Art. 85*

Schwerverkehrsabgabe

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

2 Der Reinertrag der Abgabe wird zur Deckung von Kosten verwendet, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen.

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

Redevance sur la circulation des poids lourds

1 La Confédération peut prélever sur la circulation des poids lourds une redevance proportionnelle aux prestations ou à la consommation si ce trafic entraîne pour la collectivité des coûts non couverts par d'autres prestations ou redevances.

2 Le produit net de la redevance sert à couvrir les frais liés à la circulation routière.

3 Les cantons reçoivent une part du produit net de cette redevance. Lors du calcul de ces parts, les conséquences particulières du prélèvement de la redevance pour les régions de montagne et les régions périphériques doivent être prises en considération.

Tassa sul traffico pesante

1 La Confederazione può riscuotere sul traffico pesante una tassa commisurata alle prestazioni o al consumo, per quanto tale traffico causi alla collettività costi che non possono essere coperti con altre prestazioni o tasse.

2 Il prodotto netto della tassa è impiegato per coprire le spese connesse al traffico stradale.

3 Una parte del prodotto netto è devoluta ai Cantoni. Per il calcolo delle quote cantonali si considerano le particolari ripercussioni della tassa nelle regioni di montagna e periferiche.

Art. 196

2. Übergangsbestimmung zu Art. 85 (Pauschale Schwerverkehrsabgabe)

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

2 Diese Abgabe beträgt:

a. für Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge von

– über 3,5 bis 12 t	**Fr.**	**650**
– über 12 bis 18 t	**Fr.**	**2000**
– über 18 bis 26 t	**Fr.**	**3000**
– über 26 t	**Fr.**	**4000**

* Die Verfasser danken Herrn Dr. oec. et lic. iur. Jens Lehne für die kritische Durchsicht des Manuskripts und wertvolle Anregungen.

b. für Anhänger von

– über 3,5 bis 8 t	**Fr.**	**650**
– über 8 bis 10 t	**Fr.**	**1500**
– von über 10 t	**Fr.**	**2000**
c. für Gesellschaftswagen	**Fr.**	**650**

3 **Die Abgabesätze können in der Form eines Bundesgesetzes angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.**

4 **Ausserdem kann der Bundesrat die Tarifkategorie ab 12 t nach Absatz 2 auf dem Verordnungsweg an allfällige Änderungen der Gewichtskategorien im Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 anpassen.**

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

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

7 **Auf dem Weg der Gesetzgebung kann ganz oder teilweise auf diese Abgabe verzichtet werden.**

8 **Diese Bestimmung gilt bis zum Inkrafttreten des Schwerverkehrsabgabegesetzes vom 19. Dezember 1997.***

2. *Disposition transitoire ad art. 85 (Redevance forfaitaire sur la circulation des poids lourds)

1 **La Confédération perçoit une redevance annuelle sur les véhicules automobiles et les remorques immatriculés en Suisse ou à l'étranger dont le poids total est, pour chacune de ces deux catégories de véhicules, supérieur à 3,5 t, pour l'utilisation des routes ouvertes au trafic général.**

2 **Cette redevance s'élève à:**

a. pour les camions et les véhicules articulés dont le tonnage		
– est supérieur à 3,5 t et inférieur ou égal à 12 t	**Fr.**	**650**
– est supérieur à 12 t et inférieur ou égal à 18 t	**Fr.**	**2000**
– est supérieur à 18 t et inférieur ou égal à 26 t	**Fr.**	**3000**
– est supérieur à 26 t	**Fr.**	**4000**
b. pour les remorques dont le tonnage		
– est supérieur à 3,5 t et inférieur ou égal à 8 t	**Fr.**	**650**
– est supérieur à 8 t et inférieur ou égal à 10 t	**Fr.**	**1500**
– est supérieur à 10 t	**Fr.**	**2000**
c. pour les autocars	**Fr.**	**650**

* Das SVAG vom 19. Dezember 1997 ist am 1. Januar 2001 in Kraft getreten (vgl. hinten, Rz. 6).

