## Empfehlung an die Stimmberechtigten

**Bundesrat und Parlament empfehlen den Stimmberechtigten aus den dargelegten Gründen, am 7. Dezember 1986 wie folgt zu stimmen:**

- **Ja zum Mieterschutz**
- **Nein zur Initiative «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs».**



A36822 Herausgegeben von der Bundeskanzlei

# Volksabstimmung vom 7. Dezember 1986

## Abstimmungserläuterungen des Bundesrates

## Worum geht es?

### Mieterschutz

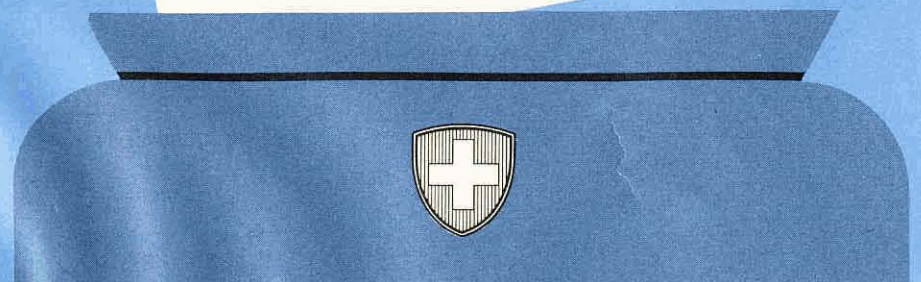
Der Schutz vor missbräuchlichen Mietzinsen spielt heute nur in Gemeinden, wo Wohnungsnot oder Mangel an Geschäftsräumen besteht. Mit einem neuen Verfassungsartikel schlagen Bundesrat und Parlament vor, diesen Schutz auf die ganze Schweiz auszudehnen. Zudem wollen sie dem Mieter die Möglichkeit geben, missbräuchliche Kündigungen anzufechten.

Erläuterungen S. 3-7
Abstimmungstext S. 4

### Initiative betreffend Schwerverkehrsabgabe

Die Volksinitiative «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs» verlangt eine nach den Fahrleistungen abgestufte Schwerverkehrsabgabe. Bis diese definitiv eingeführt ist, sollen die Ansätze der bisherigen pauschalen Schwerverkehrsabgabe stark erhöht werden. Der Bundesrat strebt zwar für die Zukunft auch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe an, er lehnt aber zusammen mit dem Parlament die Initiative ab, weil sie zu einem ungelegenen Zeitpunkt kommt und unverhältnismässig ist. Sie würde unsere Beziehungen zum Ausland erneut belasten.

Erläuterungen S. 9-15
Abstimmungstext S. 10



# Erste Vorlage: Mieterschutz

## Ausgangslage

Für die meisten Menschen hat die Wohnung eine ganz besondere Bedeutung. Sie ist das Zentrum des Familienlebens, in ihr werden Freunde und Bekannte empfangen, und von ihr aus geht man zur Arbeit oder zur Schule. Ein Wohnungswechsel wird deshalb in der Regel als etwas sehr Einschneidendes empfunden. Mit Geschäftsräumen verhält es sich ähnlich; die Pflege der Geschäftsbeziehungen setzt eine gewisse Stabilität voraus.

Missbräuchliche Mietzinse oder Kündigungen können oft schwerwiegende Konsequenzen haben und sollen deshalb bekämpft werden. Einen ersten Schritt dazu machten Bundesrat und Parlament, als sie 1972 den Bundesbeschluss über Massnahmen gegen Missbräuche im Mietwesen erliessen.

Diese Massnahmen gelten allerdings nur in den Gemeinden, in denen Wohnungsnot oder Mangel an Geschäftsräumen herrscht. Zudem gibt es in der Schweiz noch keinen wirksamen Schutz vor missbräuchlichen Kündigungen des Mietvertrags. Der Mieter kann nur eine Verlängerung des Mietverhältnisses verlangen, nicht aber eine missbräuchliche Kündigung anfechten.

