

Komitee für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe

Comité pour une redevance poids lourds équitable

Comitato per una giusta tassa sul traffico pesante

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA): Gut für Arbeitsplätze und Umwelt

1. **Der lange Weg zur LSVA**
2. **Das zentrale Element der schweizerischen Verkehrspolitik**
3. **Das Schwerverkehrsabgabe-Gesetz (SVAG)**
4. **Die ungedeckten Kosten des Schwerverkehrs**
5. **Schwerverkehr schadet Umwelt und Gesundheit**
6. **Auswirkungen auf den Güterverkehr in der Schweiz**
7. **Auswirkungen auf den Alpentransitverkehr**
8. **Die LSVA ist gerechter als die Pauschale Schwerverkehrsabgabe**
9. **Die Mär von den 500 Franken**
- 9.a **Die Mär von den 500 Franken - Beispiele**
10. **Die LSVA sichert und schafft Zehntausende von Arbeitsplätzen**
11. **LSVA, bilaterale Verträge und FinöV: drei verschiedene Paar Schuhe**
12. **Nutzen für die ganze Schweiz**
13. **Die Argumente der Gegner kurz widerlegt**

Anhang:

- A **Verfassungstext**
- B **Gesetzestext**
- C **Wer unterstützt die LSVA?**
- D **Homepage-Adressen zur LSVA**

Stand: 18. Mai 1998

Herausgeber: Komitee für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe, 3000 Bern 16

Komitee für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe

Geschäftsstelle: Postfach 186, 3000 Bern, Tel. 031-357 57 57, Fax 031-357 57 58,
E-Mail: info@sev-online.ch

Kontaktstelle: Postfach 29, 3900 Brig, Tel. 027-924 22 26, Fax 027-924 43 05,
E-Mail: alpite@rhone.ch

Homepage: <http://www.lsva.ch>



1 Der lange Weg zur LSVa

Erster Vorschlag des Bundesrates 1980: Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) hat eine lange Leidensgeschichte hinter sich. 1980 hat der Bundesrat die Realisierung einer LSVa vorgeschlagen. Das Parlament verwässerte die Vorlage jedoch zu einer Mini-Swerverkehrsabgabe auf pauschaler Basis (PSVA). Diese auf 10 Jahre befristete Abgabe wurde 1984 vom Volk mit 58,7% Ja-Stimmen akzeptiert.

VCS-Initiative: Schon während der Beratung des bundesrätlichen Vorschlages startete deshalb der VCS eine Eidg. Volksinitiative für eine gerechte Belastung des Swerververkehrs. Der von ihm vorgeschlagene Verfassungstext entspricht mehr oder weniger dem heutigen Artikel 36quater BV. Die Initiative wurde vom Volk am 7. Dezember 1986 auf Antrag von Bundesrat und Parlament mit Zweidrittelmehrheit (66,1% Nein) verworfen. Bekämpft wurde sie vor allem mit dem Argument, der geplante Verfassungsartikel über die Koordinierte Verkehrspolitik (KVP) ermögliche ja ebenfalls eine solche Abgabe.

KVP: Tatsächlich sah der Verfassungsartikel über die Koordiniert Verkehrspolitik (KVP) vor, dass *"die Benutzer der Verkehrsnetze ... nach Abzug der Abgeltungen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, in der Regel langfristig die von ihnen verursachten Kosten"* zu decken hätten. Doch am 12. Juni 1988 scheiterte auch die KVP am Volk (54,5% Nein)

Initiative zur Abschaffung der PSVA: 1986 wurde die pauschale Swerververkehrsabgabe durch eine Initiative zu ihrer Abschaffung bedroht. Die Initiative wurde 1990 zurückgezogen, nachdem sie schon im Parlament praktisch keine Unterstützung fand.

Erhöhung der PSVA: Am 20. Februar 1994 stimmte der Souverän einer Erhöhung der pauschalen Swerververkehrsabgabe (Anpassung an die Teuerung) und gleichzeitig deren Verlängerung um weitere 10 Jahre bis 2004 zu (72,2% Ja-Stimmen).

LSVA ab spätestens 2004: Gleichzeitig sagten 67,1% der Stimmenden und mit Ausnahme von Waadt und Wallis alle Kantone ja zur leistungsabhängigen Swerververkehrsabgabe (neuer Artikel 36quater der Bundesverfassung), mit der die pauschale Abgabe ersetzt werden soll.

Wo liegen die Unterschiede zur heutigen pauschalen Swerververkehrsabgabe?

Die LSVa ist wie die heutige pauschale Swerververkehrsabgabe (PSVA) nach Gewichtsklassen abgestuft, wobei das im Fahrzeugausweis stehende zugelassene Gesamtgewicht massgebend ist. Im Unterschied zur PSVA wird aber bei der LSVa gemäss vorliegendem Gesetzesentwurf zusätzlich berücksichtigt, wieviele Kilometer ein Lastwagen zurücklegt. Das hat zur Folge, dass der Fernverkehr (durchschnittliche Jahresleistung um die 100'000 km), der die Umwelt viel stärker belastet, bedeutend mehr zur Kasse gebeten wird als der lokale Verteilerverkehr, der nur einen Bruchteil der Kilometerleistung des Fernverkehrs macht (durchschnittlich um 15'000 km). Damit ist die LSVa viel gerechter als die PSVA. Zusätzlich können bei der LSVa die spezifischen Emissionen berücksichtigt werden. Dreckschleudern und Energieverschwender kommen so mehr zur Kasse als die saubereren Fahrzeuge.

2 Das zentrale Element der schweizerischen Verkehrspolitik

Die schweizerische Verkehrspolitik gleicht zur Zeit einer unübersichtlichen Baustelle. Erst bei näherem Hinsehen entwirren sich die Zusammenhänge. Dabei wird klar: Die LSVA ist der zentrale Pfeiler des zu bauenden neuen Hauses.

- Die LSVA ist ein grosser Schritt hin zur **Kostenwahrheit** beim Schwerverkehr.
- Die LSVA hilft mit, die **Eisenbahngrossprojekte** zu finanzieren.
- Die LSVA trägt zur **Verlagerung des Transitverkehrs** auf die Schiene und damit zur Umsetzung des Alpenschutzartikels (Alpen-Initiative) bei.
- Die LSVA ermöglicht eine einigermaßen **schadlose Einführung der 40-Tonnen-Limite** und damit eine Annäherung an die Europäische Union.

Wird an der LSVA gerüttelt, so fällt das ganze Haus in sich zusammen.

Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte:

Gemäss geltender Verfassung wird der Reinertrag der LSVA auf Bund und Kantone aufgeteilt. Er soll zur Deckung von Kosten verwendet werden, *"die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen"*. Nach Artikel 19 des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) gehen zwei Drittel an den Bund und ein Drittel an die Kantone.

Inzwischen haben Bundesrat und Parlament jedoch begriffen, dass eine andere Mittelverwendung umweltpolitisch sinnvoller ist. Statt für Strassenausgaben will der Bund seinen Anteil für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte verwenden. Damit dies möglich ist, wird das Volk allerdings zuerst einer Verfassungsänderung zustimmen müssen, die voraussichtlich im November 1998 zur Abstimmung gelangt.

Der öffentliche Verkehr hat diese Finanzspritze dringend nötig. 1987 hat das Volk der Bahn 2000 und 1992 der NEAT und dem Anschluss der Schweiz ans TGV-Netz zugestimmt. Zudem verpflichtet die Lärmschutzverordnung (LSV) die Bahnen, ihre Linien bis zum Jahr 2002 lärm-mässig zu sanieren. Die Projekte konnten jedoch bis heute mangels Geld nur zum Teil verwirklicht werden. Angesichts der leeren Bundeskassen mussten Bundesrat und Parlament deshalb nach neuen Finanzierungsquellen Ausschau halten. Neben Mineralölsteuern, Mehrwertsteuern und Verschuldung soll neu ein wesentlicher Teil dieser Eisenbahngrossprojekte über die LSVA finanziert werden. So kommt die LSVA der ganzen Bevölkerung zu gute.

