

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

aus der Sicht der Wirtschaft

Inhalt

- 1 Das Wichtigste in Kürze**
 - 1.1 Politische Beurteilung
 - 1.2 Wirtschaftliche Beurteilung

- 2 Auseinandersetzung mit den wichtigsten Argumenten der LSVA-Gegner**
 - 2.1 500 Franken pro Haushalt?
 - 2.2 Untragbare Kosten für die Wirtschaft?
 - 2.3 30'000 Arbeitsplätze gefährdet?
 - 2.4 100'000 Franken pro Lastwagen?
 - 2.5 Lastwagengewerbe wird kaputtgemacht?
 - 2.6 Die ganze Schweiz zahlt wegen 5% Transitverkehr?
 - 2.7 Benachteiligung der Randgebiete?
 - 2.8 Verfassungswidrige Abgabe?

Anhang

Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Stand: 7. April 1998

Gesellschaft zur Förderung der schweizerischen Wirtschaft (Wf)
Mainaustrasse 30, 8034 Zürich
Tel. 01 382 22 88 / Fax 01 383 82 27
Kontaktperson: Theo Zijdenbos

1 Das Wichtigste in Kürze

1.1 Politische Beurteilung

- Das Schweizer Volk hat in verschiedenen Abstimmungen zum Ausdruck gebracht, dass es die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene will. Es ist insbesondere davon auszugehen, dass die volkswirtschaftlich sinnvolle Aufhebung der heutigen 28-Tonnen-Limite nur mit flankierenden Massnahmen politisch realisiert werden kann.
- Breite Bevölkerungskreise werden einem bilateralen Abkommen mit einer Öffnung für 40tonner nur zustimmen, wenn glaubwürdige Schutzmassnahmen vorhanden sind.
- Marktwirtschaftliche, bzw. fiskalische Lenkungsmaßnahmen sind aus der Sicht der Wirtschaft polizeilichen Massnahmen vorzuziehen.
- Der mit der EU auszuhandelnde Strassenpreis kann in der Schweiz nur mit der LSVA erhoben werden. Eine alternative Gesetzesgrundlage ist nicht vorhanden. Eine Erhöhung der heutigen Pauschalabgabe verlangt nach einer Verfassungsänderung; eine Alpentransitabgabe (oder Tunnelgebühr) kann in der erforderlichen Höhe innenpolitisch nicht realisiert werden, resp. ist im Entwurf Landverkehrsabkommen auf max. 15% beschränkt.

1.2 Wirtschaftliche Beurteilung

- Wenn die Schweiz ein Bilaterales Abkommen mit der EU abschliesst, das die Erhebung der LSVA regelt, dann ist die Europaverträglichkeit gegeben und mögliche Retorsionsmassnahmen entfallen.
- Die LSVA ist der Schlüssel zum Abschluss des Landverkehrsabkommens. Ohne Einigung in diesem Bereich ist der Abschluss in den übrigen sechs für die Wirtschaft ebenso bedeutenden Dossiers nicht möglich. Diese Chance zur Normalisierung unserer Beziehung zur EU muss genutzt werden.
- Die LSVA wird bei der Einführung im Jahr 2001 rund 750 Mio. Franken erbringen. Bei Anwendung des mit der EU-Kommission vereinbarten Transitpreises von ca. 330 Franken (umgerechnet 2.75 Rp./tkm) und bei weiterem Wachstum der Strassenverkehrsleistung sind im Jahr 2005 Erträge von rund 1.5 Mrd. Franken zu erwarten.

- Rund ein Drittel dieser Abgaben wird vom ausländischen Verkehr erbracht. Die verbleibende Belastung der schweizerischen Volkswirtschaft mit maximal 1 Mrd. Franken im Jahr 2005 ist insofern zu relativieren, als gleichzeitig die schweizerische Gewichts-Limite den EU-Normen angepasst wird. Die resultierende Produktivitätssteigerung hat Kostenersparnisse zur Folge, welche die LSVA ganz oder teilweise kompensieren. Der Strukturwandel in der von Überkapazitäten geprägten Strassentransportbranche wird dabei beschleunigt.
- Es ist nicht zu bestreiten, dass die LSVA die schweizerische Wirtschaft etwas kostet. Diese Kosten sind jedoch unter Beachtung aller Vor- und Nachteile insgesamt vertretbar.
- Entscheidend sind nicht nur die Kosten, sondern auch die Verwendung des Ertrages. Diesbezüglich schneidet die LSVA gut ab. Der Ertrag wird fast vollumfänglich im Verkehrsbereich reinvestiert; ein modernes Verkehrssystem stärkt den Standort Schweiz. (Die 200 Mio. Franken zur Verbilligung des Schweizer Bahnangebots können ebenfalls den LSVA-Erträgen entnommen werden.)
- Rund zwei Drittel sind vorgesehen für den Fonds für die Bahngrossprojekte, ein Drittel geht an die Kantone, vorab für deren Strassenlasten.
- Diese Verwendung schafft und sichert zahlreiche langfristige Arbeitsplätze in allen Landesteilen, vorwiegend in der Baubranche sowie in der Maschinenindustrie.
- Den Kosten der LSVA stehen Kosten gegenüber, welche bei einem Verzicht auf die LSVA anfallen würden. Namentlich würde der Güterverkehr auf der Schiene einbrechen und damit u.a. rund 3000 private Anschlussgleise sowie rund 7000 private Güterwagen obsolet machen. Volkswirtschaftlich schwerwiegend wären die Staus und Verkehrszusammenbrüche im Mittelland und an den Alpenübergängen.
- Ebenfalls zu berücksichtigen ist, dass die schweizerischen Transporteure mit dem bilateralen Abkommen den Zugang zum europäischen Strassentransportmarkt erhalten.