Deshalb leitete der Bundesrat schon 1977 eine Änderung des Mietrechts ein. Die Revisionsarbeiten waren in vollem Gange, als die Schweizerische Mietervereinigung 1982 die Volksinitiative «für Mieterschutz» einreichte. Sie verlangte den Schutz der Mieter vor unangemessenen Mietzinsen und ungerechtfertigten Kündigungen. Der Bundesrat setzte die Revisionsarbeiten fort und unterbreitete dem Parlament einen Vorschlag, der die Anliegen der Initianten im wesentlichen berücksichtigt.

**Die Initianten zogen ihr Volksbegehren in der Folge zurück, so dass am 7. Dezember nur noch über den Gegenvorschlag von Bundesrat und Parlament abzustimmen ist.**

# Abstimmungstext

## (Gegenentwurf der Bundesversammlung)

### Aus dem Bundesbeschluss

vom 21. März 1986

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

*Art. 34septies*

[1] Der Bund ist befugt, Vorschriften gegen Missbräuche im Mietwesen zu erlassen. Er regelt den Schutz der Mieter vor missbräuchlichen Mietzinsen und anderen missbräuchlichen Forderungen der Vermieter, die Anfechtbarkeit missbräuchlicher Kündigungen sowie die befristete Erstreckung von Mietverhältnissen.

[2] Der Bund ist befugt, zur Förderung gemeinsamer Regelungen und zur Verhinderung von Missbräuchen auf dem Gebiete des Miet- und Wohnungswesens Vorschriften aufzustellen über die Allgemeinverbindlicherklärung von Rahmenmietverträgen und von sonstigen gemeinsamen Vorkehren von Vermieter- und Mieterverbänden oder Organisationen, die ähnliche Interessen wahrnehmen. Artikel 34ter Absatz 2 der Bundesverfassung ist sinngemäss anwendbar.

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, den Gegenentwurf anzunehmen.

(Bei diesem Text handelt es sich um den Gegenentwurf von Bundesrat und Parlament zur Volksinitiative «für Mieterschutz», die zugunsten der obigen Bestimmungen zurückgezogen worden ist. Absatz 2 entspricht wörtlich dem bisherigen Absatz 1 von Artikel 34septies.)



# Was bringt der neue Verfassungsartikel?

**Der vorgeschlagene neue Artikel 34septies der Bundesverfassung ermöglicht es, den Schutz vor missbräuchlichen Mietzinsen auf die ganze Schweiz auszudehnen und die Mieter vor missbräuchlichen Kündigungen zu schützen.**

## Schutz in der ganzen Schweiz

Nach heutigem Recht sind die Massnahmen zum Schutz der Mieter vor Missbräuchen nur in Gemeinden anwendbar, in denen Wohnungsnot oder Mangel an Geschäftsräumen besteht.

Der neue Verfassungsartikel verzichtet auf diese einschränkende Bedingung, denn auch in Gemeinden ohne Wohnungsnot und ohne Mangel an Geschäftsräumen können Missbräuche vorkommen. Missbräuche sind aber überall dort zu bekämpfen, wo sie auftreten.

## Schutz vor missbräuchlichen Kündigungen

Es gehört zu den Hauptzielen der Verfassungsänderung, den Mieter vor missbräuchlichen Kündigungen zu schützen und zu regeln, wie diese Kündigungen angefochten werden können.

## Alle Missbräuche bekämpfen

Der neue Artikel schafft die Grundlage für Schutzmassnahmen gegen **alle** Missbräuche. So könnten in Zukunft auch allfällige Missbräuche der Mieter bekämpft werden.

## Die Beratungen im Parlament

Die grosse Mehrheit des Parlaments befürwortete einen verstärkten Mieterschutz und unterstützte den Vorschlag des Bundesrates. Eine Minderheit lehnte diese Lösung ab, weil sie fand, die Volksinitiative berücksichtige die Anliegen der Mieter besser. Die Initiative ist jedoch inzwischen zurückgezogen worden. Einige Parlamentarier äusserten sich skeptisch zu jeder Änderung, da sie befürchteten, der Grundsatz der freien Gestaltung des Mietverhältnisses könnte eingeschränkt werden.