Die vom Bundesrat angestrebte **Annäherung an die Europäische Union** bedingt die Zulassung von 40-Tönnern. Das hat die EU in den bilateralen Verhandlungen immer wieder betont. Der geplante Vertrag mit der EU besteht zwar aus sieben Dossiers, die EU will diese aber nur zusammen oder gar nicht unterschreiben. Damit ist auch ein Abkommen über die Forschungszusammenarbeit, die Landwirtschaft oder den freien Personenverkehr vom Dossier Landverkehr abhängig. Der Bundesrat hat deshalb der EU eine schrittweise Zulassung schwerer Lastwagen gegen die gleichzeitige Einführung einer Transitgebühr angeboten. Nach gegenwärtigem Verhandlungsstand soll das gemittelte Maximum für eine Transifahrt eines 40-Tönners ab dem Jahr 2005 325 Franken kosten dürfen. Das Gesetz über die LSVA schafft die Rechtsgrundlagen, um diese Gebühr auch tatsächlich und diskriminierungsfrei erheben zu können.

3 Das Schwerverkehrsabgabe-Gesetz (SVAG)

Das Gesetz konkretisiert den Artikel 36quater der Bundesverfassung, dem die Stimmberechtigten bereits 1994 zugestimmt haben. Das Parlament hat mit dem neuen Gesetz also ausgeführt, wozu es 1994 vom Volk den Auftrag erhalten hat. Das Gesetz stützt sich zusätzlich auf die Artikel 24quater (Umweltschutz-Artikel) und 36sexies (Alpenschutz-Artikel) und den noch zu beschliessenden Artikel 23 der Übergangsbestimmungen.

Als **Zweck** (Artikel 1) nennt das Gesetz:

- Verwirklichung der Kostenwahrheit im Schwerverkehr
- Verbesserung der Rahmenbedingungen der Schiene im Transportmarkt
- vermehrter Gütertransport auf der Schiene

Die **Abgabepflicht** (Artikel 3 und 4) erstreckt sich auf alle in der Schweiz verkehrenden in- und ausländischen Schwerverkehrsfahrzeuge über 3,5 Tonnen. Der Bundesrat kann Ausnahmen beschliessen. In der Botschaft hat er klar die Absicht bekundet, den öffentlichen Verkehr von der Abgabe auszunehmen, wie dies schon heute bei der pauschalen Abgabe der Fall ist: *"Es ist auch geplant, die Fahrzeuge von Verkehrsbetrieben des Bundes und konzessionierten Transportunternehmungen im Linienverkehr freizustellen. ... Ihre Belastung mit der LSVA wäre kontraproduktiv, würden doch zahlreiche Benützer aus Kostengründen vermehrt wieder ihren Personenwagen benutzen"* (Botschaft zu einem Bundesgesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, vom 11. September 1996, Kapitel 423).

Als **Bemessungsgrundlage** (Artikel 6) gelten das höchstzulässige Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis und die gefahrenen Kilometer; die Abgabe kann ausserdem nach Emissionen oder Energieverbrauch abgestuft werden. Nur die Cars (Artikel 4 Absatz 2) werden weiterhin pauschal besteuert (maximal 5000 Franken pro Jahr). Die Abgabe soll die ungedeckten Wegekosten (Strassenbau, -unterhalt und -betrieb) und die Kosten zulasten der Allgemeinheit (externe Kosten) decken.

Der **Tarif** (Artikel 8) beträgt 0,6 bis maximal 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer. In diesem Rahmen bestimmt der Bundesrat den Tarif in eigener Kompetenz. Er kann ihn gestaffelt einführen, nach Fahrzeugkategorien differenzieren und ab 2005 an die Teuerung anpassen. Wird das zulässige Gesamtgewicht auf 40 Tonnen erhöht, so kann der Tarif auf maximal 3 Rappen angehoben werden. In diesem Fall kann der Bundesrat den Tarif für Fahrzeuge bis 28 Tonnen Gewicht um einen Fünftel tiefer ansetzen.

Der **Reinertrag** (Artikel 19) geht zu einem Drittel an die Kantone und zu zwei Dritteln an den Bund. Bei der Verteilung an die Kantone sind die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen. Der Bund verwendet seinen Anteil für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte, die Kantone für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.

4 Die ungedeckten Kosten des Schwerverkehrs

Gemäss Artikel 36quater Absatz 1 der Bundesverfassung darf die LSVA "nur erhoben werden, soweit der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind". Absatz 2 bestimmt weiter, dass der Reinertrag der Abgabe "die ungedeckten Kosten nicht übersteigen" darf. Das bedeutet zweierlei:

- Über die LSVA dürfen nicht nur die **Strassenkosten** (Bau, Unterhalt und Betrieb), sondern auch die **externen Kosten** (Gesundheit, Lärm, Luftverschmutzung etc.) den Verursachern angerechnet werden. Davon macht das Gesetz nun Gebrauch.
- Da die Strassenrechnung (Vergleich von Kosten und Abgaben des Strassenverkehrs) bei der Kategorie Schwerverkehr einigermassen ausgeglichen ist, sind durch die LSVA die heutige pauschale Abgabe (132 Mio.), die in der Strassenrechnung mitgezählt ist, zu ersetzen und zusätzlich die Unfall- und Umweltkosten abzudecken.

Die Unfall- und Umweltkosten sind erst teilweise berechnet. Für das Jahr 1993 ergeben sich folgende Zahlen:

Ungedekte Kosten des Strassenschwerverkehrs in der Schweiz, 1993	
Gesundheitskosten	414 Mio.
Unfallkosten	18 Mio.
Gebäudeschäden	312 Mio.
Lärmkosten	257 Mio.

Für einige weitere externe Kosten liegen erst Schätzungen vor:

Ernte-, Wald- und Klimaschäden	500 - 700 Mio.
--------------------------------	----------------

Zusammen ergibt sich für die externen Kosten eine Summe von **1,5 bis 1,7 Milliarden Franken** pro Jahr, **zuzüglich 132 Mio. Franken** als Ersatz für die pauschale Schwerverkehrsabgabe.

Im gleichen Jahr sind vom Schwerverkehr in der Schweiz rund 47 Milliarden Gesamtgewichts-Tonnen-Kilometer gefahren worden. Teilt man 1,8 Milliarden Franken durch 47 Milliarden Tonnenkilometer, so ergibt sich ein theoretischer LSVA-Tarif von 3,8 Rappen pro Tonnenkilometer. Da wissenschaftlich noch nicht genau berechnet, werden die Kosten von Ernte-, Klima-, Waldschäden jedoch nicht in Anrechnung gebracht. Der Bundesrat kommt so auf eine Summe von 1,1 Milliarden Franken und einen kostendeckenden Satz von 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer.

Externe Kosten sind Kosten, die vom Schwerverkehr verursacht, aber nicht von diesem bezahlt werden. Bezahlt werden sie von anderen: der neue Anstrich für die von Dieselwolken geschwärzte Hausfassade vom Hausbesitzer, die Arztrechnung des Asthmakranken vom Kranken und allen Krankenkassen-Versicherten usw.

5 Schwerverkehr schadet Umwelt und Gesundheit

Der Schwerverkehr auf der Strasse ist für zahlreiche Umweltproblemen massgeblich mitverantwortlich. Obwohl die Schwerlastfahrzeuge zahlenmässig viel geringer sind als die Personwagen, verursachen sie einen grossen Teil der Verkehrsemissionen. Die Last- und Lieferwagen allein waren 1990 für folgende Anteile der Verkehrsemissionen verantwortlich:

- für rund ein Drittel der **Schwefeldioxid-** und **Stickoxid-**Emissionen,
- für zwei Drittel der **Staub-**Emissionen,
- für die Hälfte der **Zink-**,
- für ein Drittel der **Cadmium-** und
- für ein Viertel der **CO₂-**Emissionen des Verkehrs.

