



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE



Fair und effizient

Die leistungsabhängige
Schwerverkehrsabgabe (LSVA)
in der Schweiz



Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

Redaktion und Texte

Peter Krebs, Ueli Balmer

Mitarbeit

An dieser Schrift haben die Fach- und Übersetzungsdienste des UVEK sowie die Firma Rapp Trans AG mitgearbeitet.

Produktion

Stabsstelle Kommunikation ARE, Rudolf Menzi

Grafische Gestaltung

Desk Design, Hinterkappelen
Atelier Grünig, Bern

Fotos

Oberzolldirektion Bern, Atelier Grünig (Titelblatt), UVEK/Béatrice Devène (S. 3), Keystone (S. 4), European Union/Brussels/Berlaymont (S.6), BLS Alptransit (S. 10), schweizer zoll (S. 8, 12, 14, 16, 20), USEGO AG (S. 18)

Bezugsquelle

Elektronische Version: www.are.admin.ch

01.2015

Fair und effizient

Die leistungsabhängige
Schwerverkehrsabgabe (LSVA)
in der Schweiz

Inhalt

Inhalt

| | |
|---|----|
| Vorwort von Bundesrätin Doris Leuthard | 3 |
| Teil 1: Ausgangslage | |
| 1 Dominanz der Strasse – Die Verkehrssituation | 4 |
| 2 Abstimmung mit der EU – Die rechtliche Situation | 6 |
| 3 Ein Schritt Richtung Kostenwahrheit – Ökonomischer Hintergrund | 8 |
| 4 Elemente einer modernen Verkehrspolitik – Die zusätzlichen Massnahmen | 10 |
| Teil 2: Ausgestaltung | |
| 5 Einfach und zuverlässig – Die Erhebung der Daten | 12 |
| 6 Klare Grundlagen – Die Berechnung der Abgabe | 14 |
| 7 Der Weg zur Interoperabilität – Elektronische Gebührenerhebung | 16 |
| Teil 3: Auswirkungen | |
| 8 Positive Bilanz – die Auswirkungen der LSVA | 18 |
| 9 Weniger Fahrzeuge, mehr Güter – Auswirkungen im alpenquerenden Verkehr | 20 |
| Anhang | |
| Chronologie, Literatur, Adressen | 22 |

Vorwort von Bundesrätin Doris Leuthard

Mit der Einführung der LSVA hat die Schweiz im Jahr 2001 den Weg in eine moderne Güterverkehrspolitik vorgezeichnet. Die Logistiker setzen immer mehr auf den kombinierten Verkehr. Dank der Berechnung der Abgabe nach der erbrachten Leistung und den Emissionen hat sie den Strassengüterverkehr effizienter und umweltfreundlicher werden lassen, Leerfahrten wurden reduziert. Gleichzeitig konnte mittels Einbezugs der bisher nicht gedeckten Kosten für Unfälle und Umweltschäden das Prinzip der Kostenwahrheit umgesetzt und die Konkurrenzfähigkeit der Schiene verbessert werden. Damit stellt die LSVA ein Schlüsselement auf dem Weg zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik und der angestrebten Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene dar. Immer mehr Länder in Europa folgen denn auch dem von der Schweiz vorgezeichneten Weg. Mit der in der Wegekostenrichtlinie der EU neu vorgesehenen Möglichkeit, zumindest einen Teil der externen Kosten in die Berechnung des Abgabetarifs einzubeziehen, kann ein weiterer Schritt in diese Richtung getan werden.

In der vorliegenden Broschüre werden die Hintergründe für die Entstehung der Abgabe, deren Ausgestaltung und die bis heute feststellbaren Auswirkungen dargestellt. Sehr deutlich kommen dabei die Wechselwirkungen mit den rechtlichen Vorgaben und den wirtschaftlichen Verflechtungen der EU zum Ausdruck. Mit dem Instrument LSVA wird aufgezeigt, dass auch innerhalb dieses Kontexts zukunftsweisende, den Interessen aller Beteiligten Rechnung tragende Lösungen möglich sind. Dies ist nicht zuletzt deshalb wichtig, weil gerade im Verkehrsbereich weitere Probleme anstehen, welche nur mit einer Gesamtverkehrssicht und mittels innovativer Ansätze erfolgreich gelöst werden können.