# Aufträge an den Gesetzgeber

Wenn Volk und Stände den neuen Verfassungsartikel annehmen, wird der Bund die folgenden Bereiche gesetzlich regeln müssen:

## • Schutz vor missbräuchlichen Mietzinsen

Der Mieter soll in der ganzen Schweiz vor missbräuchlichen Forderungen des Vermieters geschützt werden.

Der Bundesrat hat dem Parlament vorgeschlagen, den bestehenden Bundesbeschluss über Massnahmen gegen Missbräuche im Mietwesen in ein Bundesgesetz umzuwandeln, das im Unterschied zur heutigen Regelung dauerhaft sein wird.

## • Schutz vor missbräuchlichen Kündigungen

Der Mieter hat heute keine Möglichkeit, eine Kündigung aufheben zu lassen, selbst wenn sie missbräuchlich ist. Er kann nur verlangen, dass das Mietverhältnis verlängert wird. Damit können jedoch nicht alle Missbräuche vermieden werden.

Nach Annahme des Verfassungsartikels soll daher das Obligationenrecht geändert werden. Der Bundesrat hat dem Parlament vorgeschlagen, dass eine missbräuchliche Kündigung auf Verlangen des Mieters annulliert werden kann.
Missbräuchlich ist gemäss Vorschlag des Bundesrates eine Kündigung, die gegen den Grundsatz von Treu und Glauben verstösst. Dies trifft insbesondere zu, wenn die Kündigung

— willkürlich oder schikanös ist,
— ausgesprochen wird, weil der Mieter nach Treu und Glauben Ansprüche aus dem Mietverhältnis geltend macht,
— zum Ziel hat, eine Vertragsänderung zu Lasten des Mieters durchzusetzen,
— während eines mit dem Mietverhältnis zusammenhängenden Schlichtungs- oder Gerichtsverfahrens ausgesprochen wird, das der Mieter nach Treu und Glauben eingeleitet hat,
— vor Ablauf von drei Jahren nach Abschluss eines solchen Verfahrens erfolgt.

Ein Mieter kann eine Kündigung nach dem Vorschlag des Bundesrates innert 30 Tagen nach Empfang anfechten. Wird sie als missbräuchlich beurteilt, so soll sie annulliert werden.



## • Erstreckung von Mietverhältnissen

Schon heute kann der Mieter verlangen, dass das Mietverhältnis verlängert wird, wenn die Kündigung für ihn oder seine Familie mit einer besonderen Härte verbunden ist. Dieses Recht wird nun im Sinne einer Verdeutlichung und Vereinheitlichung im neuen Artikel 34$^{septies}$ noch ausdrücklich erwähnt.

Der Bundesrat hat dem Parlament vorgeschlagen, die Bestimmungen im Obligationenrecht entsprechend auszubauen:

— Wenn ein Vermieter eine Wohnung für sich selbst oder für seine Angehörigen braucht, soll dies allein nicht mehr genügen, um die Verlängerung eines Mietverhältnisses zu verhindern. In jedem Fall sollen sowohl die Interessen des Vermieters als auch jene des Mieters berücksichtigt werden.
— Ferner soll die Höchstdauer der Erstreckung für Wohnungen auf vier (heute drei) und für Geschäftsräume auf sechs (heute fünf) Jahre verlängert werden.

**Der Bundesrat und die Mehrheit des Parlaments empfehlen den Stimmberechtigten, den neuen Verfassungsartikel 34$^{septies}$ anzunehmen. Sie halten eine Verstärkung des Mieterschutzes für notwendig.**

# Zweite Vorlage: Initiative betreffend Schwerverkehrsabgabe

## Ausgangslage

Jeder Verkehrsträger soll grundsätzlich für die von ihm verursachten Kosten aufkommen. Dieses wichtige Postulat soll mit der geplanten «koordinierten Verkehrspolitik» verwirklicht werden.