3 **Les montants de cette redevance peuvent être adaptés par une loi fédérale dans la mesure où le coût du trafic routier le justifie.**

4 **En outre, le Conseil fédéral peut, par voie d'ordonnance, adapter les montants de la redevance applicables au-dessus de 12 t, mentionnés à l'al. 2, en fonction d'éventuelles modifications des catégories de poids définies dans la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière.**

5 **Pour les véhicules qui ne sont mis en circulation en Suisse qu'une partie de l'année, le Conseil fédéral fixe les montants de la redevance en fonction de cette durée; il prend en considération le coût de la perception.**

6 **Le Conseil fédéral règle l'exécution. Il peut établir pour des catégories de véhicules spéciaux les montants prévus à l'al. 2, exempter de la redevance certains véhicules et établir, notamment pour les déplacements dans les zones frontalières, une réglementation particulière. Celle-ci ne doit pas privilégier les véhicules immatriculés à l'étranger au détriment des véhicules suisses. Le Conseil fédéral peut prévoir des amendes en cas d'infraction. Les cantons perçoivent la redevance pour les véhicules immatriculés en Suisse.**

7 **La perception de cette redevance peut être restreinte ou supprimée par une loi.**

8 **Le présent article a effet jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds.**

2. Disposizione transitoria dell'art. 85 (Tassa sul traffico pesante)

1 **Per l'utilizzazione delle strade aperte al traffico generale, la Confederazione riscuote una tassa annua sui veicoli a motore e rimorchi svizzeri ed esteri con un peso complessivo di oltre 3,5 tonnellate ciascuno.**

2 **La tassa ammonta a:**

a. per gli autocarri e i veicoli articolati:		
– di oltre 3,5 fino a 12 tonnellate	**Fr.**	**650**
– di oltre 12 fino a 18 tonnellate	**Fr.**	**2000**
– di oltre 18 fino a 26 tonnellate	**Fr.**	**3000**
– di oltre 26 tonnellate	**Fr.**	**4000**
b. per i rimorchi:		
– di oltre 3,5 fino a 8 tonnellate	**Fr.**	**650**
– di oltre 8 fino a 10 tonnellate	**Fr.**	**1500**
– di oltre 10 tonnellate	**Fr.**	**2000**
c. per gli autobus:	**Fr.**	**650**

3 **L'ammontare della tassa può essere adattato mediante legge federale, sempreché i costi del traffico stradale lo giustifichino.**

4 **Inoltre, il Consiglio federale può, mediante ordinanza, adeguare la categoria tariffale dalle 12 tonnellate in poi secondo il capoverso 2 a eventuali modifiche delle categorie di peso nella legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale.**

5 **Per i veicoli che non circolano in Svizzera tutto l'anno, il Consiglio federale gradua corrispondentemente l'ammontare della tassa; considera il dispendio causato dalla riscossione.**

6 **Il Consiglio federale disciplina l'esecuzione. Per speciali categorie di veicoli può stabilire le aliquote nel senso del capoverso 2, esentare dalla tassa determinati veicoli e emanare normative speciali segnatamente per i trasporti nella zona di confine. I veicoli immatricolati all'estero non vanno però privilegiati rispetto a quelli svizzeri. Il Consiglio federale può prevedere multe in caso di contravvenzione. I Cantoni riscuotono la tassa per i veicoli immatricolati in Svizzera.**

[7] **In via legislativa si potrà rinunciare interamente o parzialmente alla tassa.**

[8] **Il presente articolo ha effetto sino all'entrata in vigore della legge del 19 dicembre 1997 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni.**

Materialien: Botsch. über eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrsabgabe vom 16. Januar 1980, BBl 1980 I 1113; Botsch. über die Verlängerung und Neugestaltung der Strassenbenützungsabgaben (Schwerverkehrsabgabe und Strassenbenützungsabgabe) vom 27. Januar 1992, BBl 1992 II 729 (zit. Botsch. Strassenbenützungsabgaben); Erläuterungen zu VE 95, 94–96; Botsch. über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs vom 26. Juni 1996, BBl 1996 IV 638 (zit. Botsch. Verkehrsinfrastruktur); Botsch. zu einem BG über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vom 11. September 1996, BBl 1996 V 521 (zit. Botsch. SVAG); Botsch. VE 96, 264 f.; AB N Verfassungsreform 286; AB S Verfassungsreform 81.