Bundesrätin Doris Leuthard



Bundesrätin
Doris Leuthard,
Vorsteherin des Eidgenössischen Departements
für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
(UVEK)

1 Dominanz der Strasse – Die Verkehrssituation



Zwei Merkmale kennzeichnen den Güterverkehr in Europa: Die Gesamtmenge nimmt weiter zu, und der überwiegende Teil davon wird auf der Strasse transportiert. Das trifft auch für den alpenquerenden Verkehr zu.

«Das ist kein Tunnel für den Schwerverkehr», erklärte der zuständige schweizerische Minister im Jahr 1980, als er den Gotthard-Strassentunnel eröffnete. Am Anfang machten tatsächlich nur einige Hundert Camions pro Tag von der neuen transalpinen Autobahn Gebrauch. Doch in den Jahren danach schwoll der Güterstrom mächtig an. Im Jahr 2000 waren es rund 1,2 Millionen Fahrzeuge. Im gleichen Zeitraum nahm der Anteil der Transitfahrten von rund einem Viertel auf rund drei Viertel zu. Die seither ergriffenen Massnahmen haben zwar eine Trendumkehr bewirkt. Dessen ungeachtet übersteigen in den Alpentälern an der Zufahrtsstrecke im Norden und Süden des Gotthards die Lärm- und Luftbelastung häufig die gesetzlichen Grenzwerte. Und an Spitzentagen zur Reisezeit bilden sich vor den Tunnelportalen weiterhin regelmässig Staus.

Ein internationales Problem

Der Transitverkehr stellt im ganzen Alpenraum ein Problem dar. Insbesondere in Frankreich geht die Verlagerung von der Schiene auf die Strasse ungebremst weiter. Der Anteil der Bahn ist dort auf rund 15 Prozent gesunken, in Oesterreich stagniert er bei rund 30, in der Schweiz bei rund 65 Prozent. 2005 hatte die Schiene im inneren Alpenbogen zwischen dem Mont Cenis/ Fréjus und dem Brenner insgesamt noch einen Anteil von 37 Prozent. Bis 1982 beförderte die Bahn mehr Güter durch die Alpen als die Strasse.

Generelles Wachstum

Die Verkehrsentwicklung durch die Alpen folgt einem generellen Trend. Zwischen 1970 und 2010 hat sich die Transportleistung des Schwerverkehrs in den 26 Ländern der heutigen EU (ohne Zypern) von 1095 auf 2296 Mrd. tkm mehr als verdoppelt. Gleichzeitig hat die Strasse

ihren Anteil am gesamten Frachtverkehr von 36 auf 72 Prozent gesteigert. Die Bahn war aus verschiedenen Gründen immer weniger konkurrenzfähig. Sie hat in den EU-Staaten zwischen 1970 und 2010 einen Rückgang der Transportleistung um rund 24 Prozent auf noch 392 Mrd. tkm hinnehmen müssen. Ihr Anteil an der gesamten in der EU beförderten Gütermenge ist dementsprechend kleiner geworden. Er betrug im Referenzjahr 2010 noch rund 17 Prozent.