Ein Schritt in diese Richtung ist die Schwerverkehrsabgabe, die 1984 von Volk und Ständen mit klarer Mehrheit gutgeheissen worden ist. Die geltende Schwerverkehrsabgabe wird pauschal pro Fahrzeug erhoben. Dieses System konnte rasch und einfach verwirklicht werden. Es gilt für eine zehnjährige Übergangszeit. Die vom Schwerverkehr verursachten Kosten werden damit noch nicht gedeckt (siehe Seite 14).

Die geplante koordinierte Verkehrspolitik soll eine zweckmässigere Verkehrsfinanzierung ermöglichen. Der Bundesrat hat dem Parlament bereits eine Verfassungsbestimmung vorgeschlagen, wonach jeder Verkehrsträger die von ihm verursachten Kosten tragen soll. Die entsprechenden Abgaben sollen nach Fahrzeugart und Fahrleistung abgestuft erhoben und zweckgebunden verwendet werden (siehe Seite 15).

Das Ziel einer kostendeckenden Abgabe verfolgt auch die Volksinitiative «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs». Sie wurde 1982 vom Verkehrs-Club der Schweiz und von weiteren Organisationen mit 105 352 gültigen Unterschriften eingereicht.

Die wichtigsten Folgen der Initiative wären:

- Sie würde eine Verfassungsgrundlage für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe schaffen, die aber nicht auf die koordinierte Verkehrspolitik abgestimmt wäre.
- Die jetzigen Pauschalansätze müssten auf Anfang 1988 stark erhöht und danach bis zur Einführung der definitiven Lösung jedes Jahr um 10 Prozent heraufgesetzt werden, bis maximal 20 000 Franken.
- Der Ertrag fiele während der Übergangsregelung zu 30 Prozent dem Bund und zu 70 Prozent den Kantonen zu.

Obwohl sich der Bundesrat für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einsetzt, lehnt er die Initiative ab. Im jetzigen Zeitpunkt schafft sie Unsicherheit. Eine pauschale Abgabe ist erst seit weniger als zwei Jahren in Kraft und eine nach den Fahrleistungen abgestufte Lösung steht im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik zur Diskussion. Die Übergangsbestimmungen der Initiative sind unverhältnismässig und würden unsere Beziehungen zum Ausland erneut belasten.

# Abstimmungstext

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

vom 20. Juni 1986

**Art. 1**

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

[2] Die Volksinitiative lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

*Art. 36quater*

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

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

*Übergangsbestimmungen Art. 16*

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

a. Bei inländischen Fahrzeugen wird die Schwerverkehrsabgabe als Jahrespauschale, bei ausländischen als Jahrespauschale oder als Pauschale je Grenzübertritt erhoben.
b. Abgabepflichtig sind unter Vorbehalt von Buchstabe c Lastwagen, Sattelschlepper und Gesellschaftswagen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t sowie Anhänger mit einer Nutzlast von über 2,5 t.
c. Von der Abgabepflicht befreit sind:
   — Fahrzeuge der öffentlichen Dienste,
   — Autobusse des öffentlichen Linienverkehrs,
   — Schulbusse,
   — Arbeitsmaschinen im Dienste der Land- und Forstwirtschaft.
d. Die Abgabepflicht beginnt mit dem zweiten Kalenderjahr nach Annahme des Verfassungsartikels. Die Jahrespauschale beträgt, abgestuft nach Fahrzeugarten und Gesamtgewicht, anfänglich zwischen 500 und 10 000 Franken. In den folgenden Jahren erhöht sich die Abgabe um je einen Zehntel bis maximal auf den doppelten Ansatz.
e. Der Reinertrag der Abgaben fällt zu 30 Prozent dem Bund und zu 70 Prozent den Kantonen zu. Für die Verteilung unter die Kantone sind die nicht gedeckten Kosten im Sinne von Artikel 36quater zu berücksichtigen. Dazu hört der Bundesrat die Kantone an.