(Buwal: Vom Menschen verursachte Luftschadstoff-Emissionen im der Schweiz 1900 bis 2010. Bern 1995. Schriftenreihe Umwelt, Nr. 256. S. 61).

Grosses Wachstum prognostiziert

Wie gross der Handlungsbedarf ist, zeigen die prognostizierten Entwicklungen: Bei den Stickoxiden wird der Schwerverkehr im Jahr 2010 die Hälfte der Emissionen des Verkehrsbereichs verursachen; 1985 waren es noch 20%. Beim klimarelevanten CO₂ wird der Ausstoss des Schwerverkehrs gemäss Prognosen des Bundes von 1990 bis 2010 um 50 bis 64% zunehmen - eine Entwicklung, die der Zielsetzung einer CO₂-Reduktion diametral widerspricht. (Am Weltklimagipfel von Kyoto wurde eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 10% bis 2010 vereinbart.)

Besonders gefährliche Feinstäube

Von den gefährlichen Feinstäuben (PM 10) stammt rund ein Viertel vom Schwerverkehr. PM 10 werden jene feinen Stäube genannt, die kleiner sind als 10 Mikrometer (1 Mikrometer = 1 Tausendstel Millimeter) und folglich - anders als grössere Partikel - ungehindert bis in die Tiefen der Lunge eindringen und dort Krebs erzeugen können. Gemäss zahlreichen Studien sind die Feinstäube (auch Schwebestäube genannt) für zahlreiche Fälle von chronischer Bronchitis, Asthma, Lungenentzündungen und anderen Lungenerkrankungen verantwortlich oder mindestens mitverantwortlich. Dabei gibt es aus medizinischer Sicht keine Grenze, unter der die Schwebestaub-Konzentration als unschädlich bezeichnet werden könnte. Die seit dem 1. März 1998 geltenden PM10-Grenzwerte sind deshalb rein politische Festlegungen. PM 10 entstehen nicht nur bei der Verbrennung von Diesel, sondern auch beim Abrieb von Bremsen, Pneus und Strassenbelägen.

Vergleich zur Schiene

Im Vergleich zur Eisenbahn schneidet der Gütertransport auf der Strasse schlecht ab: Er verbraucht für die gleiche Transportleistung

- 2,5 mal mehr Energie als die Schiene,
- verursacht fünf mal mehr CO₂- und
- 15 mal mehr NO_x-Emissionen und
- nimmt doppelt soviel Fläche in Anspruch.
- Ausserdem verursacht er sechs mal mehr Unfälle.

(Umweltindikatoren im Verkehr, GVF-Bericht 1/97).

6 Auswirkungen auf den Güterverkehr in der Schweiz

Der Dienst für Gesamtverkehrsfragen im Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat folgende Szenarien für das Jahr 2015 untersuchen lassen:

- Die LSVa wird nicht eingeführt. Die 28-Tonnen-Limite bleibt bestehen. (Status quo)
- Die LSVa wird eingeführt. Die 28-Tonnen-Limite bleibt bestehen.
- Die LSVa wird nicht eingeführt. 40-Töner werden zugelassen.
- Die LSVa wird eingeführt. 40-Töner werden zugelassen.

Für den Güterverkehr sind gemäss der Studie folgende Auswirkungen zu erwarten:

Fahrleistung (Fahrzeugkilometer):

- Verglichen mit 1993 wird der Schwerverkehr auf der Strasse zwar in jedem untersuchten Szenarium zunehmen. **Dank LSVa ist das Wachstum aber bis zu einem Drittel geringer**, als es bei Beibehaltung der heutigen Bedingungen wäre
- Dabei schneidet das Szenarium "**LSVa + 40 Tonnen**" **aus umweltpolitischer Sicht am besten** ab, wobei auch hier ein Wachstum von rund 30% gegenüber 1993 zu erwarten ist.
- Die 28-Tonnen-Limite ohne LSVa ist für die Umwelt nur wenig besser als die 40-Tonnen-Limite ohne LSVa. **Szenarien mit der LSVa schneiden immer besser ab, egal ob die Gewichtslimite 28 oder 40 Tonnen beträgt.**

Transportleistung (Tonnenkilometer):

- Die Transportleistung auf der *Strasse* ist am geringsten, wenn die LSVa eingeführt und die 28-Tonnen-Limite beibehalten wird. Sie nimmt aber (verglichen mit 1993) auch mit der LSVa zu.
- Die Transportleistung auf der *Schiene* ist am grössten, wenn die LSVa eingeführt und die 28t-Limite beibehalten wird.
- Am schlechtesten für die *Bahn* ist eine 40-Tonnenlimite ohne LSVa.

Fazit: Die LSVa ist ein wichtiges verkehrspolitisches Instrument, unabhängig davon, ob die 28-Tonnen-Limite beibehalten oder die 40-Tonnen-Limite eingeführt wird. Aus umweltpolitischer Sicht schneidet die Einführung der 40-Tonnen-Limite sogar besser ab. Wunder dürfen aber auch von der LSVa nicht erwartet werden, weil viele andere Faktoren (Wirtschaftswachstum, Arbeitsteilung etc.) auch weiterhin ein Wachstum des Verkehrs bewirken.

Entwicklung des gesamten Güterverkehrs (Binnen-, Import/Export- und Transitverkehr):

	1993 28 t ohne LSVa	2015 28 t ohne LSVa	2015 28 t mit LSVa	2015 40 t ohne LSVa	2015 40 t mit LSVa
<i>Fahrleistung Strasse (LKW-km)</i>	2,1 Mrd.	4,0 Mrd.	3,4-3,6 Mrd.	4,2 Mrd.	2,7-2,9 Mrd.
<i>Transportleistung Strasse (Tonnen-km)</i>	12 Mrd.	22 Mrd.	19-20 Mrd.	45 Mrd.	23-26 Mrd.
<i>Transportleistung Schiene (Tonnen-km)</i>	7,7 Mrd.	11 Mrd.	14-17 Mrd.	6 Mrd.	13-16 Mrd.

Quelle: Ecoplan: Auswirkungen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVa) und der Ablösung der Gewichtslimite im Strassengüterverkehr. Schlussbericht. Im Auftrag des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen des EVED. GVF-Auftrag Nr. 287, Juni 1997.

7 Auswirkungen auf den Alpen transitverkehr

Die Studie des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen (Ecoplan, GVF-Auftrag Nr. 287) hat auch die Auswirkungen auf den alpenquerenden Transitverkehr im besonderen untersucht. Sie kommen zu folgenden Ergebnissen:

- Nur bei Einführung der LSVa und Beibehaltung der 28-Tonnen-Limite besteht die **Chance einer effektiven Reduktion des Transitschwerverkehrs gegenüber 1993** (sowohl Fahrleistung wie Transportleistung). Voraussetzung ist die Erfassung des ganzen Potentials zur Umlagerung des Umwegverkehrs durch die Rollende Landstrasse.
- Die Kombination **"LSVA + 40 t"** bietet die **besseren Chancen zur Eindämmung des Wachstums als die Beibehaltung des heutigen Regimes (28t ohne LSVa)**. Voraussetzung ist auch hier eine optimale Wirkung der Rollenden Strasse.
- In beiden Fällen (28t + LSVa und 40t + LSVa) sind **für die Verlagerung des Transitgüterverkehrs auf die Schiene weitere Massnahmen nötig**.
- **Der Verzicht auf die LSVa bei Einführung der 40-Tonnen-Limite wäre für Umwelt und Bahn verheerend**. Die Eisenbahn verlöre fast ihren ganzen Verkehr an die Strasse.