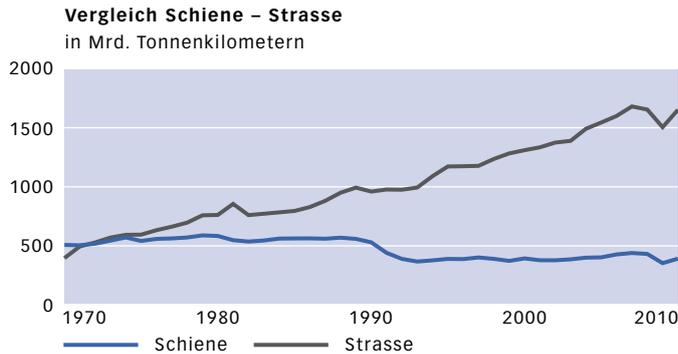
Politische Konstellation

Alle Prognosen rechnen für den EU-Raum und die Schweiz mittel- bis langfristig mit einem weiterhin stark steigenden Güterverkehrsaufkommen. Politische Massnahmen haben dabei einen sehr grossen Einfluss auf den Modal-Split. Das zeigt sich gerade beim alpenquerenden Verkehr. Eine Erhöhung der Gewichtslimite ohne LSVA und flankierende Massnahmen hätte für das schweizerische Strassennetz von 2000 bis 2015 zu einer Verdoppelung des Schwerverkehrs auf der Strasse geführt. Eine solche Perspektive schien der verkehrsgeplagten Bevölkerung entlang der Transitachsen untragbar. Aus ihrer Mitte wurde eine Volksinitiative lanciert, welche den Schutz der Alpen vor dem Transitverkehr gewährleisten sollte. Dank einer starken Solidarisierung der nicht direkt betroffenen Bevölkerungskreise mit diesem Anliegen wurde die Vorlage im Februar 1994 vom Volk angenommen. Gestützt auf den neuen Verfassungsartikel wurde eine Obergrenze von 650 000 alpenquerenden Fahrten pro Jahr verbindlich festgelegt. Das Ziel soll vor allem durch eine Verlagerung auf die Schiene erreicht werden.

Teil 1: Ausgangslage I Dominanz der Strasse – Die Verkehrssituation

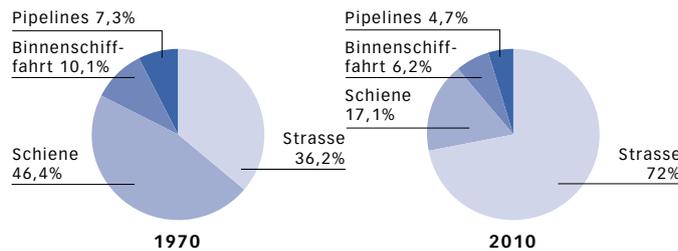
Die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre zeichnet sich durch eine starke Zunahme der transportierten Mengen und durch eine starke Verlagerung von der Schiene auf die Strasse aus.

Güterverkehr in den 26 EU-Staaten¹⁾



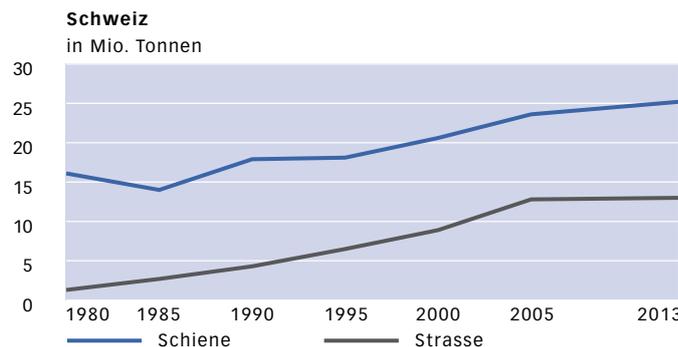
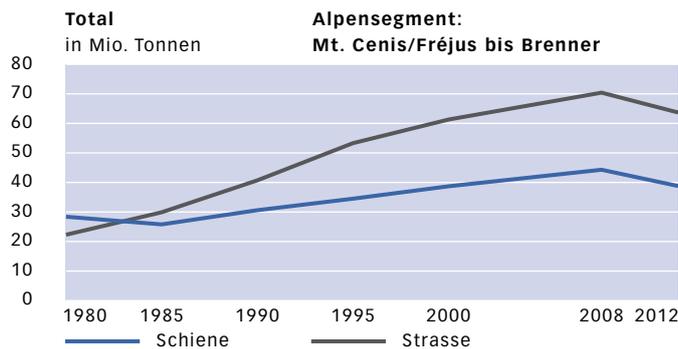
¹⁾ Alle ohne Zypern, da dafür keine Zahlen erhoben worden sind

Aufteilung nach Verkehrsträgern (Modal Split)



Der alpenquerende Güterverkehr ist insgesamt sehr stark gewachsen und es hat eine Verlagerung auf die Strasse stattgefunden. In der Schweiz hat die Bahn noch eine stärkere Position als in Frankreich und Österreich. Die starke Zunahme auf der Strasse nach Einführung des neuen Verkehrsregimes im Jahr 2001 ist auf die seit diesem Zeitpunkt geltende höhere Gewichtslimite zurückzuführen.