2. Auseinandersetzung mit den wichtigsten Argumenten der LSVA-Gegner

2.1 500 Franken pro Haushalt?

- Nur rund 11 Franken wird ein schweizerischer Durchschnittshaushalt jährlich für die Schwerverkehrsabgabe aufwenden. Denn die Schwerverkehrsabgabe wird durch neue Transportvorteile (40tonner) weitgehend ausgeglichen.
 - Die gesamten Transportkosten machen generell nur einen sehr kleinen Teil der Verbraucherpreise aus. Selbst im ungünstigsten Fall würde beispielsweise ein Joghurt nur einen halben Rappen teurer.
 - Der Wettbewerb wirkt preisdämpfend.
 - Die 500-Franken-Behauptung der ASTAG ist dreifach falsch: Sie rechnet die gesamten Aufwendungen für die Schwerverkehrsabgabe den privaten Haushalten an, selbst jenes Drittel, das vom ausländischen Verkehr bezahlt wird. Zudem unterschlägt sie die Transportvorteile der 32-, 36- und 40tonner, und sie rechnet mit Extremwerten (höchste Tarife und grösste Transportleistungen).
- Die jährlichen Verbrauchsausgaben eines Privathaushaltes betragen rund Fr. 58'000. Davon macht der Anteil Transportkosten rund Fr. 1'100 aus. Die Verteuerung der Transportkosten durch die LSVA beträgt netto im Binnenverkehr 1%. resp. 11 Franken.
- 1% ergeben sich, weil die Einführung der 40t-Limite die Transportkosten im Binnenverkehr um 18% senkt, andererseits die Erhebung einer LSVA von 2,5 Rp./tkm die Transportkosten um 19% erhöht. Selbst bei der ungünstigsten Annahme von netto 5% Erhöhung würden die privaten Haushalte nur mit 55 Fr. jährlich belastet.
- Soviel macht die LSVA beispielsweise pro Joghurt aus: In der Branche "Nahrungs-, Futtermittel und Getränke" beträgt der Transportkostenanteil durchschnittlich 4 Prozent. Bei einem Joghurt zum Preis von 70 Rp. betragen die gesamten Transportkosten folglich etwa 2,8 Rp. Bei gleichzeitiger Erhöhung der Gewichtslimite und Einführung Schwerverkehrsabgabe von 2,5 Rp./tkm betragen die Mehrkosten 1%, d.h. 0,028 Rappen. Die Abgabe allein, ohne Abzug von Transportvorteilen, beträgt rund 0,5 Rappen
- Schon heute werden 24% der (pauschalen) Schwerverkehrsabgabe von ausländischen LKW bezahlt. Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe werden es im Jahr 2005 ca. 38% sein.

- Schrittweise mit der Einführung der Schwerverkehrsabgabe sollen die generellen Limiten für das Gesamtgewicht (Fahrzeug und Transportgut) von heute 28 Tonnen auf 34 Tonnen im Jahr 2001 und auf 40 Tonnen im Jahr 2005 erhöht werden. 28-Tonnen-Fahrzeuge können mit rund 16 Tonnen beladen werden, 40-Tonnen-Fahrzeugen mit rund 25 - 26 Tonnen. Wenn statt zwei Fahrten mit 28tonnern nur eine Fahrt mit dem 40tonner erforderlich ist, dann sind die Transportkosten (ohne Schwerverkehrsabgabe) tiefer als heute.
- Natürlich eignen sich 40tonner nicht für alle Transportbedürfnisse. Schätzungen gehen aber davon aus, dass die Produktivität des Transportwesens um 29 - 60 Prozent gesteigert wird (im Binnenverkehr 29%, im Import/Export 45%, im Transit 60%). Der Strassentransport kann künftig in vielen Fällen rationeller ausgeführt werden und folglich resultieren auch Kostensparnisse.
- Im konkreten Fall wird der Preis von 1 Franken für eine 1,5-Liter-Flasche Valser-Wasser durch die Schwerverkehrsabgabe (Tarif 2,5 Rp.) für die Lieferung von Vals nach Zürich und Retourfahrt (total 320 km mit dem 28tonner) um etwa 2.5 Rappen verteuert. Total beträgt die Abgabe nämlich 224 Franken für rund 9'000 Flaschen. Während die Abgabe für die einzelnen Konsumenten kaum spürbar ist, kann sie die Lieferanten jedoch bewegen, die Bahn zu benutzen.
- Bei höherwertigen Produkten ist der Anteil der Schwerverkehrsabgabe am gesamten Produktpreis sogar verschwindend klein. Beispielsweise der Transport eines Kühlschranks im Wert von 1400 Franken von Bern nach Zürich kostet im 28tonner rund 1 bis 2 Franken Schwerverkehrsabgabe (rund 0,1% des Verkaufspreises), im 40tonner noch weniger. Beim Transport eines Computers von 3000 Franken Wert beispielsweise von Basel nach Glarus beträgt die Abgabe rund 3 Franken.
- Bei schweren Gütern mit kleiner Wertschöpfung (z.B. Sand) macht sich die LSVA deutlicher bemerkbar. Der Wert von 16 Tonnen Sand auf einem Lastwagen (28tonner) beträgt rund 480 Franken. Für eine Fahrt von 50 km kosten diese 16 Tonnen Sand 35 Franken LSVA (2,5 Rp./tkm). Das sind rund 7% des transportierten Wertes. Schwere Gütertransporte dieser Art profitieren aber von der in einem ersten Schritt für das Jahr 2001 geplanten Zulassung von 34tonnern, denn entsprechende Fahrzeuge sind bereits weit verbreitet, aber durch die geltende 28-Tonnen-Limite nicht optimal nutzbar. Ohnehin werden derartige Produkte in der Regel nicht über längere Strecken auf der Strasse transportiert. Die schweizerische Zementindustrie etwa benutzt in grossem Mass das Schienennetz.