Entwicklung des Transitverkehrs:

	1993 28 t ohne LSVa	2015 28 t ohne LSVa	2015 28 t mit LSVa	2015 40 t ohne LSVa	2015 40 t mit LSVa
Fahrleistung Strasse (LKW-km)	120 Mio.	330 Mio.	70-260 Mio.	1400 Mio.	160-340 Mio.
Transportleistung Strasse (Tonnen-km)	810 Mio.	2000 Mio.	430-1600 Mio.	20'000 Mio.	2300-4800 Mio.
Transportleistung Schiene (Tonnne-km)	3700 Mio.	5000 Mio.	7100-10'000 Mio.	420 Mio.	7700-10'000 Mio.

Quelle:

Ecoplan: Auswirkungen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der Ablösung der Gewichtslimite im Strassengüterverkehr. Schlussbericht. Im Auftrag des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen des EVED. GVF-Auftrag Nr. 287, Juni 1997.

Bei diesen Zahlen ist im Auge zu behalten, dass der Transitverkehr nur einen Teil des alpenquerenden Verkehrs ausmacht. Der übrige alpenquerende Verkehr (Import-, Export- und Binnenverkehr) wird sich tendenziell so verhalten wie der schweizerische Güterverkehr als Gesamtes.

8 Die LSVA ist gerechter als die Pauschale Schwerverkehrsabgabe

Die Pauschale ist ungerecht

Die heutige pauschale Schwerverkehrsabgabe ist nur nach Gewicht differenziert. Je schwerer ein Fahrzeug, desto höher ist die Abgabe. Ein 28-Tönnner zahlt heute 4000 Franken im Jahr, unabhängig davon, ob der Lastwagen im Baustellenverkehr eingesetzt ist und nur 15'000 km fährt oder im Fernverkehr, wo er das Sechsfache an Kilometern zurücklegt. Das ist ungerecht.

LSVA: Wer mehr fährt, zahlt mehr

Auch die LSVA differenziert nach zugelassenem Gesamtgewicht des Fahrzeugs, zusätzlich wird aber die Kilometerleistung berücksichtigt. Wer mehr fährt, zahlt mehr. Das ist gerechter. Beispiele:

- 28-Tönnner im Baustellenverkehr: 28 t mal 15'000 km mal 2,5 Rappen = 10'500 Franken.
- 40-Tönnner im Fernverkehr: 40t mal 90'000 km mal 3 Rappen = 108'000 Franken.

Beim heutigen Mittelwert von 16 Tonnen Gewicht und 45'000 km Jahresleistung und einem realistischen durchschnittlichen LSVA-Satz von 2,2 Rappen ergeben sich 15'840 Franken.

LSVA: Sauberer und leiser fahren lohnt sich

Zusätzlich kann der Bundesrat eine Differenzierung nach Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge vornehmen. Lärmige Lastwagen mit hohem Schadstoffausstoss bezahlen mehr als ihre saubereren und leiseren "Kollegen". Auch das ist ein Element der Gerechtigkeit.

LSVA: Leer fahren wird bestraft

Die LSVA stellt nicht auf das Gewicht der transportierten Waren ab, sondern auf das zugelassene Gesamtgewicht des Fahrzeuges. Damit schafft die LSVA einen Anreiz, Leerfahrten möglichst zu vermeiden. Denn die LSVA muss auch dann bezahlt werden, wenn der Lastwagen leer ist.

LSVA: Realisierung des Verursacherprinzips

Der Schwerverkehr verursacht der Allgemeinheit heute jährlich Kosten von 1 - 2 Milliarden Franken. Jede Bürgerin und jeder Bürger hat daran seinen Anteil zu bezahlen. Die Rechnungen fallen beim Bund und den Kantonen, bei den Krankenkassen, bei Privaten usw. an. Die LSVA sorgt dafür, dass zukünftig diejenigen bezahlen müssen, die den Verkehr verursachen. Wer viele Transportleistungen auf der Strasse in Anspruch nimmt, zahlt mehr als jene, die sich z.B. ihre Lebensmittel aus der näheren Umgebung kaufen. Damit wird beim Schwerverkehr das Verursacherprinzip verwirklicht.

9 Die Mär von den 500 Franken

Die Gegner behaupten, die LSVa koste jeden Haushalt 500 Franken pro Jahr. Dabei rechnen sie offenbar (bezogen auf das Jahr 2005) einfach einen LSVa-Ertrag von 1,5 Milliarden geteilt durch 3 Millionen Haushalte. Das ist aber eine völlig irreführende Milchbüchlein-Rechnung. **In Wirklichkeit wird die LSVa die Haushalte nur mit 11 bis 55 Franken pro Jahr belasten.** Denn:

- **Der Bundesrat sieht vor, gleichzeitig mit der LSVa die 40-Tonnen-Limite einzuführen. Damit ergeben sich massive Reduktionen bei den Transportkosten,** weil der gleiche Lastwagen praktisch ohne Mehrkosten viel mehr Güter transportieren kann. Die LSVa wird allein dadurch fast vollständig kompensiert, im Import-/Exportverkehr resultiert gar eine Preissenkung um 9%.
- Mit der Einführung der LSVa **entfällt die heutige pauschale Schwerverkehrsabgabe** (ca. 150 Mio. Franken).
- **Rund ein Drittel der LSVa wird von ausländischen Fahrzeugen aufgebracht,** die im Transit oder im Import-/Export in der Schweiz verkehren.
- Die Transportunternehmen können bei der heutigen **Konkurrenzsituation** die Abgaben nicht vollständig auf die KonsumentInnen abwälzen.
- Schliesslich entlasten die Einnahmen aus der LSVa die Haushalte von Bund und Kanton. Ohne LSVa müsste der Bund die **Eisenbahngrossprojekte** mit andern Mehreinnahmen (z.B. mit höheren Mehrwert- oder Mineralölsteuern etc.) finanzieren.

Verschiedene Studien bestätigen, dass die LSVa **keinen wesentlichen Einfluss auf die Konsumpreise** haben wird:

- Die Firma Ecoplan hat errechnet, dass sich die Transportkosten im Binnenverkehr durch eine LSVa von 2,5 Rappen um 19% erhöhen. Die Zulassung von 40-Tönnern andererseits führt zu einer Senkung der Transportpreise um 18%. Per Saldo ergibt sich eine **Teuerung von 1% auf den Transportpreisen.** Bei einer LSVa von 3 Rappen resultiert eine Verteuerung der Transportpreise von knapp 5%.
- Nach einer Rechnung des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen (GVF) verwendet der durchschnittliche schweizerische Privathaushalt jährlich 58'000 Franken für Verbrauchsausgaben. In diesen Ausgaben sind rund 1100 Franken Transportkosten enthalten. Wenn die Transportkosten um 1% teurer werden, bringt dies eine **Verteuerung der Konsumpreise von 11 Franken pro Jahr!** Bei 5% Transportkostenteuerung resultieren entsprechend **55 Franken pro Jahr!**
- Die Migros hat ausgerechnet, dass der durchschnittliche Einkauf wegen der LSVa um gerade **15 Rappen** teurer wird.
- Wenn (im unwahrscheinlichen Fall) die 28-Tonnen-Limite beibehalten wird, steigen gemäss Ecoplan bei einer LSVa von 2,5 Rappen die Transportkosten im Binnenverkehr um 19%, bei einer LSVa von 3 Rappen um 23%. Auf den Konsumpreisen schlägt sich dies mit **209 bzw. 253 Franken pro Jahr** oder **57 bzw. 69 Rappen pro Tag** nieder (19% bzw. 23% von 1100 Franken).

9a Die Mär von den 500 Franken: Beispiele

Käse: Der Transport von 10'000 Kilo Käse mit einem 28-Tönnner über 150 km kostet bei einem Tarif von 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer 105 Franken LSVA ($28 \times 150 \times 0,025$). Verteilt auf 10'000 kg Käse ergibt sich ein **Mehrpreis von 1,05 Rappen pro Kilo**. Selbst wenn man annimmt, auch die zur Käseherstellung nötige Milch sei über grössere Distanzen gefahren worden, so steigt der Kilopreis im Laden höchstens um wenige Rappen. Im Vergleich zum Ladenpreis von z.B. 15 Franken ist dies fast nicht spürbar.