Alpenquerender Gesamtverkehr (Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr)



Hintergrund

Gotthard ist am wichtigsten

Der Gotthard ist der weitaus wichtigste Alpenübergang der Schweiz. 837 000 der total 1 143 000 schweren Nutzfahrzeuge, die die Schweizer Alpen 2013 querten, benutzten den Gotthard. Auf den Grossen St. Bernhard, den Simplon und den San Bernardino fielen zusammen 307 000 Fahrzeuge. Auch im Bahnverkehr ist der Gotthard vor dem Simplon die Nummer eins.

Höherer Anteil der Bahn

In der Schweiz hat die Bahn im alpenquerenden Güterverkehr einen weitaus höheren Anteil als in Österreich und Frankreich. Zu den wichtigsten Gründen für diese unterschiedliche Entwicklung zählen neben der LSVA das Sonntags- und Nachtfahrverbot. Dazu kam bis im Jahr 2001 eine deutlich tiefere Gewichtslimite von 28 Tonnen (gegenüber 40 Tonnen in der Europäischen Union), welche die Bahn begünstigte.

Umwegverkehr

Die früher geltenden tieferen Gewichtslimite führten zu so genanntem Umwegverkehr. Von der Schweiz aus gesehen gab es diesen in beiden Richtungen. Wegen der tieferen Gewichtslimite bestand ein Anreiz, einen österreichischen oder französischen Alpenübergang statt des eigentlich direkteren Wegs durch die Schweiz zu benützen. Mit der Anhebung der Gewichtslimite wurde dieser Verkehr «zurückgenommen». Umgekehrt war es attraktiv, mit Fahrzeugen mit einem Gewicht bis 28-Tonnen einen Umweg durch die Schweiz zu machen, weil hier bis im Jahr 2000 der Durchfahrtspreis deutlich günstiger war als in den Nachbarländern. Mit dem neuen Regime ist dieser Anreiz entfallen.

2 Abstimmung mit der EU – Die rechtliche Situation



Im Jahr 2002 ist das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU in Kraft getreten. Die Anhebung der Gewichtslimite auf Schweizer Strassen und die Einführung der LSVA sind auf innovative Art miteinander gekoppelt.

Die Schweiz liegt zwar mitten in Europa, ist aber nicht Mitglied der EU. Weil wichtige Transitstrecken – vor allem in nord-südlicher Richtung – durch das Alpenland führen, hat die Schweizer (Güter-) Verkehrspolitik immer auch Auswirkungen auf die Nachbarstaaten. Es ist deshalb kein Zufall, dass Verkehrsfragen schon seit längerer Zeit ein Hauptthema der Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU sind. Im Zentrum stand und steht der alpenquerende Transitverkehr. Die Annahme des Alpenschutzartikels im Jahre 1994 führte zu neuer Dynamik in dieser Beziehung. Die Absicht der Schweiz, den Lastwagenverkehr zahlenmässig zu begrenzen, führte zu heftigen Reaktionen seitens der EU, welche an ihrer Forderung nach einem ungehinderten freien Warenverkehr festhielt. Nach fast vierjährigen, teilweise schwierigen Verhandlungen einigten sich die beiden Parteien im Rahmen des Landverkehrsabkommens auf einvernehmliche

Lösungen, die es ihnen erlauben, ihre verkehrspolitischen Ziele weiter zu verfolgen.

Wichtige Elemente

Aus Schweizer Sicht von Bedeutung war insbesondere der Umstand, dass die EU das Hauptziel der helvetischen Transitpolitik, die Verkehrsverlagerung auf die Schiene, ausdrücklich anerkannte. Wichtigstes Instrument zur Umsetzung dieses Ziels ist die von der EU ebenfalls akzeptierte leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Diese gilt flächendeckend, also nicht nur für Transitstrecken. Inländische Fahrzeuge müssen sie ebenso entrichten wie ausländische. Die Abgabe entspricht damit dem Grundsatz der Nicht-Diskriminierung. Im Gegenzug verpflichtete sich die Schweiz, die Gewichtslimite von bisher 28 Tonnen schrittweise auf das EU-Niveau von 40 Tonnen anzuheben. Zudem bestätigte sie ihre bereits früher eingegangene

Verpflichtung zum Ausbau des Schienennetzes im alpenquerenden Verkehr, insbesondere der Erstellung von 2 Basis-tunnels am Lötschberg und am Gotthard.