2.2 Untragbare Kosten für die Wirtschaft?

- Netto steigen die Transportkosten im Binnenverkehr durchschnittlich nur gerade 1%, dank neuen Transportvorteilen (40t-Limite).
 - Mindestens ein Drittel der Abgabe wird von ausländischen Fahrzeugen (Lkw) entrichtet. Dies betrifft den Transitverkehr, aber auch den Importverkehr (mit vorwiegend ausländischen Fahrzeugen. Nicht eingerechnet ist dabei der schweizerische Exportverkehr.
 - Bei realistischer Betrachtung zahlt die Binnenwirtschaft nur etwa halbsoviel wie bei einer Maximalrechnung. Dabei werden in ähnlichem Umfang Kostensenkungen realisiert (40tonner).
- Die Schwerverkehrsabgabe wird berechnet nach gefahrenen Kilometern und zugelassenem Gesamtgewicht des Lastwagens (Tonnen x Kilometer; tkm).
 - Gemäss Gesetz kann die Abgabe maximal 3.0 Rp./tkm betragen (mind.Tarif 0,6 Rp./tkm). Die schrittweise Einführung soll im Jahr 2001 mit 1.6 Rp./tkm erfolgen. Bei genereller Zulassung von 40tonnern kann der Tarif für leichtere Fahrzeuge um bis zu einem Fünftel reduziert werden. Für bestimmte Transporte (z.B. Kombiverkehr, Reisedcars) sind Ermässigungen vorgesehen. Land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sind von der Abgabepflicht befreit.
 - Das Transportgewerbe droht seinen Kunden mit der LSVA - aber verschweigt die Kostensenkung durch 40tonner.
 - Gleichzeitig mit der Schwerverkehrsabgabe sollen die Gewichtslimiten mit der EU harmonisiert werden. Mit einem 40tonner lässt sich bis 60 % mehr transportieren als mit einem heutigen 28tonner. Das spart unnötige, teure Umladereien an der Grenze und Doppelfahrten im Inland.
 - Heute ist mit der 28t-Limite (Gesamtgewicht) die Nutzlast auf rund 16 Tonnen begrenzt. Mit der 40t-Limite kann die Nutzlast bis auf 26 Tonnen vergrössert werden.
 - Schwerverkehrsabgabe und Transportvorteile (40t-Limite) gleichen sich im Durchschnitt für den gesamten Binnenverkehr weitgehend aus (bei teilweiser Umrüstung auf 40tonner).
 - Netto 1 %: Die Schwerverkehrsabgabe (2,5 Rp./tkm) verteuert die Transportkosten um 19 %.Die höheren Gewichtslimiten senken sie um 18 %.
 - Vorgesehen ist u.a. auch die Einführung einer Tagespauschale von Fr. 25.--, womit sich faktisch gegenüber heute für den Car-Tourismus kaum etwas verändert.

Voraussagen für das Jahr 2005 sind naturgemäss Schätzungen. So ist z.B. heute nur schwer berechenbar, wie sich das schweizerische Bahnangebot, die geplanten Güterschnellbahnen und die Einführung höherer Abgaben in der EU auf die Verkehrsleistung in der Schweiz auswirken. Die nachstehenden Zahlen zeigen eine mittlere Variante sowie die unteren und oberen Extremwerte.

Realistischer Mittelwert

Total 1'500 Mio. Franken:

davon ausländische Lkw 500 Mio. Fr. und schweiz. Lkw 1'000 Mio. Fr.

Dieser Betrag ist ein realistischer Mittelwert im Jahr 2005 unter Annahme folgender Bedingungen:

1. Weitere Zunahme der Verkehrsleistung* bis im Jahr 2005
2. Für 40tonner gilt der Tarif von 2.75 Rp./tkm (entsprechend bilateralem Vertragsentwurf)
3. Für Fahrzeuge bis 28 Tonnen gilt der Tarif von 2.2 Rp./tkm (Reduktion um einen Fünftel gemäss Gesetz)
4. Für spezielle Transporte (z.B. Kombiverkehr, Personentransporte) gelten Erleichterungen, gemäss Gesetz (total rund 100 Mio. Franken).

