelten folgende Grundsätze:

- a. Bei inländischen Fahrzeugen wird die Schwerverkehrsabgabe als Jahrespauschale, bei ausländischen als Jahrespauschale oder als Pauschale je Grenzübertritt erhoben.
- b. Abgabepflichtig sind unter Vorbehalt von Buchstabe c Lastwagen, Sattelschlepper und Gesellschaftswagen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t sowie Anhänger mit einer Nutzlast von über 2,5 t.
- c. Von der Abgabepflicht befreit sind:
 - Fahrzeuge der öffentlichen Dienste,
 - Autobusse des öffentlichen Linienverkehrs,
 - Schulbusse,
 - Arbeitsmaschinen im Dienste der Land- und Forstwirtschaft.

¹⁾ BBl 1982 III 1007

²⁾ BBl 1985 II 650

- d. Die Abgabepflicht beginnt mit dem zweiten Kalenderjahr nach Annahme des Verfassungsartikels. Die Jahrespauschale beträgt, abgestuft nach Fahrzeugarten und Gesamtgewicht, anfänglich zwischen 500 und 10 000 Franken. In den folgenden Jahren erhöht sich die Abgabe um je einen Zehntel bis maximal auf den doppelten Ansatz.
- e. Der Reinertrag der Abgaben fällt zu 30 Prozent dem Bund und zu 70 Prozent den Kantonen zu. Für die Verteilung unter die Kantone sind die nicht gedeckten Kosten im Sinne von Artikel 36^{quater} zu berücksichtigen. Dazu hört der Bundesrat die Kantone an.

Art. 2

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative zu verwerfen.

0672

Botschaft über die Volksinitiative «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsabgabe)» vom 26. Juni 1985

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	85.048
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.08.1985
Date	
Data	
Seite	650-671
Page	
Pagina	
Ref. No	10 049 742

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.