Rechtliche Umsetzung

Das Ergebnis der Verhandlungen wurde im Landverkehrsabkommen festgehalten. Das Landverkehrsabkommen ist eines von sieben Einzelabkommen, den sogenannten bilateralen Verträgen, mit welchen die Schweiz ihre Beziehungen zur EU auf eine neue Grundlage stellte. Zentraler Bestandteile sind die Festlegung einer Obergrenze für den Abgabesatz der LSVA und die Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen. Der zulässige Abgabesatz wurde so festgelegt, dass der daraus resultierende Preis für eine Transitfahrt auf der Strecke Basel-Chiasso den Betrag von 325 Franken nicht übersteigt. Festgelegt wurde ebenfalls, das neue Regime mit LSVA und Erhöhung der Gewichtslimite schrittweise einzuführen (vgl. Hintergrund). Das Landverkehrsabkommen regelt aber nicht allein die Frage der Gewichtslimite und den Durchfahrtspreis. Es liberalisiert auch den Marktzugang im Strassen- wie im Schienenverkehr. Im Strassenverkehr wurde unter anderem ab 2005 die so genannte grosse Kabotage eingeführt, also die Möglichkeit, Transporte zwischen zwei Drittstaaten zu tätigen. Ein Schweizer Transportunternehmer kann seither beispielsweise Waren in Österreich laden und nach Deutschland transportieren. Im Schienenverkehr gewähren die Schweiz und die EU sich gegenseitig den freien Netzzugang. Dadurch wird der Wettbewerb zwischen den Bahnunternehmen über die Grenzen hinweg möglich.

Lösung mit Pilotcharakter

Die mit der Schweiz vereinbarten Schritte zur Lösung der Verkehrsprobleme haben für die EU in verschiedener Hinsicht Pilotcharakter. Denn auch hier ist man sich bewusst, dass das Wachstum des Güterverkehrs auf der Strasse

nicht ungebremst weitergehen kann. Ziel ist, die derzeit dem Verkehrssystem auferlegten Steuern schrittweise durch Instrumente zu ersetzen, die sowohl die Infrastrukturkosten als auch die externen Kosten am wirksamsten internalisieren. Die schweizerische LSVA deckt sich in vielen Punkten mit dieser Zielsetzung:

- Sie ist fahrleistungsabhängig (die Höhe hängt direkt von der Zahl der gefahrenen Kilometer ab), sie wird am Ort der Nutzung eingezogen und ist nach den Euro-Emissionskategorien differenziert. Sie entspricht somit dem Verursacherprinzip.
- Sie gilt in gleicher Weise für in- und ausländische Fahrzeuge, sie gilt für den Transitverkehr wie für den Import-, Export- und den Binnenverkehr. Sie ist nicht-diskriminierend und führt zu keinerlei Wettbewerbsverzerrungen.
- Bei der Einführung wurde darauf geachtet, dass die Abgabe technisch und administrativ mit den in der EU geplanten Systemen möglichst kompatibel ist.

Anpassung der Wegekostenrichtlinie

Einen Schritt in die vorgesehene Richtung brachte die Revision der Wegekostenrichtlinie (Eurovignettenrichtlinie), welche die Ausgestaltung von Strassenbenützungsgebühren für den schweren Strassengüterverkehr im Gebiet der EU regelt. Wesentliche Punkte dieser auf den 9. Juni 2006 in Kraft gesetzten Revision sind

- die Anwendbarkeit auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen (bisher 12t)
- die Möglichkeit, die Abgabepflicht nicht nur auf Autobahnen, sondern auch auf andern Strassen bis hin zum gesamten Netz einzuführen
- die Möglichkeit, die Gebühren zeitabhängig auszugestalten
- die Möglichkeit, in sensiblen Gebieten Zuschläge zu erheben