Computer: Werden in einem 28-Tönnner 100 Computer über 200 km transportiert, so sind dafür 140 Franken LSVA zu entrichten ($28 \times 200 \times 0,025$). Kostet ein Computer im Laden heute 3000 Franken, so sind es nachher 3001,40 Franken, ganze **Fr. 1.40 mehr!**

Kartoffeln: Im folgenden Beispiel ist zusätzlich berücksichtigt, dass die pauschale Schwerverkehrsabgabe mit Einführung der LSVA entfällt. Ein 28-Tönnner, der im Jahr 80'000 km fährt, zahlt heute 4000 Franken PSVA, was pro km 5 Rappen ausmacht. Neu bezahlt er pro km 70 Rappen LSVA. Differenz: 65 Rappen. Schlägt man diese 65 Rappen dem heutigen durchschnittlichen Preis von 3 Franken für einen Fahrzeugkilometer dazu, so erhöhen sich die Transportkosten für einen Transport über 200 km von 600 auf 730 Franken (+21,7%). Nehmen wir an, dass in diesem Lastwagen 15 Tonnen Kartoffeln transportiert werden, so verteilen sich die 130 Franken Zusatzkosten auf 15'000 kg; das Kilo wird 0,9 Rappen teurer. **Der heutige durchschnittliche Kartoffelpreis von Fr. 2,70 erhöht sich also auf Fr. 2,71 oder um ganze 0,33%.**

Heizöl: Wird das Heizöl zukünftig im 40-Tönnner transportiert, so können in einem Fahrzeug statt 15 Tonnen deren 25 transportiert werden. Die normalen Transportkosten (Fahrer, Fahrzeug-Anschaffung und Unterhalt etc.) eines 40-Tönnners sind aber nur gering höher als diejenigen eines 28-Tönnners. Sie betragen ca. Fr. 3.20 statt Fr. 3.00 pro Fahrzeugkilometer. Die Transportkosten verteilen sich nun aber statt auf 15 auf 25 Tonnen Heizöl. Der Transport einer Tonne über einen Kilometer kostet dann statt 20 Rappen nur noch 12,8 Rappen. Da der Lastwagen auf dem Rückweg leer ist, sind faktisch zwei Kilometer zu verrechnen, was 40 bzw. 25,6 Rappen pro Tonnen entspricht.

Zählt man die LSVA, dazu, so sieht die Rechnung wie folgt aus: Die LSVA für einen 40-Tönnner beträgt pro Fahrzeugkilometer maximal: $40 \text{ t} \times 3 \text{ Rp.} = \text{Fr. } 1,20$, verteilt auf die transportierten 25 Tonnen Heizöl = 4,8 Rappen. Diese 4,8 Rappen sind zusätzlich für den Rückweg zu verrechnen, zusammen also 9,6 Rappen.

So kostet der Transport per Saldo 35,2 statt heute 40 Rappen pro Tonnenkilometer! **Der Heizöl-Transport wird durch die kombinierte Einführung von LSVA und 40-Tonnen-Limite also sogar billiger als heute!**

10 Die LSVA sichert und schafft Zehntausende von Arbeitsplätzen

Bahn:

Die Bahn wird bis zum Jahr 2015 dank Verkehrsverlagerung auf die Schiene infolge der LSVA rund 3000 qualifizierte Arbeitsplätze dazugewinnen. Werden 40-Tönnner ohne Kompensation durch die LSVA zugelassen, so sind hingegen 4000 SBB-Arbeitsplätze im Gütertransport bedroht, 1000 weitere bei den Privatbahnen.

Bauwirtschaft:

Die Einnahmen aus der LSVA werden von Bund und Kantonen für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur verwendet. Allein die Eisenbahn-Grossprojekte schaffen dauerhafte Beschäftigung für rund 45'000 Personen. Die LSVA finanziert davon rund die Hälfte, also 22'500. Dazu kommen rund 11'000 Arbeitsplätze, die durch Investitionen der Kantone geschaffen bzw. erhalten werden. Die LSVA schafft also 33'500 neue Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft.

Strassentransportgewerbe:

Das Strassentransportgewerbe wird von 1991 bis 2015 infolge der Zunahme des Verkehrsvolumens rund 72'000 Arbeitsplätze (97%) dazugewinnen. Mit der Einführung der LSVA werden es rund 13'000 weniger sein. Das sind immer noch 59'000 mehr als heute. Selbst bei Zulassung der 40-Tönnner, die vom Strassentransport selber befürwortet wird, nimmt die Zahl der Beschäftigten in diesem Wirtschaftszweig noch um 30'500 Personen (40%) zu.

Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftswachstum:

Das Wirtschaftswachstum und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Wirtschaft werden durch die LSVA nicht beeinträchtigt. Im Gegenteil! Deshalb unterstützen alle wichtigen schweizerischen Wirtschaftsverbände wie die Gesellschaft zur Förderung der Schweizer Wirtschaft, der Vorort, der Baumeisterverband und der Schweizerische Bauernverband die Einführung der LSVA.

Regionalwirtschaft:

Es ist ein altes Dogma, dass gute Verkehrsverbindungen und billiger Verkehr die Wirtschaft fördern. Nur hat bisher niemand diesen Zusammenhang beweisen können. Im Gegenteil: Heute zeigt sich immer mehr, dass billiger Verkehr sogar negative Effekte hat. Regionale Anbieter werden durch auswärtige konkurrenziert, weil der Transportpreis in deren Kalkulation praktisch keine Rolle spielt. Die Herstellung der Kostenwahrheit durch die LSVA verschafft der regionalen Wirtschaft neue Lebenschancen.

11 LSWA, bilaterale Verträge und FinöV: drei verschiedene Paar Schuhe

In der Öffentlichkeit werden gegenwärtig drei Vorlagen diskutiert, die nur mittelbar miteinander zu tun haben, aber oft verwechselt werden.

1. Der Nutzfahrzeugverband (ASTAG) hat das Referendum gegen das Bundesgesetz über eine **leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe** (Schwerverkehrsabgabengesetz, SVAG) ergriffen. Deshalb werden wir am 27. September 1998 über Zustimmung oder Ablehnung dieses Gesetzes abstimmen müssen.
2. Andererseits stehen die **Bilateralen Verträge** mit der EU zur Diskussion. Vorläufig streiten sich die Vertragspartner noch, der Vertragsabschluss ist weiterhin ungewiss. Der Zusammenhang zur LSWA besteht darin, dass in einem der sieben Dossiers, im Dossier Landverkehr, die Höhe der Transitgebühr und damit der LSWA begrenzt wird (nach heutigem Verhandlungsstand auf 325 Franken bzw. 2,7 Rappen pro Tonnenkilometer für einen 40-Töner). Wenn der Vertrag vom Bundesrat unterschrieben ist, so muss er vom Parlament ratifiziert werden. Erst dann (kaum vor 1999) wird sich entscheiden, ob es zu einer Volksabstimmung kommt. Das Referendum angedroht haben zwei völlig verschiedene Lager: Die Rechte unter Nationalrat Christoph Blocher will die Liberalisierung des Personenverkehrs bekämpfen, die Umweltorganisationen andererseits haben mit dem Referendum gedroht, falls die Verträge die Verwirklichung der schweizerischen Verkehrspolitik, namentlich den Schutz der Alpen und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, verunmöglichen. Eine Abstimmung wird frühestens im Frühling 1999 stattfinden können.
3. Nicht verwechselt werden darf die LSWA-Abstimmung auch mit der Verfassungsvorlage über die **Finanzierung des öffentlichen Verkehrs** (FinöV), genauer: der Eisenbahngrossprojekte NEAT, Bahn 2000, Lärmschutz und Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.. Dabei wird zwar die Verwendung des Bundesanteils am Reinertrag der LSWA geregelt, sonst aber ist die Abstimmung unabhängig von der LSWA. Diese Abstimmung wird voraussichtlich im November 1998 stattfinden.