Literatur: BÖCKLI PETER, Die Schwerverkehrssteuer und ihre Einordnung in das System der Abgaben, ASA 49, 1 ff. (zit. Schwerverkehrssteuer); HÖHN ERNST/WALDBURGER ROBERT, Steuerrecht, Bd. I, 9. Aufl., Bern etc. 2001 (zit. Steuerrecht I); KNIES WOLFGANG, Steuerzweck und Steuerbegriff, Eine dogmengeschichtliche und kompetenzrechtliche Studie, Habil., München 1976 (zit. Steuerzweck); SEILER HANSJÖRG, Vorbemerkungen zu Art. 35a–35c USG (Stand März 1999), in: Helen Keller/Vereinigung für Umweltrecht (Hrsg.), Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2. Aufl., Zürich 2002 (zit. Komm. USG); VALLENDER KLAUS A., Grundzüge des Kausalabgabenrechts, Gebühren, Vorzugslasten, Ersatzabgaben, Bern 1976 (zit. Kausalabgabenrecht); VALLENDER KLAUS A./JACOBS RETO, Ökologische Steuerreform, Rechtliche Grundlagen, Bern etc. 2000 (zit. Steuerreform).

Inhaltsübersicht Rz.

I.	Entstehungsgeschichte	1
II.	Völkerrechtliche Vorgaben	4
III.	Bundeskompetenz (Art. 85 Abs. 1)	7
IV.	Ziele der Abgabe	10
V.	Zweckbindung der Erträge (Art. 85 Abs. 2 und Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 Bst. b)	15
VI.	Rechtsnatur	17
VII.	Kantonsanteile (Art. 85 Abs. 3)	21

I. Entstehungsgeschichte

Mit Art. 85 wird Art. 36quater aBV nachgeführt. Eine materielle Änderung ist nicht vorgenommen worden. Art. 36quater aBV ist mit der Volksabstimmung vom 20. Februar 1994 in die aBV aufgenommen worden. Ein erster Versuch, eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einzuführen, war 1984 gescheitert (vgl. hierzu VALLENDER, Komm. aBV zu Art. 36quater, Entstehungsgeschichte), als nur die pauschale Schwerverkehrsabgabe und die Nationalstrassenabgabe in der Verfassung verankert wurden. Die Erhebungskompetenz für die 1984 eingeführten Verkehrsabgaben war auf 10 Jahre begrenzt. Der BR legte deshalb am 27. Januar 1992 seine Botsch. Strassenbenützungsabgaben vor. Darin beantragte er einerseits die Weiterführung der beiden bestehenden Abgaben, d.h. der Nationalstrassenabgabe und der pauschalen Schwerverkehrsabgabe, andererseits die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA; Botsch. Strassenbenützungsabgaben, 729 ff.). Das Ziel bestand in der Weiterführung der bestehenden Abgaben mit geringfügigen Anpassungen und in der Schaffung der Möglichkeit, die Schwerverkehrsabgabe leistungsabhängig auszugestalten. Bezüglich der LSVA sollte die Verfassungsgrundlage geschaffen werden, um sie später in Abstimmung mit der EG, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht über die Ausgestaltung ihrer Strassenbenutzungsgebühren entschieden hatte, einführen zu können (Botsch. Strassenbenützungsabgaben, 753 und 758). Das Parlament folgte dem BR und übernahm den Entwurf fast vollständig. 1