Hintergrund

Joker LSVA

Am 27. September 1998 wurde die Vorlage zur LSVA mit 57 Prozent Ja Stimmen überraschend deutlich gutgeheissen. Ein wesentlicher Grund für die gute Aufnahme war das Interesse der Schweiz an guten Beziehungen zur Europäischen Union. Nach der Ablehnung des Beitritts zum Europäischen Wirtschaftsraums im Jahr 1992 war die Schweizer Wirtschaft stark am Abschluss bilateraler Verträge mit der EU interessiert. Das Zustandekommen dieser Verträge setzte aber ein Entgegenkommen der Schweiz in der Frage der Gewichtslimite voraus. Ohne flankierende Massnahmen hätte die von der EU geforderte Erhöhung von 28 auf 40 Tonnen jedoch eine enorme Zunahme des Schwerverkehrs auf den Schweizer Transitstrecken bedeutet. Unter diesen Voraussetzungen hätte das Volk den bilateralen Verträgen kaum zugestimmt. Die LSVA bot einen Ausweg aus dieser heiklen Situation: Als Garant gegen eine Überflutung durch ausländische Lastwagen schuf sie die Voraussetzung für die Akzeptanz der miteinander verbundenen Anliegen der EU nach Erhöhung der Gewichtslimite und der Schweiz nach dem Abschluss der bilateralen Verträge.

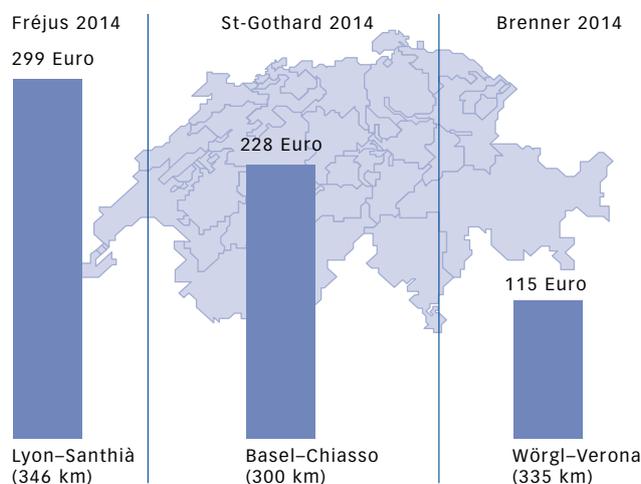
Stufenweise Einführung

Um dem Transportgewerbe Zeit zu geben, sich an die neue Situation zu gewöhnen, wurde beschlossen, das neue Regime stufenweise einzuführen:

1. 1. 2001:
 - Einführung der LSVA zum Satz von 1.6 Rp/tkm
 - Erhöhung der Gewichtslimite von 28 auf 34 Tonnen
1. 1. 2005:
 - Erhöhung des Abgabesatzes auf 2.44 Rp/tkm
 - Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen
1. 1. 2008:
 - Erhöhung der Abgabe auf 2.7 Rp/tkm

Transitabgaben durch die Schweiz (Basel-Chiasso) und auf zwei vergleichbaren alpenquerenden Routen im Ausland (Lyon-Santhe und Wörgl-Verona). Angegeben wird eine mittlere Abgabehöhe für ein 40t Fahrzeug. Die Abgaben können je nach Tageszeit, Emissionen des Fahrzeugs, Wechselkurs etc. variieren.

Vergleich der Transitabgaben an Fréjus, St. Gotthard und Brenner



3 Ein Schritt Richtung Kostenwahrheit – Ökonomischer Hintergrund



Die LSVA hat zum Ziel, alle Kosten des Strassengüterverkehrs zu internalisieren. Somit werden erstmals in Europa auch die externen Kosten des Strassengüterverkehrs den Verursachern in Rechnung gestellt. Die Einnahmen helfen mit, die Grossprojekte der Bahn zu finanzieren. Die LSVA trägt auch zur Verlagerung der Güter auf die Schiene bei.

Gemäss Gesetz beträgt der Tarif für die LSVA höchstens 3 Rappen pro Kilometer und Tonne Gesamtgewicht. Im Landverkehrsabkommen haben sich die EU und die Schweiz auf einen maximalen Transitpreis geeinigt, der einen LSVA-Tarif von 2,70 Rappen erlaubt. Diese Grössenordnung ist einerseits das Resultat der politischen Ausmarchung, andererseits entspricht sie aber auch einem der Hauptziele der LSVA: der Anrechnung der externen Kosten und damit dem Grundsatz der Kostenwahrheit.