*die Zunahme der Verkehrsleistung ist nicht gleichzusetzen mit einer entsprechenden Zunahme der Fahrten, denn mit der Schwerverkehrsabgabe und der Einführung von 40tonnern wird insbesondere die Auslastung pro Fahrzeug wesentlich verbessert (höhere Nutzlasten, Vermeidung von Leerfahrten etc.).

Oberer Extremwert

Total 1'800 Mio. Franken:

davon ausländische Lkw 600 Mio. Fr. und schweiz. Lkw 1'200 Mio. Fr.

Nur eine Maximalrechnung ergibt diese Zahl. Sie setzt voraus, dass bei starker Verkehrszunahme für alle Fahrzeuge der Maximaltarif von 3 Rp./tkm gelten würde.

Untere Extremwerte

Total 1'100 Mio. Franken:

davon ausländische Lkw 366 Mio. Fr. und schweiz. Lkw 734 Mio. Fr.

Dieser Betrag berechnet sich unter der Annahme, dass die Verkehrsleistung auf der Strasse bei einem Abgabesatz von 2,5 Rp./tkm gleich wie 1993 bleibe.

Total 750 Mio. Franken:

ausländische Lkw 250 Mio. Fr. und schweiz. Lkw 500 Mio. Fr.

Soviel dürfte die Abgabe bei der Einführung im Jahr 2001 mit dem generellen Tarif von 1,6 Rp./tkm ungefähr einbringen.

2.3 30'000 Arbeitsplätze gefährdet?

- Die bisherige Beschäftigungszunahme im Strassentransportgewerbe setzt sich trotz Schwerverkehrsabgabe fort, jedoch abgeschwächt.
 - Die LSVA-Gegner rechnen (bei ihren Ertragsrechnungen) mit einer starken Zunahme des Güterverkehrs auf der Strasse. Der behauptete Stellenabbau ist dazu ein Widerspruch.
 - Der Lastwagenverkehr hat in den letzten 10 Jahren trotz Rezession massiv zugenommen. Die Schwerverkehrsabgabe wird diesen Mehrverkehr - und eben auch die entsprechenden Arbeitsplätze - nicht einfach verschwinden lassen, sondern teilweise auf die Bahn bringen. Nicht zuletzt für die Feinverteilung werden dabei weiterhin Chauffeure gebraucht. Ebenso braucht es Personal für die Logistikleistungen.
 - Mit dem Ablauf des Transitabkommens im Jahre 2005 fällt die 28-Tonnen-Limite. Ohne Schwerverkehrsabgabe würde der Bahngüterverkehr massiv einbrechen, was rund 5'000 Arbeitsplätze gefährdet.
 - Demgegenüber schafft und sichert die Schwerverkehrsabgabe über 30'000 Arbeitsplätze, weil mit dem Ertrag Bahnen gebaut und Strassen erstellt und repariert werden.
- Die heutigen Behauptungen der ASTAG erinnern an die Schwarzmalerei vor der Einführung der Pauschalen Schwerverkehrsabgabe im Jahr 1984. Entgegen den damaligen Drohungen hat die Zahl der Beschäftigten im Strassentransportgewerbe trotz Rezession zugenommen.
- Dieser Trend wird auch bei einer Güterverlagerung auf die Bahn anhalten, weil sich die Struktur des Güterverkehrs wandelt: Immer mehr Bedeutung erhält die pünktliche Lieferung von kleineren Sendungen und von Express-Diensten ("just in time"). Folglich wird der Bedarf an Chauffeuren auch bei einer Verlagerung des schweren Langstreckenverkehrs auf die Bahn eher zunehmen, nicht zuletzt auch deshalb, weil für die Feinverteilung ab Bahnterminal weiterhin Lastwagen eingesetzt werden. Zunehmen werden insbesondere auch die Logistikstellen zur Optimierung der Transporte (Vermeidung von Leerfahrten etc.).
- Bei Einführung der Schwerverkehrsabgabe und der 40t-Limite kann mit einer weiteren Zunahme von Arbeitsplätzen im Strassentransportgewerbe gerechnet werden. Ohne Schwerverkehrsabgabe, aber unter Beibehaltung der 28t-Limite, wäre die Zunahme zwar noch grösser, aber zulasten der Bahn-Arbeitsplätze.

- Die Schwerverkehrsabgabe begünstigt Transportfirmen mit Sitz in der Schweiz, weil die Nähe zum Kunden Leerfahrten vermindert. Eine Verlagerung ins Ausland bringt im Binnenverkehr gar nichts, denn die Abgabe pro gefahrenen Kilometer in der Schweiz ist für in- und ausländische Fahrzeuge genau gleich hoch. Und für die im Ausland gefahrenen Kilometer wird die schweizerische Schwerverkehrsabgabe natürlich nicht erhoben. Andererseits haben Schweizer Firmen, welche im internationalen Fernverkehr tätig sind, schon heute ihre Niederlassungen im Ausland.