1996 schlug der BR mit der Botsch. Verkehrsinfrastruktur vor, die Verwendung des Ertrags neu zu regeln. Entsprechend seinem Vorschlag (Botsch. Verkehrsinfrastruktur, 668 und 803 f.) wurde die aBV durch eine neue Übergangsbestimmung ergänzt (der BB verlangte die Aufnahme eines Art. 23 UeB aBV, die Artikelnummer wurde zu Art. 24 UeB aBV geändert, AS 1999 741), die in der geltenden BV ihren Niederschlag in Art. 196 Ziff. 3 gefunden hat. 2

Im Rahmen der Nachführung waren Art. 85 und Art. 196 Ziff. 3 Bst. b in den beiden Räten nicht umstritten. Man folgte dem Entwurf der Kommissionen, welcher demjenigen des BR entsprach (AB N Verfassungsreform 286; AB S Verfassungsreform 81). 3

II. Völkerrechtliche Vorgaben

Das LVA nimmt v.a. unter zwei Aspekten Einfluss auf eine Gebührenregelung im Strassenverkehr. Art. 7 Abs. 3 LVA statuiert einerseits eine Pflicht zur stufenmässigen Anpassung der höchstzulässigen Gewichte für Fahrzeuge im grenz- 4

überschreitenden Verkehr an die in der EG geltenden Vorschriften; seit 1. Januar 2005 sind dies 40 Tonnen für Motorwagen mit mehr als vier Achsen (Art. 95 Abs. 1 VO über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 [VTS, SR 741.41]).

5 Andererseits enthalten die Art. 37 ff. LVA Vorgaben für eine Gebührenregelung, welche schrittweise und wenn möglich in abgestimmter Weise durchgesetzt werden sollte (Art. 31 Abs. 3 LVA). Die Gebührenregelung hat auf den in Art. 32 LVA festgelegten Grundsätzen zu beruhen, insb. denjenigen der Nichtdiskriminierung, der Verhältnismässigkeit und der Transparenz (Art. 38 Abs. 1 LVA). Die angestrebte Interoperabilität der Gebührenerhebungssysteme (Art. 39 LVA) konnte bisher nur mit dem österreichischen, nicht aber mit dem deutschen Mautsystem erreicht werden. Nach Art. 40 LVA sind die Gebühren nach drei Kategorien von Emissionsnormen (EURO) abzustufen (Abs. 2); der Gebührenunterschied zwischen den Kategorien darf jedoch höchstens 15 Prozent des gewichteten Durchschnitts der festgelegten Gebühren betragen (Abs. 5). Die Gebühren betragen nach Art. 40 Abs. 4 LVA ab dem 1. Januar 2005 (im gewichteten Durchschitt, der nach den Vorgaben von Abs. 6 zu ermitteln ist) höchstens 325 Franken für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 40 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 Kilometern zurücklegt. Die Gebühr für die Kategorie mit dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 Franken. Die Höhe dieser Gebühren kann ab 1. Januar 2007 und danach alle zwei Jahre vom Gemischten Ausschuss überprüft und angepasst werden (Art. 42 LVA).

6 Bis zur Eröffnung des ersten Basistunnels (Lötschberg: Aufnahme des Vollbetriebs am 9. Dezember 2007), längstens bis zum 1. Januar 2008, hat die Schweiz als Übergangslösung Gebühren unterhalb dieser Höchstbeträge zugestimmt, und zwar in der 1. Abgabekategorie 346 Franken, in der 2. Abgabekategorie 302 Franken und in der 3. Abgabekategorie 258 Franken (Art. 2 Beschluss Nr. 1/2004 des Gemischten Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz über die vom 1. Januar 2005 bis zur Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels, längstens jedoch bis zum 1. Januar 2008 in der Schweiz geltende Gebührenregelung für Kraftfahrzeuge vom 22. Juni 2004, SR 0.740.721; Erklärung der Schweiz zu Art. 40 Abs. 4 LVA). Diese Höchstbeträge werden in den Tarifen nach Art. 14 Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000 (SVAV, SR 641.811) i.V.m. Art 8 Abs. 1 Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997 (SVAG, SR 641.81) umgesetzt. Seit dem 1. Januar 2008 gilt der nach Art. 40 Abs. 4 LVA festgelegte Tarif von 325 Franken (vgl. vorne, Rz. 5).