Bei der LSWA geht es in erster Linie um die Kostenwahrheit und die Erhaltung des Bahngüterverkehrs. Es wäre höchst unklug, die LSWA abzulehnen

- z.B. weil man mit der Transitgebühr von 325 Franken gemäss bilateralem Vertrag unzufrieden ist - **denn ohne LSWA bleibt es bei 25 Franken!**
- z. B. weil man nicht in die EU will - **denn die LSWA brauchen wir auf jeden Fall, wenn wir den Güterverkehr vermehrt auf die Schiene bringen wollen!**
- z. B. weil man Zweifel an der NEAT hat - **denn mit der LSWA sollen ebenso die Bahn 2000, der Lärmschutz an den Bahnlinien und der Anschluss der Schweiz an TGV und ICE finanziert werden!**

Achtung beim Abstimmen!

Bei Referendumsabstimmungen herrscht oft Verwirrung. Viele StimmbürgerInnen glauben, wenn sie nein stimmten, würden sie gegen diejenigen stimmen, die das Referendum ergriffen haben. In Wirklichkeit ist es gerade umgekehrt. Auf dem Stimmzettel wird nach Annahme oder Ablehnung des Gesetzes gefragt, das infolge des Referendums dem Volk zur Entscheidung vorgelegt werden muss. **Wer am 27. September das Schwerverkehrsabgabengesetz befürworten will, muss also JA stimmen.**

12 Nutzen für die ganze Schweiz

Agglomerationen:

Aufgrund des prognostizierten Wachstums des Schwerverkehrs droht den Agglomerationen endgültig der Verkehrskollaps. Die LSVA reduziert dieses Wachstum massiv.

Westschweiz:

Die Annäherung der Schweiz an die Europäische Union ist politisch nur möglich, wenn die Schweiz die 40-Tönnner zulässt. 40-Tönnner sind jedoch für die Schweiz nur akzeptabel, wenn ihre negativen Auswirkungen auf den Verkehr aufgefangen werden können. Die LSVA kann dies leisten.

Kantone Wallis und Bern:

Scheitert die LSVA, dann scheitert auch die NEAT am Lötschberg. Dann fehlt das Geld dafür und - schlimmer - der Verkehr, weil die Schiene noch mehr Güter an die Strasse verliert.

Kantone Tessin, Uri und Schwyz:

Je voller der Topf ist, aus dem die NEAT finanziert werden kann, desto höher sind die Chancen, dass die Zulaufstrecken nach den Wünschen der Kantone gebaut werden können. Werden 40-Tönnner ohne Kompensation durch eine LSVA zugelassen, so werden mindestens die Hälfte der Bahnangestellten dieser Regionen ihren Arbeitsplatz verlieren.

Transitkantone in den Alpen:

Die LSVA hilft mit, den Schwerverkehr auf die Schiene zu verlagern. Gibt es keine LSVA, so muss eine Alpentransitabgabe eingeführt werden, die nur auf den Transitrouten erhoben wird. Die Wirtschaft der Kantone und Regionen an diesen Routen werden dadurch gegenüber den andern Regionen benachteiligt, während von der LSVA alle Regionen gleich betroffen sind.

Alle Ortschaften mit ungenügendem Lärmschutz:

Die Einnahmen der LSVA dienen unter anderem zur Finanzierung der Lärmschutzmassnahmen bei der Bahn. In allen Kantonen gibt es besonders lärmige Strecken, die saniert werden müssen. Ohne LSVA fehlt jedoch das Geld dazu.

Westschweiz und Ostschweiz:

Die Einnahmen der LSVA sollen gemäss Gesetz unter anderem für die Anbindung der Westschweiz und der Ostschweiz ans internationale Netz der Hochleistungsbahnen (TGV, ICE) dienen. Das erhöht die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und verbessert die internationale Anbindung dieser Regionen.

Alle Kantone mit Strassen:

Ein Drittel der Einnahmen aus der LSVA werden an alle Kantone verteilt. Das Geld soll gemäss LSVA-Gesetz für Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden, z.B. für den Strassenunterhalt, und entlastet damit die kantonalen Kassen.

AutomobilistInnen in der ganzen Schweiz:

Die zukünftige Lastwagenlawine verspricht auf unseren Strassen Dauerstau. Das wollen wir nicht. Die LSVA sorgt für eine Entlastung der Strassen vom Schwerverkehr. Davon profitieren alle AutomobilistInnen.

13 Die Argumente der Gegner kurz widerlegt

Behauptung 1: "Das LSVa-Gesetz will den Erlös entgegen dem Volkswillen für die Bahn statt für die Strasse verwenden."

Der LSVa-Artikel in der Bundesverfassung sieht die Verwendung für Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr vor. Mit einer neuen Übergangsbestimmung wollen Bundesrat und Parlament das ändern. Dazu wird das Volk voraussichtlich im November 1998 separat Stellung nehmen können. Erst dann kann das Geld für die Bahn verwendet werden.

Behauptung 2: "Kleinunternehmen werden ruiniert."

Im Strassentransportgewerbe bestehen grosse Überkapazitäten. Der harte Konkurrenzkampf hat schon viele Unternehmen zugrunde gerichtet. Die Einführung der 40-Tonnen-Limite kann den Strukturbereinigungsprozess beschleunigen. Die LSVa aber trifft alle gleich.

Behauptung 3: "Strassentransporteur verlegen ihren Sitz ins Ausland, flaggen aus."

Die LSVa muss von allen, auch den ausländischen Lastwagen bezahlt werden, wenn sie in der Schweiz verkehren. Mit Ausflaggen kann sich keiner der LSVa entziehen.

Behauptung 4: "Die LSVa kostet jeden Haushalt 500 Franken pro Jahr."

Die Milchbüchlein-Rechnung der Astag berücksichtigt viele Faktoren nicht: dass zukünftig die pauschale Schwerverkehrsabgabe entfällt, dass die Zulassung von 40-Tönnern die Transportkosten massiv senkt, dass ein Drittel der LSVa von ausländischen Lastwagen bezahlt werden müssen, usw. Das Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat berechnet, dass uns die LSVa maximal 11-55 Franken pro Haushalt und Jahr kosten wird.

Behauptung 5: "Die LSVa benachteiligt die Bergregionen."

Falsch. Eine Studie des Bundes zeigt, dass die durchschnittliche Transportdistanz in den Bergregionen nicht höher ist als in andern Regionen, im Gegenteil. Wenn trotzdem eine Benachteiligung eintritt, so kann der Bund sie bei der Verteilung des Erlöses berücksichtigen.

Behauptung 6: "Das Gesetz berücksichtigt den sozialen Nutzen nicht."

Das Gesetz sieht ausdrücklich vor, dass für die Berechnung des Tarifs der Saldo von externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs berücksichtigt werden muss. Die Wissenschaft hat allerdings bisher die Existenz von externem Nutzen praktisch vollständig verneint.

Behauptung 7: "Bei der Abstimmung über den Verfassungsartikel wurde versprochen, die LSVa werde erst eingeführt, wenn dies auch die EU mache."

Im Transitvertrag haben sich die EU und die Schweiz verpflichtet, dem Schwerverkehr auch die externen Kosten anzulasten - "wenn möglich koordiniert". Innerhalb der EU ist das Vorhaben bisher aber am Widerstand der Strassenlobby gescheitert, was die Schweiz berechtigt, nun allein aktiv zu werden. Im bilateralen Vertrag gibt die EU dazu ihre Zustimmung.

Behauptung 8: "Die LSVa kostet 30'000 Chauffeuren den Arbeitsplatz."