- Praktisch der ganze Ertrag der Schwerverkehrsabgabe, das sind bei der schrittweisen Einführung ab 2001 ca. 750 Mio. Fr., ab 2005 ca. 1500 Mio. Fr., wird investiert in den Unterhalt und die Modernisierung der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur. Vorgesehen ist, rund zwei Drittel für die Bahn-Grossprojekte (Bahn 2000, NEAT, Anschlüsse an das europäische Netz, Lärmschutz) zu investieren. Ein Drittel geht an die Kantone, vorab für die Deckung ihrer Strassenkosten (Bau und Unterhalt). Diese Investitionen nützen der ganzen Volkswirtschaft, denn funktionierende Verkehrswege statt kostspieliger Staus sind ein wesentlicher Faktor für die Konkurrenzfähigkeit eines Landes. Berechnungen zeigen weiter, dass Investitionen von 1 Mrd. Franken eine Erhöhung des Bruttoinlandproduktes von rund 2,35 Mrd. Franken auslösen.

- Diese Investitionen schaffen und sichern direkt über 30'000 Arbeitsplätze. Allein die Bahn-Grossprojekte schaffen dauerhafte Beschäftigung für rund 45'000 Arbeitnehmer. Die Schwerverkehrsabgabe finanziert rund die Hälfte dieser Investitionen, d.h. über 22'500 Arbeitsplätze. Aus dem Strassendrittel werden weitere rund 11'000 Arbeitsplätze finanziert. Die direkte Beschäftigungswirkung der Schwerverkehrsabgabe beträgt folglich rund 33'500 Arbeitsplätze, und sie kommt - weil das Strassen- und Schienennetz das ganze Land umfasst - sämtlichen Regionen zugute. Von Beschäftigungsimpulsen werden die Bauwirtschaft, die Maschinenindustrie (Rollmaterial), die Elektroindustrie (Bahninfrastruktur) sowie weitere vor- und nachgelagerte Branchen profitieren.

- Ohne Schwerverkehrsabgabe und bei Erhöhung der Gewichtslimiten wird der Bahngüterverkehr massiv einbrechen. Volkswirtschaftlich wäre es völlig unsinnig, unser hochentwickeltes und leistungsfähiges Bahnsystem aufzugeben. Insbesondere für die rund 3'000 Unternehmen in der Schweiz, welche für 3 Mrd. Franken eigene Anschlussgeleise finanziert haben, wäre der Schaden enorm. Auch rund 7'000 private Bahngüterwagen würden nutzlos.

- Wenn der Güterverkehr auf der Schiene einbricht, gefährdet dies direkt rund 5'000 Arbeitsplätze, nämlich rund 4'000 bei der SBB und weitere rund 1'000 Arbeitsplätze bei Privatbahnen sowie weitere in den verladenden Betrieben. Indirekt verbunden mit dem Bahngüterverkehr sind weitere Arbeitsplätze in der inländischen Rollmaterialindustrie.

2.4 100'000 Franken pro Lastwagen?

- Dieser Betrag ist etwa 5 bis 10 mal zu hoch gegriffen. Soviel zahlen würde nämlich nur ein 40tonner, der extrem viel fährt (über 80'000 km im Jahr, ausschliesslich in der Schweiz) und bei einem Höchstsatz von 3 Rp.
 - Dieses Fahrzeug würde aber auch stark profitieren von der erhöhten Gewichtslimite und von den grossen Fahrleistungen - und dabei natürlich auch unsere Strassen übermässig beanspruchen.
 - Die Schwerverkehrsabgabe wird schrittweise und mit einer Anpassungszeit von 7 Jahren eingeführt.
 - Für kleinere Fahrzeuge (bis 28 Tonnen Gesamtgewicht) kann der Tarif um bis zu einem Fünftel reduziert werden.
 - Bestimmte Transporte können ganz oder teilweise befreit werden; umwelt-schonende Fahrzeuge erhalten Rabatt.
- Der durchschnittliche Schweizer Lastwagen hat ein Gesamtgewicht von 16 Tonnen und fährt rund 45'000 km im Jahr. Bei einem Tarif von 1,6 Rp. (ab 2001) ergibt dies 11'500 Franken, bei 2,5 Rp. sind es 18'000 Franken (frühestens ab 2005). Bei einem realistischen Mittelwert von 2,2 Rappen beträgt die Abgabe 15'840 Franken.
- Im Bauhauptgewerbe rechnet man für ein 26-Tonnen-Fahrzeug (Kipper) mit einer Jahresleistung von 15'000 km. Dies ergibt bei einem Tarif von 1,6 Rp. 6'240 Franken, bei 2,5 Rp. sind es 9'750 Franken, bei 2,2 Rp. sind 8'580 Franken.
- Zum Vergleich: Heute zahlt ein Lastwagen (Klasse 22 bis 28 Tonnen) die Pauschale Abgabe von 4'000 Franken - ob er 10'000 Kilometer fährt oder 100'000. Das ist ökonomisch falsch und verkehrspolitisch kontraproduktiv.
- Die von der ASTAG propagierte Alternative (Verdoppelung der Pauschalabgabe auf 8'000 Fr.) "bestraft" den kleingewerblichen Lokalverkehr. Denn pauschale Abgaben verteuern die Fixkosten. Sie treffen damit in erster Linie jene Halter, welche relativ kurze Strecken fahren, z.B. den lokalen Verteilerverkehr und Bautransporte. Der Güterverkehr über lange Strecken wird dagegen geschont, weil sich in diesem Fall die Pauschalabgabe auf viel mehr Kilometer verteilen lässt.