III. Bundeskompetenz (Art. 85 Abs. 1)

Art. 85 Abs. 1 räumt dem Bund die Abgabe- und Sachkompetenz ein, eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe einzuführen (Botsch. VE 96, 264). Was hier unter Schwerverkehr zu verstehen ist, legt die Verfassung nicht selbst fest. Dies im Unterschied zur Lösung bei der inzwischen ausser Kraft getretenen pauschalen Schwerverkehrsabgabe gemäss Art. 196 Ziff. 2. Die genaue Umschreibung ist Sache des Bundesgesetzgebers (Botsch. Strassenbenützungsabgaben, 754). Der Bundesgesetzgeber knüpft hinsichtlich der Abgrenzung des Begriffs Schwerverkehr an die Lösung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe an (Botsch. SVAG, 529). Somit gelten als schwere Fahrzeuge im Sinne des SVAG Motorfahrzeuge und Anhänger mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen (Art. 3 SVAG i.V.m. Art. 2 SVAV). 7

Art. 85 Abs. 1 ist als Ermächtigung formuliert, nicht als Auftrag. Die Botsch. zeigt indessen, dass der BR der Auffassung war, die Einführung sollte in Abstimmung mit der EU raschestmöglich erfolgen (Botsch. Strassenbenützungsabgaben, 740 und 753; AB S 1993 263). Ermächtigt wird durch Art. 85 Abs. 1 der Bundesgesetzgeber; selbständiges Verordnungsrecht des BR kommt nicht in Frage (AB S 1993 269). Die Einführung und Ausgestaltung ist deshalb dem demokratischen Gesetzgebungsverfahren vorbehalten. 8

Der Bundesgesetzgeber hat von der ihm eingeräumten Kompetenz Gebrauch gemacht und das SVAG beschlossen. Es stützt sich auf Art. 85 sowie auf Art. 74, der den Bund zum Erlass von Vorschriften zum Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen verpflichtet, und auf Art. 84, aus dem sich namentlich die Pflicht ergibt, das Alpengebiet vor negativen Auswirkungen des Transitverkehrs zu schützen (vgl. Botsch. SVAG, 545). Mit dem Inkrafttreten des SVAG am 1. Januar 2001 ist gleichzeitig auch die Übergangsbestimmung des Art. 196 Ziff. 2 ausser Kraft getreten (Art. 196 Ziff. 2 Abs. 8). 9

IV. Ziele der Abgabe

Mit der Schwerverkehrsabgabe strebte der Verfassungsgeber unterschiedliche Ziele an, und zwar einerseits Lenkungsziele, andererseits Finanzierungsziele. Mit der LSVA sollte das Verursacherprinzip im Bereich des Schwerverkehrs besser durchgesetzt und eine Verminderung der Leerfahrten und eine vermehrte Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene bewirkt werden (Botsch. VE 96, 264). Neben diesen Zielen wurde bezweckt, die anderweitig nicht ge- 10

deckten Wegekosten des Schwerverkehrs zu finanzieren. Man dachte namentlich auch an den Einbezug der externen Kosten, d.h. an die der Allgemeinheit aufgebürdeten Kosten, die insb. in Form von Lärm, Abgasen und nicht gedeckten Unfallkosten anfallen. Der BR ging vom Kosteninternalisierungskonzept mit positiven ökologischen Effekten aus (Botsch. VE 96, 264).

11 Art. 1 SVAG entspricht der vom Verfassungsgeber anvisierten Zwecksetzung. Das SVAG verfolgt einerseits ein Lenkungsziel, andererseits ein Kostenanlastungsziel.

12 Von der *Lenkungszielsetzung* her soll die Abgabe dazu beitragen, dass die Rahmenbedingungen der Schiene im Transportmarkt verbessert und die Güter vermehrt mit der Bahn befördert werden (Art. 1 Abs. 2 SVAG). Der Gesetzgeber möchte mit der LSVA die Marktchancen der Bahnen verbessern und dazu beitragen, dass die Güter vermehrt mit der Bahn befördert werden (vgl. BGer 2A.71/2003, E. 1.1, URP 2004, 257 f.).