**Art. 2**

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



# Begründung des Initiativkomitees:

Die Initianten führen zugunsten ihres Volksbegehrens folgende Argumente an:

*« Mängel der heute erhobenen Schwerverkehrsabgabe (SVA) gegenüber der SVA-Initiative*

1. *Die heutige SVA bringt zuwenig ein (Jahresertrag 1985: 111 Mio. Franken, gegenüber dem geschätzten Ertrag der leistungsabhängigen SVA gemäss Initiative von ca. 350 Mio. Fr.) und bietet daher zuwenig Anreiz für die Umlagerung auf die Schiene.*
2. *Die heutige SVA wird pauschal erhoben, was ungerecht ist, die «Vielfahrer» gegenüber den «Wenigfahrern» begünstigt und zu häufigen und langen Fahrten animiert. Die SVA-Initiative sieht dagegen – in Übereinstimmung mit den Absichten des Bundesrates! – eine leistungsabhängige (kilometerabhängige) SVA vor, welche dieser Ungerechtigkeit entgegenwirkt und vermutlich auch im Ausland auf mehr Verständnis stossen wird.*
3. *Zeitliche Befristung der heutigen SVA auf 10 Jahre.*

*Kostendeckung*

*Kostenunterdeckung des Strassenverkehrs:*

— *Mind. 400 Mio. Fr. nach einer Studie der Initianten.*
— *Schätzungsweise in Milliardenhöhe, wenn die sog. externen Kosten (Folgekosten von Umweltbelastung und Unfällen) miteinbezogen werden.*

*Verlagerung von der Strasse auf die Schiene*

*Der Lastwagenverkehr ist in bezug auf Luftverschmutzung und Energieverschleiss um ein Vielfaches umweltfeindlicher als der Bahnverkehr (z.B. ⅓ aller Stickoxidemissionen des Verkehrs sind den Lastwagen anzurechnen; 1 Huckepackzug mit 21 Lastwagen spart auf der Strecke Basel-Chiasso 3000 l Dieseltreibstoff). Folglich ist eine Umlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene wünschenswert. Die SVA-Initiative begünstigt dieses Vorhaben vor allem für den Güterfernverkehr, da sie leistungsabhängig (kilometerabhängig) ist. (Für die Güterfeinverteilung über kürzere Distanzen ist der Einsatz von Lastwagen weiterhin sinnvoll.)*

*Technische Machbarkeit der leistungsabhängigen SVA*

*Gemäss einer Fachstudie der Initianten bestehen heute Möglichkeiten, dank fortgeschrittener Fahrtenschreibertechnik und ausländischen Erfahrungen eine leistungsabhängige SVA bei in- und ausländischen Fahrzeugen ohne grössere Probleme zu erheben.*

*Arbeitsplätze*

*Einem längerfristig abnehmenden Personalbestand steht eine ebensolche Zunahme auf dem Bahnsektor gegenüber. Insofern ist die SVA-Initiative kein «Arbeitsplatzkiller».*

*Verhältnis zur KVP*

*Auch die Verfassungsartikel über eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP) sehen leistungsabhängige Strassenverkehrsabgaben vor, müssen aber noch die Volksabstimmung passieren und sind dort wegen der heftigen Opposition der Autoverbände gefährdet. Eine Annahme der SVA-Initiative sichert die leistungsabhängige SVA auch im Falle eines Scheiterns der KVP.»*

# Stellungnahme des Bundesrates

**Auch der Bundesrat ist der Meinung, dass der Schwerverkehr eine leistungsabhängige Abgabe entrichten muss, weil er die von ihm verursachten Kosten nicht voll deckt. Die Initiative kommt aber zu einem ungelegenen Zeitpunkt und sieht unverhältnismässige Übergangsbestimmungen vor. Der Bundesrat lehnt sie insbesondere aus den folgenden Gründen ab:**

## Volksentscheid nicht schon wieder umstossen

Die geltende Schwerverkehrsabgabe ist erst seit knapp zwei Jahren in Kraft und gilt noch längstens für acht Jahre. Der klare Volksentscheid zugunsten dieser Abgabe soll nicht schon wieder umgestossen werden. Die noch bevorstehende Geltungsdauer der heutigen Übergangsregelung soll genutzt werden, um mit der koordinierten Verkehrspolitik ein zweckmässiges, definitives Abgabesystem für die Zukunft zu schaffen. Die Annahme der Initiative würde diese Kontinuität brechen und damit zu Unsicherheit führen.