- Ein Kipper im Baugewerbe fährt pro Jahr rund sechsmal weniger Kilometer als ein Transitlastwagen, aber beide würden die gleich hohe Abgabe entrichten müssen. Dabei wäre der Transitverkehr (lange Strecken) am besten für die Umlagerung auf die Bahn geeignet.
- Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wird nicht von heute auf morgen, sondern schrittweise ab 2001 und mit einem reduzierten Satz von 1,6 Rp./tkm eingeführt. Der Höchstsatz wird frühestens ab 2005 angewendet.
- Das Gesetz sieht vor, dass nur für 40tonner der Maximaltarif von 3 Rp./tkm angewendet werden soll. Für kleinere Fahrzeuge bis (28 Tonnen Gesamtgewicht) kann der Satz gegenüber dem Tarif für 40tonner um bis zu einem Fünftel reduziert werden.
- Der Bundesrat kann bestimmte Fahrzeuge mit besonderem Verwendungszweck von der Abgabe ganz oder teilweise befreien. Für den Personentransport (z.B. Cars) wird nur eine Pauschalabgabe von höchstens 5000 Franken erhoben. Land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sind von der Abgabepflicht befreit.
- Die Abgabe wird so gestaltet, dass umweltschonende Fahrzeuge weniger, schmutzige Fahrzeuge hingegen mehr bezahlen.

2.5 Lastwagengewerbe wird kaputtgemacht?

- Die meisten Tonnen und Kilometer werden nicht von kleinen Gewerbebetrieben gefahren, sondern von Grossunternehmen wie Migros, von international tätigen Speditionsfirmen und Transitunternehmen.
 - Was für die kleineren Transportbetriebe heute übrigbleibt, sind vor allem lokaler Verteilverkehr und Spezialtransporte. Auch diesen Verkehr wird es weiterhin geben.
 - Die leistungsabhängige Abgabe ist gerecht, weil sie für Wenigfahrer tiefer ist als für Vielfahrer.
- Die Abgabe ist gerecht, weil sie nach den gefahrenen Kilometern und dem Lastwagengewicht berechnet wird. Damit wird ein lokaler Transporteur mit einem mittelschweren Lastwagen 5 - 10 mal weniger bezahlen als der Langstreckenverkehr mit 40tonnern.
 - Die Schwerverkehrsabgabe (Tarif 2,5 Rp.) macht bei einem 28tonner mit einer durchschnittlichen Fahrleistung von 45'000 km im Inland nur rund 15 Prozent der gesamten Betriebskosten aus. Die Lohn- und Administrationskosten betragen rund 50 Prozent, die Kosten für Amortisation, Unterhalt, Treibstoffe, Versicherungen, Zinsen und Steuern machen rund 35 Prozent aus.
 - Im Transportgewerbe herrscht wegen Ueberkapazitäten ein heftiger Preiskampf. Die heutige Pauschale Schwerverkehrsabgabe fördert dabei die unsinnige Politik der Dumpingpreise, weil sie pro zusätzlich gefahrenen Kilometer immer billiger wird. Mit der leistungsabhängigen Abgabe erhalten lokale Transportbetriebe hingegen einen Distanzschutz.
 - Die Verkehrsleistung auf der Strasse hat auch während der Rezession weiterhin zugenommen. Dieser Trend wird anhalten, aber ein Teil des Wachstums wird auf die Schiene verlagert. Für leistungsfähige Transportbetriebe bleibt ein Markt vorhanden, der mit Flexibilität - z.B. umfassendere Logistikangebote - erfolgreich bearbeitet werden kann.
 - Die Staus auf den Autobahnen und Hauptstrassen würden ohne Verlagerungspolitik (Schwerverkehrsabgabe und Bahnverbesserung) massiv zunehmen und dem Transportgewerbe grosse Kosten verursachen. Ein Vertreter des Transportgewerbes (Planzer) rechnet, dass ein halbstündiger Stau täglich allein seinen Betrieb im Jahr 3,6 Mio. Franken kostet. Für den gesamten Schwerverkehr beziffert er die Staukosten auf jährlich rund 3 Mrd. Franken (NZZ 16.1.1998, Initiative zum Ausbau der Nationalstrassen).
 - Zu berücksichtigen ist, dass die schweizerischen Transporteure mit dem bilateralen Abkommen den Zugang zum europäischen Strassentransportmarkt erhalten.