13 Was die *Kostenanlastung* betrifft, soll die LSVA dazu führen, dass der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und die Kosten zu Lasten der Allgemeinheit langfristig deckt, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt (Art. 1 Abs. 1 SVAG). Verankert ist hier das Kostenanlastungsziel (vgl. Art. 37 und Art. 38 Abs. 2 LVA). Zu beachten ist dabei, dass – im Einklang mit der Verfassungsgrundlage – nicht nur die betriebswirtschaftlichen Kosten (insb. Abschreibungen, Verzinsung des investierten Kapitals, Betriebs- und Unterhaltskosten) anzulasten sind, sondern auch die der Allgemeinheit anfallenden (sozialen) Zusatzkosten, d.h. neben dem, was der Staat an Kosten für die Bereitstellung der Infrastruktur zu finanzieren hat (Wegekosten), sind bei der Berechnung auch die externen Unfall-, Gesundheits- und Umweltkosten (z.B. Kosten der Luftverschmutzung und des Lärms) zu berücksichtigen. Der Ertrag darf die Gesamtkosten (Wegekosten und Kosten der Allgemeinheit) nicht übersteigen (Art. 7 Abs. 1 SVAG). Freilich sind auch die externen Nutzen mit zu berücksichtigen. Folgerichtig versteht der Gesetzgeber die Kosten zulasten der Allgemeinheit als Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs (Art. 7 Abs. 2 SVAG).

14 Höchstsätze sieht die Verfassung nicht vor, solche sind aber in Art. 40 LVA festgelegt (vgl. vorne, Rz. 5 f.). Der Gesetzgeber regelt die Grundzüge des vom BR im Einzelnen festzulegenden Tarifs. Nach Art. 8 Abs. 1 Bst. a SVAG darf der Tarif mindestens 0,6 Rappen und höchstens 2,5 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen. Seit der generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen am 1. Januar 2005 beträgt der Tarif höchstens 3 Rappen, wobei der BR diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen um höchstens

einen Fünftel reduzieren kann (Art. 8 Abs. 1 Bst. b SVAG). Bei der von Art. 40 Abs. 2 i.V.m. Art. 38 Abs. 5 LVA vorgeschriebenen emissionsabhängigen Ausgestaltung gilt der jeweilige Tarif gemäss Art. 8 Abs. 1 Bst. c SVAG als Durchschnitt. Nach Art. 8 Abs. 2 SVAG kann der BR den Tarif gestaffelt einführen und den höchstzulässigen Abgabesatz ab 1. Januar 2005 der Teuerung anpassen; aufgrund der völkerrechtlichen Vorgaben (vgl. vorne, Rz. 6) ist eine weitere Erhöhung der Gebühren bis Anfang 2008 ausgeschlossen.

V. Zweckbindung der Erträge (Art. 85 Abs. 2 und Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 Bst. b)

Die Abgabe ist hinsichtlich der Verwendung der Erträge zweckgebunden, d.h. sie ist zur Deckung der Kosten zu verwenden, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen (Art. 85 Abs. 2). Die Formulierung «im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr» zeigt, dass der Verwendungszweck nicht eng umschrieben und auf Kostendeckung im engen Sinn gerichtet ist, sondern dass vielmehr ein beachtlicher Konkretisierungsspielraum besteht. Auch die aBV sprach von Kosten «im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr». Gemeint waren indessen von Anfang an die Kosten im Zusammenhang mit dem Schwerverkehr (vgl. hierzu VALLENDER, Komm. aBV zu Art. 36^{quater}, Rz. 4). Mit der Ergänzung der Verfassung durch Art. 196 Ziff. 3 (Art. 24 UeB aBV, vgl. vorne, Rz. 2) wurde der Verwendungszweck für den Zeitraum bis zum Abschluss der Bauarbeiten und der Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (Art. 196 Ziff. 3 Abs. 5) geändert und näher umschrieben (Botsch. Verkehrsinfrastruktur, 641 und 668). Demnach können (höchstens) zwei Drittel der LSVA für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte verwendet werden. Diese umfassen die NEAT, die Bahn 2000, den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz sowie die Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken durch aktive und passive Massnahmen (Art. 196 Ziff. 3 Abs. 1). 15