## Die Initiative ist einseitig

Die Initiative bezieht sich nur auf den Schwerverkehr und sieht zudem nicht vor, dass die Abgaben zweckgebunden verwendet werden. Mit der vom Bundesrat vorgeschlagenen koordinierten Verkehrspolitik ist dagegen eine Verfassungsrevision in Vorbereitung, die es den Stimmberechtigten erlauben wird, **allgemein** über kostendeckende, leistungsabhängige und zweckgebundene Strassenabgaben zu entscheiden.

## Unverhältnismässige Übergangsbestimmungen

Nach den Übergangsbestimmungen der Initiative würden die geltenden pauschalen Abgabesätze (500 bis 3000 Franken je nach Fahrzeugtyp) auf Anfang 1988 bis um gut das Dreifache erhöht und später jährlich um 10 Prozent heraufgesetzt (bis maximal 20 000 Franken für die schwersten Fahrzeuge). Für eine Abgabe, die pauschal ist und nicht die tatsächliche Fahrleistung berücksichtigt, erscheint dies als unverhältnismässig. Viele Klein- und Mittelbetriebe – vor allem jene in Berg- und Randregionen – würden hart getroffen. Eine solche Erhöhung der Pauschalen kann weder mit der geltenden Strassenrechnung noch mit den sozialen Kosten des Strassenverkehrs, die heute noch nicht zuverlässig geschätzt werden können, begründet werden.



## Zuwenig Flexibilität

Die Übergangsbestimmungen der Initiative lassen sich in verschiedenen Punkten nicht an die Bedürfnisse der Praxis anpassen, so dass Härtefälle entstehen würden. So könnte die Jahrespauschale für inländische Fahrzeuge bei zeitlich beschränktem Einsatz nicht ermässigt werden. Ferner müsste nach der Initiative eine Schwerverkehrsabgabe für bestimmte Fahrzeuge erhoben werden, die heute zu Recht davon befreit sind, wie z.B. Arbeitsmaschinen im Dienste der Bauwirtschaft oder Wohnanhänger von Schaustellern und Zirkussen.

## Schwierigkeiten mit dem Ausland

Die geltende Schwerverkehrsabgabe hat im Verhältnis zum Ausland zu Schwierigkeiten geführt. Durch Verhandlungen konnten aber zum guten Teil befriedigende Lösungen gefunden werden, so dass vitale Interessen unseres Lastwagengewerbes gewahrt blieben. Die Initiative würde das Verhältnis zum Ausland erneut belasten. Für das im internationalen Verkehr tätige schweizerische Lastwagengewerbe könnte dies unübersehbare Folgen haben.

## Ungerechtfertigte Verteilung der Erträge

Nach den Übergangsbestimmungen fiele der Reinertrag zu 30 Prozent dem Bund und zu 70 Prozent den Kantonen zu, während heute die gesamten Einnahmen der Schwerverkehrsabgabe in die Bundeskasse fliessen. Die Kantone erhalten aber seit der Neuverteilung der Treibstoffzollerträge für ihre Strassenausgaben wesentlich mehr als früher, so dass zusätzliche Mittel im Sinne der Initiative nicht gerechtfertigt erscheinen.

**Bundesrat und Parlament empfehlen daher, die Volksinitiative «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs» abzulehnen.**

# Die geltende Schwerverkehrsabgabe

Die Schwerverkehrsabgabe wird erhoben, weil der Schwerverkehr einen Teil der von ihm verursachten Kosten nicht deckt. Nach neuesten verfügbaren Zahlen beläuft sich die Unterdeckung auf etwa 200 Mio. Franken, wobei die sozialen Kosten und Nutzen noch nicht berücksichtigt sind. Mit der Schwerverkehrsabgabe wird dieser Betrag zwar beträchtlich vermindert (1985 um 111 Mio.). Es wird aber weiterhin ein Fehlbetrag bleiben; im laufenden Jahr dürfte dieser etwas weniger als 100 Mio. Franken ausmachen.