2.6 Die ganze Schweiz zahlt wegen 5 % Transitverkehr?

- Mindestens ein Drittel der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe wird im Jahr 2005 von ausländischen Lkw bezahlt.
 - Schon heute entrichten ausländische Fahrzeuge 24 % der pauschalen Schwerverkehrsabgabe.
 - Die Staus auf unseren Autobahnen, der Lärm und die Abgase in Städten und Dörfern werden auch von Lastwagen mit Schweizer Nummernschild verursacht. Es ist richtig, dass auch dieser Verkehr vermehrt auf die Bahn gebracht wird.
 - Nur die ausländischen Lastwagen zu besteuern wäre diskriminierend; ein Exportland wie die Schweiz könnte sich dies gegenüber seinen europäischen Nachbarn nicht leisten.
 - Eine Alpentransitabgabe - oder Tunnelgebühr am Gotthard, San Bernardino, Simplon und Grosser St. Bernhard - ist keine taugliche Alternative zur Schwerverkehrsabgabe, weil so im Mittelland der Schutz gegen übermässigen Lastwagenverkehr völlig fehlen würde. Auf der Ost-West-Achse ist der Schwerverkehr grösser als am Gotthard.
 - Einfach den Dieselpreis zu erhöhen würde nur den Binnenverkehr belasten; Transitfahrzeuge tanken billiger im Ausland.
- Nach der schrittweisen Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe werden im Jahr 2005 Einnahmen von rund 1,5 Milliarden Franken erwartet. Mindestens ein Drittel, also rund 500 Millionen Franken, wird dazumal von ausländischen Fahrzeughaltern bezahlt.
- Rund 38% der Strassenverkehrsleistungen (Tonnen x Kilometer) entfallen im Jahr 2005 auf ausländischen Verkehr. Nämlich Transitverkehr (24%) und Importverkehr (14%), mit grösstenteils ausländischen Fahrzeugen). Der Import/Exportverkehr profitiert von der 40t-Limite durch 23% Transportkostenverringerung; er wird also seine Schwerverkehrsabgabe dadurch kompensieren und nicht an die Schweizer Kunden überwälzen.
- Knapp zwei Drittel der Verkehrsleistungen werden von Schweizer Lastwagen erbracht (Binnenverkehr 55%, Export 7%).
- Heute entrichten ausländische Fahrzeuge 24% der pauschalen Schwerverkehrsabgabe, welche die Kilometerleistungen nicht berücksichtigt.

- Von LSVA-Gegnern wird vorgeschlagen, man könne einfach den Dieselpreis mit einem Zuschlag versehen. Diese Methode hätte zur Folge, dass nur der einheimische Transporteur zur Kasse käme; ausländische Fahrzeuge, namentlich im Transitverkehr, tanken schon heute nicht in der Schweiz, weil in den umliegenden Ländern der Dieselpreis tendenziell tiefer ist. Grosse Lastwagen können über 1000 Liter tanken und haben damit einen Aktionsradius, der weit grösser ist als die Schweiz.

2.7 Benachteiligung der Randgebiete?

- Die Preise der meisten Güter - vom Joghurt bis zum Auto - sind in der Regel national festgelegt, unabhängig von den örtlichen Transportverhältnissen.
 - Höhere Transportpreise bieten auch einen gewissen Distanzschutz für die Regionalwirtschaft (z.B. Land- und Forstwirtschaft, Transportgewerbe, Baugewerbe) gegen Konkurrenz aus entfernteren Zentren.
 - Auch die regionalen Zentren der Berggebiete (z.B. Sitten, Brig, Altdorf, Glarus, Chur) sind für 40tonner zugänglich; die Feinverteilung erfolgt mit kleineren Transportfahrzeugen mit erheblich tieferer Abgabe (unter 3,5 Tonnen keine Abgabe).
 - In grossen Wirtschaftsräumen des Mittellandes dürfen heute bereits 40tonner verkehren, nämlich in den Grenzregionen (10 km) und Terminalzonen (30 km Radius). Durch die gesamtschweizerische Anhebung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen werden diese heutigen Ungleichheiten beseitigt.
 - Ein Drittel der Schwerverkehrsabgabe - ab dem Jahr 2005 rund 500 Mio. Franken jährlich - fliesst in die Kantonskassen. Dabei müssen die Berg- und Randgebiete, und namentlich deren Strassennetz, besonders berücksichtigt werden.
 - Der Bund verwendet seinen Anteil vorab zum Aufbau eines attraktiven Schienennetzes mit internationalen Anschlüssen. Davon wird der Tourismus - im Berggebiet ein besonders wichtiger Wirtschaftsbereich - profitieren.
- In den Berg- und Randgebieten ist die Bahnversorgung schlechter und die Strassenabhängigkeit grösser als in den Wirtschaftszentren des Mittellandes. Diese Tatsache ist unbestritten. Allerdings werden die Auswirkungen der Schwerverkehrsabgabe auf diese Situation oft überschätzt.
- Namentlich ist zu berücksichtigen, dass heute markante Ungerechtigkeiten zulasten der Berg- und Randgebiete bestehen, welche mit der Einführung der Schwerverkehrsabgabe nun korrigiert werden. Heute können nämlich grosse Wirtschaftsräume des Mittellandes, nämlich die Grenzzonen (10 km) sowie die Terminalzonen (30 km Radius) fast gratis (Pauschalabgabe von 25 Franken im Tag) mit 40tonnern befahren werden. Die gesamtschweizerische Anhebung der Gewichtslimite und Einführung der Schwerverkehrsabgabe wird somit einen regionalwirtschaftlichen Ausgleich zugunsten der Randgebiete bewirken.
- Insgesamt ist der Anteil der Transportkosten am gesamten Produktpreis sehr klein. Bei einem Joghurt zum Preis von 70 Rappen macht eine Schwerverkehrsabgabe von 2,5 Rp/tkm rund 0,5 Rappen aus. Diese Rechnung gilt weitgehend auch für die Randgebiete, denn für die allermeisten

Produkte (auch Autos, Computer, Kleider etc.) gilt ein nationaler Mischpreis. Die Konsumentenpreise sind ja heute auch nicht billiger, wo besonders günstige Transportwege vorhanden sind.