Art. 19 SVAG regelt die Abgabenverwendung entsprechend der verfassungsrechtlichen Zweckbindung. Gemäss Art. 19 Abs. 1 SVAG wird der Reinertrag aus der Abgabe zu einem Drittel als gebundene Ausgabe den Kantonen zugewiesen und verbleibt zu zwei Dritteln beim Bund. Der Bund verwendet seinen Anteil nach Art. 19 Abs. 2 SVAG vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Art. 19 Abs. 3 SVAG schreibt vor, dass die Kantone ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen 16

getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwenden.

VI. Rechtsnatur

17 Dem Bundesgesetzgeber kommt hinsichtlich der Ausgestaltung der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe eine beachtliche Gestaltungsfreiheit zu. Er kann die Abgabe als Steuer oder als Kausalabgabe ausgestalten (gl.M. HÖHN/WALDBURGER, Steuerrecht I, 790). Folgt man der Botsch. Strassenbenützungsabgaben, zeigt sich, dass der BR von einer Kausalabgabe ausging (Botsch. Strassenbenützungsabgaben, 758; vgl. Botsch. SVAG, 545; Botsch. VE 96, 264). Wichtig ist in diesem Kontext, dass eine Zweckbindung des Ertrages nicht entscheidend für die Rechtsnatur der Abgabe ist. Die Rechtsnatur richtet sich nach dem Kriterium der Anknüpfung, nicht nach dem Verwendungszweck der Erträge (hierzu immer noch lesenswert KNIES, Steuerzweck, 60 ff., 64 ff. und 73 ff.). Ist die Abgabe «voraussetzungslos» geschuldet, liegt eine Steuer vor, knüpft sie an eine individuell zurechenbare Gegenleistung an, sprechen wir von einer Kausalabgabe. Je nach Gegenleistung liegen dann Gebühren (Verwaltungs- oder Benützungsgebühren), Vorzugslasten (Mehrwertabschöpfungen oder Beiträge) bzw. Ersatzabgaben vor. Daher kann der Zweck der Abgabe, insb. der Kostendeckungszweck, bei der Abgrenzung nicht weiterhelfen. Einerseits können Steuern verwendungszweckgebunden sein und für Kostendeckungszwecke eingesetzt werden, andererseits können bestimmte Kausalabgaben eingesetzt werden, um mehr als Kostendeckung zu erreichen oder zu lenken (vgl. VALLENDER, Kausalabgabenrecht, 35 f., 112 und 137 ff.). Auch die Orientierung der Abgabenhöhe an den zurückgelegten Kilometern schliesst die Ausgestaltung der Abgabe als Steuer nicht aus. Die Orientierung der Abgabenhöhe am Umfang oder der Intensität der Sachverhaltsverwirklichung, z.B. an der Intensität des Verbrauchs, ist eine typische Eigenschaft der Verbrauchssteuern. Offen stünde daher dem Gesetzgeber die Möglichkeit, die Abgabe als Sonderumsatzsteuer auszugestalten. Daraus folgt indessen nicht, dass die Abgabe nach Art. 85 auf jeden Fall als Sonderumsatzsteuer qualifiziert und entsprechend ausgestaltet werden müsste (so offenbar BÖCKLI, Schwerverkehrssteuer, 12).