Die Zunahme des Güterverkehrs garantiert dem Strassentransportgewerbe auch mit der LSVa mindestens 30'500 zusätzliche Arbeitsplätze bis ins Jahr 2015. Die LSVa sichert zusätzlich 5000 Stellen bei der Bahn und ihr Erlös finanziert 33'500 Arbeitsplätze im Baugewerbe.

Behauptung 9: "Die LSVa ist eine blosse NEAT-Steuer."

Gemäss Verfassung soll die LSVa die Kostenwahrheit beim Schwerverkehr ermöglichen. Die Verwendung des Reinertrags für den Ausbau der Bahn-Infrastruktur (nicht nur NEAT, sondern auch Bahn 2000, Anschlüsse ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und Lärmschutz) unterstützt dieses Ziel, indem es zur Vermeidung externen Kosten beiträgt.

Anhang A: Verfassungs- und Gesetzestext

Artikel 35^{quater} der Bundesverfassung:

1 Der Bund kann auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe erheben. Die Abgabe darf nur erhoben werden, soweit der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind.

2 Der Reinertrag der Abgabe darf die ungedeckten Kosten nicht übersteigen. Er ist zur Deckung von Kosten zu verwenden, die im Zusammenhang mit der Strassenverkehr stehen.

3 Die Kantone sind am Reinertrag zu beteiligen. Bei der Bemessung dieser Anteile sind die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen.

(von Volk und Ständen am 20.2.94 mit 67,1% Ja-Stimmen beschlossen)

Anhang B:

Vorlage der Redaktionskommission für die Schlussabstimmung

Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabengesetz, SVAG)

vom 19. Dezember 1997

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 24^{septies}, 36^{quater}, 36^{sexies} der Bundesverfassung und Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung¹⁾,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 11. September 1996²⁾,
beschliesst:*

1. Abschnitt: Zweck und Geltungsbereich

Art. 1 Zweck

¹ Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.

² Mit der Abgabe wird ausserdem ein Beitrag dazu geleistet, dass:

- a. die Rahmenbedingungen der Schiene im Transportmarkt verbessert werden;
- b. die Güter vermehrt mit der Bahn befördert werden.

Art. 2 Geltungsbereich

Die Abgabe wird für die Benützung der öffentlichen Strassen erhoben.

2. Abschnitt: Abgabepflicht

Art. 3 Gegenstand

Die Abgabe wird auf den im In- und Ausland immatrikulierten (in- und ausländischen) schweren Motorfahrzeugen und Anhängern für den Güter- oder den Personentransport erhoben.

¹⁾ In der Fassung des Bundesbeschlusses über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (BBl 1996 IV 638); von den eidgenössischen Räten noch nicht verabschiedet

²⁾ BBl 1996 V 521

Art. 4 Ausnahmen und Befreiungen

¹ Der Bundesrat kann bestimmte Fahrzeugarten oder Fahrzeuge mit besonderem Verwendungszweck von der Abgabe ganz oder teilweise befreien oder Sonderregelungen treffen. Dabei ist jedoch insbesondere der Grundsatz der verursachergerechten Anlastung der ungedeckten Kosten zu beachten. In- und ausländische Fahrzeuge müssen einander gleichgestellt sein.

² Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann die Abgabe nach Fahrzeugkategorien abstufen.

Art. 5 Abgabepflichtige Personen

¹ Abgabepflichtig ist der Halter oder die Halterin, bei ausländischen Fahrzeugen zusätzlich der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin.

² Der Bundesrat kann weitere Personen als solidarisch haftbar erklären.

3. Abschnitt: Bemessungsgrundlage der Abgabe

Art. 6 Grundsatz

¹ Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern.

² Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzuggewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der Abgabe herangezogen werden.

³ Zusätzlich kann die Abgabe emissions- oder verbrauchsabhängig erhoben werden.

Art. 7 Kostendeckung

¹ Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.

² Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.

³ Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.

Art. 8 Tarif

¹ Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:

- a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen.
- b. Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen beträgt der Tarif höchstens 3 Rappen. Der Bundesrat kann diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen um höchstens einen Fünftel reduzieren.

- c. Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 gilt der jeweilige Tarif als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.
- ² Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabesatz nach Absatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen.
- ³ Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat:
- die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs;
 - die Belastung der Volkswirtschaft;
 - die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden;
 - die Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu fördern;
 - die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen.

Art. 9 Pauschalierung als Ausnahme

¹ Wenn eine leistungsabhängige Bemessung der Abgabe nicht möglich ist oder einen unverhältnismässigen Aufwand erfordert, kann diese in begründeten Fällen pauschal erhoben werden. Der Ertrag der Abgabe darf dadurch nicht geschmälert werden und es dürfen keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen.

² Der Bundesrat regelt die Einzelheiten über die Voraussetzungen und die Ausgestaltung der Pauschalierung.

4. Abschnitt: Abgabenerhebung

Art. 10 Vollzug

¹ Der Bundesrat regelt den Vollzug.

² Er kann die Kantone und private Organisationen beiziehen.

Art. 11 Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung

¹ Die abgabepflichtige Person hat bei der Ermittlung der Fahrleistung mitzuwirken.

² Der Bundesrat kann den Einbau spezieller Geräte oder andere Hilfsmittel zur fälschungssicheren Erfassung der Fahrleistung vorschreiben. Die einzubauenden Geräte sollen nach Möglichkeit mit in der EU vorgeschriebenen Geräten interoperabel sein.

³ Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die Abgabe nach Ermessen veranlagt werden.

Art. 12 Beginn und Ende der Abgabepflicht

¹ Die Abgabepflicht beginnt für inländische Fahrzeuge am Tag der amtlichen Zulassung des Fahrzeuges. Sie endet mit dem Tag, an dem die Kontrollschilder zurückgegeben werden oder der Fahrzeugausweis annulliert wird.

² Die Abgabepflicht für ausländische Fahrzeuge beginnt mit der Einfahrt ins schweizerische Staatsgebiet und endet spätestens mit der Ausfahrt. Die Abgabeforderung wird spätestens mit der Ausfahrt aus der Schweiz fällig.

Art. 13 Abgabeperiode

Die Abgabe wird mindestens einmal jährlich erhoben.

Art. 14 Besondere Verfahrensbestimmungen

¹ Der Bundesrat kann Vorauszahlungen, Sicherheitsleistungen, Sicherungsmassnahmen und vereinfachte Verfahren vorsehen.

² Die Artikel 123 und 124 des Zollgesetzes¹⁾ betreffend Sicherungsmassnahmen sind sinngemäss anwendbar.

³ Die rechtskräftigen Verfügungen der Abgabeforderung sind vollstreckbaren gerichtlichen Urteilen im Sinne der Artikel 80 ff. des Bundesgesetzes über Schuldbetreibung und Konkurs²⁾ gleichgestellt.

Art. 15 Verjährung

¹ Die Abgabeforderung verjährt innerhalb von fünf Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem sie fällig geworden ist. Längere strafrechtliche Verjährungsfristen bleiben vorbehalten.

² Die Rückforderung verjährt innerhalb von fünf Jahren nach der Bezahlung der Nichtschuld.

³ Die Verjährung wird durch jede Einforderungshandlung und jede Berichtigung durch die zuständige Behörde unterbrochen; sie steht still, solange die abgabepflichtige Person in der Schweiz nicht betrieben werden kann.

⁴ In jedem Fall verjährt die Abgabeforderung nach 15 Jahren.

Art. 16 Amtshilfe und Anzeigepflicht

¹ Die mit dem Vollzug dieses Gesetzes betrauten Behörden unterstützen sich gegenseitig in der Erfüllung ihrer Aufgabe; sie erteilen sich gegenseitig die benötigten Auskünfte und gewähren einander auf Verlangen Einsicht in amtliche Akten.

² Die Polizei- und Steuerbehörden von Bund, Kantonen und Gemeinden erteilen den mit dem Vollzug dieses Gesetzes betrauten Behörden auf Ersuchen alle erforderlichen Auskünfte.