- Den Belastungen der Berg- und Randgebiete durch die Schwerverkehrsabgabe stehen auch Entlastungen gegenüber. So werden diese Regionen aus dem Kantonsanteil des Reinertrages überproportionale Anteile erhalten. Das Gesetz verlangt nämlich, dass diesbezüglich die "besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen" sind.
- Zugunsten des Tourismus müssen Car-Unternehmen nur eine reduzierte Pauschalabgabe (höchstens 5'000 Franken für die schwersten Cars) bezahlen. Vorgesehen ist u.a. auch die Einführung einer Tagespauschale von Fr. 25.--, womit sich faktisch gegenüber heute für den Car-Tourismus kaum etwas verändert.
- Die Schwerverkehrsabgabe kann einen Distanzschutz für die lokalen Märkte und Transporteure entfalten. Beispielsweise hat im Bündnerland die Bahn deutlich Marktanteile im Holztransport an italienische Strassentransporteure verloren, welche mit ihren schweren Fahrzeugen auch in die Schweiz fahren dürfen. Mit der Schwerverkehrsabgabe werden sich die langen Anfahrtswege der italienischen Fahrzeuge nicht mehr lohnen.

2.8 Verfassungswidrige Abgabe?

- Der Verfassungsartikel über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ist am 20. Februar 1994 mit 67,1 % der Stimmen beschlossen worden. Damit wurde die Rechtsgrundlage für eine Abgabe zur Deckung der von der Allgemeinheit getragenen Kosten des Schwerverkehrs geschaffen.
- Das heutige Gesetz vollzieht diesen Verfassungsauftrag.
- Der Ertrag der Abgabe geht zu einem Drittel an die Kantone für deren Strassenlasten. Der Bund verwendet seinen Teil vorab zur Vermeidung von Schäden, resp. Reduktion der Folgekosten des Schwerverkehrs, indem er mit dem Ertrag die Verlagerung auf die Bahn fördert. Zusätzlich werden auch Strassenaufgaben des Bundes finanziert.
- Über die konkrete Verwendung des Bundesanteils und über die einzelnen Bahngrossprojekte (z.B. NEAT) wird das Volk in weiteren Abstimmungen noch befinden können.

Bundesverfassung Art. 36quater

- 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 dem 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."
- Die Abgabe "soll nicht nur die Kosten für die Strassen, sondern auch externe Kosten des Schwerverkehrs berücksichtigen (z.B. Schäden durch Lärm, Abgase und Unfälle)". So stand es unmissverständlich im Abstimmungsbüchlein des Bundesrates. Die Förderung der Bahn bezweckt durch Umlagerung diese Kosten zu reduzieren, resp. eine weitere Zunahme zu vermeiden.

Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

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.

Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabengesetz, SVAG)

vom 19. Dezember 1997

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 24^{Absätze}, 36^{Paragraf}, 36^{Besatz} 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 Gesamtzugsgewicht 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 bezeichnen.

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

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 Verwaltungsstrafrechtsgesetzes¹⁾.

Art. 17 Erlass der Abgabe

¹ Die für die Veranlagung zuständige Behörde kann der abgabepflichtigen Person, für die infolge einer Notlage 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.

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 Rückerstattungsgesuch 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 Helfenschaft 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.

⁴ Im übrigen richtet sich das Beschwerdeverfahren nach den Bestimmungen über die Bundesrechtspflege, insbesondere nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz¹⁾ und dem Bundesrechtspflegengesetz²⁾.

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 36⁴⁾ der Bundesverfassung verwendet.

Art. 26 Referendum und Inkrafttreten

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Ständerat, 19. Dezember 1997

Der Präsident: Zimmerli
Der Sekretär: Lanz

Nationalrat, 19. Dezember 1997

Der Präsident: Leuenberger
Der Protokollführer: Anliker

Datum der Veröffentlichung: 31. Dezember 1997⁴⁾

Ablauf der Referendumsfrist: 10. April 1998 (i. Arbeitstag: 14. April 1998)

¹⁾ SR 172.021

²⁾ SR 173.110

³⁾ AS 1994 2509, 1995 4425

⁴⁾ BBl 1997 IV 1614

Bundesbeschluss betreffend zwei Abkommen mit Frankreich über Grenzvereinbarungen

vom 19. Dezember 1997

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 14. Mai 1997¹⁾,
beschliesst:*

Art. 1

¹ Die Abkommen vom 18. September 1996 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Französischen Republik über die Bereinigung der schweizerisch-französischen Grenze infolge des Autobahnzusammenschlusses zwischen Bardonnex (Kanton Genf) und Saint-Julien-en-Genevois (Departement Hochsavoyen) sowie über eine Bereinigung der schweizerisch-französischen Grenze zwischen dem Kanton Waadt und dem Departement Doubs werden genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, die Abkommen zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Staatsvertragsreferendum für unbedingte und unkündbare Verträge (Art. 89 Abs. 3 Bst. a BV).

Nationalrat, 19. Dezember 1997

Der Präsident: Leuenberger
Der Protokollführer: Anliker

Ständerat, 19. Dezember 1997

Der Präsident: Zimmerli
Der Sekretär: Lanz

Datum der Veröffentlichung: 31. Dezember 1997²⁾

Ablauf der Referendumsfrist: 10. April 1998 (1. Arbeitstag: 14. April 1998)

¹⁾ BBl 1997 III 909

²⁾ BBl '97 IV 1621