18 Das BGer (vgl. BGE 124 I 289 und 292) und ein Teil der Lehre betrachten die Kostenanlastungsabgaben oder die Lenkungsabgaben nicht als besondere Kategorie von Abgaben neben oder zwischen den Steuern oder Kausalabgaben (vgl. die Übersicht bei VALLENDER/JACOBS, Steuerreform, 61 ff. und 69; vgl. SEILER, Komm. USG, Vorbem. zu Art. 35a–35c, Rz. 10–14, der diese Kategorisierung erweitern möchte; HÖHN/WALDBURGER, Steuerrecht I, 791, die zusammenfas-

send feststellen, die LSVA sei «weder eine reine Steuer noch eine reine Kausalabgabe»).

Der Gesetzgeber hat die LSVA als Kausalabgabe ausgestaltet und zwar als Benützungsgebühr (vgl. VALLENDER/JACOBS, Steuerreform, 180 f.). Die Abgabe ist an eine Gegenleistung geknüpft, die das Gemeinwesen erbringt. Das legen namentlich die Art. 2 und 3 SVAG nahe. Nach Art. 2 SVAG wird die Abgabe «für die Benützung der öffentlichen Strassen erhoben». Der Gesetzgeber hat zwar für Art. 2 SVAG die Marginalie «Geltungsbereich» gewählt, regelt aber die «Kausa», den Anlass, den Anknüpfungspunkt, d.h. die Benützung bestimmter Strassen durch bestimmte Verkehrsteilnehmer. Art. 3 SVAG regelt unter der Marginalie «Gegenstand», welche Fahrzeuge für die Strassenbenützung abgabepflichtig sind. Demnach wird die Abgabe auf den im In- und Ausland immatrikulierten (in- und ausländischen) schweren Motorfahrzeugen und Anhängern für den Güter- oder den Personentransport erhoben. Der BR ging auch selbst davon aus, eine Kausalabgabe einzuführen (Botsch. SVAG, 545). Er spricht von «Strassenbenützungsabgaben» und von «Benützungsgebühren» (Botsch. SVAG, 544). Freilich kann die Bezeichnung der Abgabe allein nicht massgebend sein für die dogmatische Einordnung einer öffentlichen Abgabe; indessen sind die verwendete Terminologie und die Absicht des Gesetzgebers bei der Auslegung zur Bestimmung der Rechtsnatur mitzuberücksichtigen. Der Einordnung der LSVA, wie sie im SVAG ausgestaltet ist, als Kausalabgabe steht weder entgegen, dass die Verwendung der Erträge zweckgebunden ist, noch dass mit der Abgabe Lenkungszwecke verfolgt werden (zur Begriffsbildung vgl. VALLENDER/JACOBS, Steuerreform, 61–69). 19

Die Ausgestaltung der LSVA als Kausalabgabe, als Benützungsgebühr, stimmt überein mit den Bestrebungen, analoge Abgaben auch in der EU einzuführen oder beizubehalten (vgl. hierzu die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, [ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999, 42 ff.]; zurzeit in Revision). 20

VII. Kantonsanteile (Art. 85 Abs. 3)

Nach Art. 85 Abs. 3 Satz 1 sind die Kantone am Reinertrag der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zu beteiligen. Für die Festlegung der Beteiligung gibt der Verfassungsgeber dem Gesetzgeber zwar keinen klaren Massstab vor, räumt ihm aber auch keinen Blankoauftrag ein. Vielmehr weist er den Bundesgesetzgeber an, bei der Regelung des Verteilschlüssels, d.h. bei der Bemessung der Anteile, die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und 21

Randgebieten zu berücksichtigen. Nach Art. 19 Abs. 1 SVAG erhalten die Kantone einen Drittel des Ertrags aus der LSVA (vgl. vorne, Rz. 10).

22 Nach Art. 19 Abs. 3 SVAG haben die Kantone ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu verwenden. Entsprechend Art. 85 Abs. 3 BV sieht Art. 19 Abs. 4 SVAG vor, dass bei der Verteilung des Anteils der Kantone die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randregionen zu berücksichtigen sind. Im Übrigen berechnet sich die Verteilung der Beiträge nach der Länge der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen, den Strassenlasten der Kantone, der Bevölkerung der Kantone und der steuerlichen Belastung des Motorfahrzeugverkehrs.