¹⁾ SR 631.0

²⁾ SR 281.1; AS 1995 1227

³ Verwaltungsorgane des Bundes und der Kantone, die in ihrer dienstlichen Tätigkeit eine Widerhandlung wahrnehmen oder von einer solchen Kenntnis erhalten, sind verpflichtet, sie der für die Veranlagung zuständigen Behörde anzuzeigen.

⁴ Die Gewährung der Amtshilfe in Strafsachen zwischen Bundes- und kantonalen Behörden richtet sich nach Artikel 30 des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes ¹⁾.

Art. 17 Erlass der Abgabe

¹ Die für die Veranlagung zuständige Behörde kann der abgabepflichtigen Person, für die infolge einer Nottlage die Bezahlung der Steuer oder eines Zinses eine grosse Härte bedeuten würde, die geschuldeten Beträge ganz oder teilweise erlassen.

² Das Erlassgesuch muss innerhalb eines Jahres nach der Abgabefestsetzung und schriftlich begründet bei der zuständigen Behörde eingereicht werden. Der Entscheid dieser Behörde kann an die Eidgenössische Oberzolldirektion weitergezogen werden.

Art. 18 Statistik

Die Daten über die ermittelten Fahrleistungen können unter Wahrung des Datenschutzes für statistische Zwecke verwendet werden.

5. Abschnitt: Abgabeverwendung

Art. 19

¹ Der Reinertrag wird zu einem Drittel als gebundene Ausgabe den Kantonen zugewiesen und verbleibt zu zwei Dritteln beim Bund.

² Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.

³ Die Kantone verwenden ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.

⁴ Bei der Verteilung des Anteils der Kantone nach Absatz 1 sind die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen. Im übrigen berechnet sich die Verteilung der Beiträge an die Kantone nach:

- a. der Länge der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen;
- b. den Strassenlasten der Kantone;
- c. der Bevölkerung der Kantone;
- d. der steuerlichen Belastung des Motorfahrzeugverkehrs.

¹⁾ SR 313.0

6. Abschnitt: Strafbestimmungen und Rechtsmittel

Art. 20 Gefährdung oder Hinterziehung der Abgabe

¹ Wer die Abgabe vorsätzlich hinterzieht oder gefährdet, sich oder einer anderen Person sonstwie einen unrechtmässigen Abgabevorteil verschafft oder die gesetzmässige Veranlagung gefährdet, wer ungerechtfertigt eine Vergünstigung oder Rückerstattung erwirkt oder in einem Rückerstattungs-gesuch unrichtige Angaben macht, wird mit Busse bis zum Fünffachen der hinterzogenen oder gefährdeten Abgabe oder des unrechtmässigen Vorteils bestraft. Bei fahrlässiger Begehung beträgt die Busse bis zum Dreifachen der hinterzogenen oder gefährdeten Abgabe oder des unrechtmässigen Vorteils. Vorbehalten bleiben die Artikel 14–16 des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes¹⁾. Die Mindestbusse beträgt 100 Franken.

² Kann der gefährdete oder hinterzogene Abgabebetrag nicht genau ermittelt werden, so wird er geschätzt.

³ Versuch und Gehilfenschaft sind strafbar.

⁴ Erfüllt eine Handlung gleichzeitig den Tatbestand einer Gefährdung oder Hinterziehung der Abgabe und einer durch die Eidgenössische Zollverwaltung zu verfolgenden Widerhandlung gegen andere Abgabenerlasse des Bundes oder einer Zollwiderhandlung, so wird die für die schwerste Widerhandlung verwirkte Strafe verhängt; diese ist angemessen zu erhöhen.

Art. 21 Andere strafbare Handlungen

Die Artikel 14–17 des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes¹⁾ sind auch im kantonalen Verfahren anwendbar.

Art. 22 Strafverfolgung

¹ Die Strafverfolgung und Beurteilung von Widerhandlungen, die inländische Fahrzeuge betreffen, ist Sache der Kantone.

² Widerhandlungen, die ausländische Fahrzeuge betreffen, werden nach dem Verwaltungsstrafrechtsgesetz¹⁾ durch die Eidgenössische Zollverwaltung verfolgt und beurteilt.

Art. 23 Rechtsmittel

¹ Soweit der Vollzug den Kantonen obliegt, können Verfügungen der ersten kantonalen Instanzen innerhalb von 30 Tagen bei der Eidgenössischen Oberzolldirektion angefochten werden.

² Soweit der Vollzug den Zollbehörden obliegt, können Verfügungen des Zollamtes innerhalb von 30 Tagen bei der Eidgenössischen Oberzolldirektion angefochten werden.

³ Der Entscheid der Eidgenössischen Oberzolldirektion unterliegt der Beschwerde an die Eidgenössische Zollrekurskommission.

¹⁾ SR 313.0

⁴ Im übrigen richtet sich das Beschwerdeverfahren nach den Bestimmungen über die Bundesrechtspflege, insbesondere nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz¹⁾ und dem Bundesrechtspflegegesetz²⁾.

7. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 24 Aufhebung bisherigen Rechts

¹ Auf die Abgabe nach Artikel 21 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung wird, gestützt auf dessen Absatz 8, verzichtet.

² Die Schwerverkehrsabgabe-Verordnung vom 26. Oktober 1994³⁾ wird mit dem Inkrafttreten des Gesetzes aufgehoben.

Art. 25 Übergangsbestimmung

Bis zum Inkrafttreten einer Verfassungsgrundlage für die Abgabeverwendung im Sinn von Artikel 19 Absatz 2 wird der Ertrag der Abgabe nach Vorgabe von Artikel 36^{quater} der Bundesverfassung verwendet.

Art. 26 Referendum und Inkrafttreten

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

8631

¹⁾ SR 172.021

²⁾ SR 173.110

³⁾ AS 1994 2509, 1995 4425

Anhang C: Wer unterstützt die LSVA?

Stand 15. Mai 1998, in alphabetischer Reihenfolge

1. Parteien

Christlich-demokratische Partei (CVP)
Freisinnig-demokratische Partei (FDP)
Grüne Partei (GP)
Landesring der Unabhängigen (LdU)
Sozialdemokratische Partei (SP)

2. Umweltverbände und Gewerkschaften (Mitglieder des Komitees für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe)

Greenpeace Schweiz
Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband (SEV)
Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)
Verein Alpen-Initiative
Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (ÄfU)
Christlich-Nationaler Gewerkschaftsbund (CNG)
Christliche Gewerkschaft Verkehr - Militär - Zoll (GCV)
Fachfrauen Umwelt
Föderativverband des Personals öffentlicher Verwaltungen und Betriebe (FöV)
Gesellschaft der Ingenieure der SBB (GdI)
IG Velo Schweiz
Naturfreunde Schweiz
Oltener Verband - Verband von Kadern der SBB (OV)
Pro Bahn Schweiz
Pro Natura - Schweizerischer Bund für Naturschutz
Schweizer Heimatschutz
Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz (SGU)
Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz und Landschaftspflege (SL)
Verband des Personals öffentlicher Dienste (VPOD)
WWF Schweiz

3. Wirtschaftsverbände

Arbeitgeberverband der Schweizer Maschinenindustrie (ASM)
Föderation der Schweiz. Nahrungsmittelindustrien (FIAL)
Gesellschaft zur Förderung der schweizerischen Wirtschaft (Wf)
Schweizerischer Arbeitgeberverband
Schweizerischer Handels- und Industrieverein (Vorort)
Shipper's Council
Textilverband Schweiz (TVS)
Verein Schweizerischer Maschinen-Industrieller (VSM)

Anhang D: Weitere Informationen zur LSVa auf dem Internet:

Homepage des Komitees für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe:

in deutscher Sprache: www.lsva.ch
in französischer Sprache: www.rplp.ch
in italienischer Sprache: www.ttp.ch

Ausserdem:

Verein Alpeninitiative www.alpeninitiative.ch
Verkehrsclub der Schweiz www.vcs-ate.ch
Wirtschaftsförderung www.wf-online.ch