## Wie wird die Schwerverkehrsabgabe erhoben?

- Die Abgabepflicht besteht für in- und ausländische Motorfahrzeuge und Anhänger mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 Tonnen.
- Die Abgabesätze variieren je nach Gewicht des Fahrzeuges zwischen 500 und 3000 Franken jährlich.
- Wenn ein Fahrzeug weniger als ein Jahr im Verkehr steht oder unser Strassennetz nur zeitweise (z.B. ausländische Fahrzeuge) benützt, verringert sich der Abgabebetrag entsprechend.
- Die Abgabe wird pauschal erhoben. Sie berücksichtigt grundsätzlich nicht, wie viele Kilometer ein Fahrzeug tatsächlich zurücklegt. Dieses Abgabesystem wurde gewählt, weil es sich rasch und einfach verwirklichen liess. Für Fahrzeuge, welche die Strassen erwiesenermassen wenig benützen (z.B. landwirtschaftliche Fahrzeuge), bestehen Ausnahmeregelungen.

## Wie wird der Ertrag der Schwerverkehrsabgabe verwendet?

Die geltende Schwerverkehrsabgabe kennt keine Zweckbindung. Ihre Erträge fliessen in die allgemeine Bundeskasse. Die Kantone erhalten eine Entschädigung für den Erhebungsaufwand.

## Wie lange gilt die Schwerverkehrsabgabe?

Die geltende Schwerverkehrsabgabe ist auf zehn Jahre befristet; sie kann längstens bis Ende 1994 erhoben werden. Diese Übergangslösung erlaubt es, das ganze Problem der Strassenbenützungsabgaben im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik zu regeln.





# Die Schwerverkehrsabgabe im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik

Die Schwerverkehrsabgabe, die wir heute kennen, soll nach dem Willen von Bundesrat und Parlament im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik wesentlich anders aussehen. Es sind namentlich folgende Änderungen geplant:

## Volle Kostendeckung

Der Schwerverkehr soll nicht nur seine Strassenkosten decken, sondern auch Kosten, die er der Allgemeinheit zum Beispiel durch Lärm oder Abgase verursacht. Dabei muss aber auch der allgemeine Nutzen des Schwerverkehrs, beispielsweise bei der Güterfeinverteilung, berücksichtigt werden. Für diese Kosten-Nutzen-Rechnung brauchen wir solide Grundlagen und Methoden, die sich auf einen breiten politischen Konsens abstützen. Diese Grundlagen und Methoden werden gegenwärtig erarbeitet.

## Leistungsabhängigkeit

Die Abgabe soll aufgrund der tatsächlichen Fahrleistung berechnet werden; Pauschalen sollen nur noch ausnahmsweise erhoben werden. Dadurch können Wettbewerbsverzerrungen abgebaut werden.

## Zweckbindung

Der Ertrag der Abgabe soll zum Ausgleich der vom Schwerverkehr verursachten ungedeckten Kosten verwendet werden.

## Dauerlösung

Die neue Schwerverkehrsabgabe soll dauerhaft in der Verfassung verankert werden und als Teil der Strassenabgaben mit dem gesamten Konzept der koordinierten Verkehrspolitik im Einklang stehen.

## Mitsprache des Volkes

Die koordinierte Verkehrspolitik sieht vor, dass Strassenabgaben nur auf dem Wege der Gesetzgebung eingeführt werden können. Ein entsprechendes Gesetz würde dem fakultativen Referendum unterliegen, womit 50 000 Stimmbürger oder acht Kantone verlangen können, dass eine neue Schwerverkehrsabgabe dem Volk zur Abstimmung vorgelegt wird.