Unterwegs zur Kostenwahrheit

In der schweizerischen und immer mehr auch der europäischen Verkehrspolitik hat sich in den letzten Jahren ein Konsens entwickelt, wonach der Verkehr für alle Kosten aufkommen soll, die er

verursacht. Tut er das nicht, müssen der Staat und die Allgemeinheit hohe Ausgaben übernehmen, die einer indirekten Subvention gleichkommen. Das wiederum führt dazu, dass der Verkehr übermässig wächst, weil er zu billig ist. Mit der Anrechnung der vollen Kosten kann diese für die Volkswirtschaft und die Umwelt schädliche Spiralbewegung gestoppt werden. Für die Verwirklichung der Kostenwahrheit gilt es nebst den direkten Ausgaben für den Bau und den Unterhalt der Strassen (den Wegekosten) auch die externen Umwelt- und Gesundheitskosten zu berücksichtigen.

Die Mehrheit der Ökonomen und Ökonomeninnen sowie der politischen Behörden unterstützt die Anrechnung der vollen Kosten gemäss dem Verursacher-

prinzip. Dazu müssen die externen Kosten zunächst berechnet werden. Das schweizerische Verkehrsdepartement hat im Auftrag des Bundesrats umfangreiche Untersuchungen durchgeführt. Sie konzentrierten sich ursprünglich auf jene drei Bereiche, die erstens eine bedeutende Grösse erreichten und die sich zweitens zuverlässig monetarisieren liessen: Auf die durch die Luftverschmutzung verursachten Gesundheits- und Gebäudeschäden, auf die Lärmkosten sowie auf die Unfallkosten. Die so im Strassen-Güterverkehr erfassten externen Geldbeträge erreichten damals (1993) ziemlich genau 1000 Millionen Schweizer Franken pro Jahr. Unter Berücksichtigung der ungedeckten Kosten gemäss der Strassenrechnung sowie der erforderlichen Kompensation der Schwerverkehrspauschale erhöhte sich dieser Betrag auf 1150 Millionen Franken.

In den vergangenen Jahren wurden die Berechnungen aktualisiert. Dabei wurden einerseits bisher nicht berücksichtigte Bereiche wie Landschaftszerstörung und Klimaschäden in die Berechnungen einbezogen, andererseits die bereits quantifizierten Bereiche gestützt auf neue wissenschaftliche Erkenntnisse neu berechnet. Im für das Rechtsmittelverfahren (vgl. unten) massgeblichen Jahr 2008 resultieren für den Schwerverkehr externe Kosten von 1554 Mio. Franken. Unter Berücksichtigung des Überschusses bei den direkten Kosten von 75 Mio. Franken vermindert sich der durch die LSVA zu deckende Fehlbetrag auf 1479 Mio. Franken. Diesem stand im Jahr 2008, d.h. unter Berücksichtigung der erfolgten Erhöhung der Abgabe, ein Nettoertrag von 1441 Mio. Franken gegenüber. Es verblieb demzufolge eine Unterdeckung von 38 Mio. Franken. Gegen diese Berechnung, insbesondere gegen den Einbezug der Stauzeitkosten in den Abgabetarif, erhob das Strassentransportgewerbe erfolgreich Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht.

Mit Entscheid vom 19. April 2010 hob das Bundesgericht diesen Entscheid jedoch wieder auf und bestätigte die Rechtmässigkeit des Einbezugs der Stauzeitkosten und damit auch der vom Bundesrat auf den 1.1.2008 vorgenommenen Erhöhung des Abgabetarifs. In einem zweiten vom Strassentransportgewerbe angestossenen Verfahren bestätigte das Bundesgericht am 8.8.2013 diesen Entscheid.

Kompensation für höhere Gewichtslimite

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wurde geplant, als der Bundesrat noch an der 28-Tonnen-Gewichtslimite festgehalten hat. Mit der Erhöhung auf 40 Tonnen bekam die LSVA eine zusätzliche Aufgabe. Sie führt dazu, dass der Lkw-Verkehr nicht übermässig anwächst. Die höhere Gewichtslimite ermöglicht dem Strassengütertransport bekanntlich einen Produktivitätssprung: Die Transportunternehmen können mit weniger Angestellten und weniger Fahrzeugen mehr Waren transportieren. Im Transitverkehr kommt noch die Zeitersparnis

durch den Wegfall des Umwegs über die Nachbarländer dazu. Die LSVA gleicht diese Produktivitätssteigerung aus und verhindert so eine Abwanderung der Güter von der Schiene auf die Strasse.

Geldquelle für Alpentunnels

Jede Abgabe hat neben der Einnahmenseite auch eine Ausgabenseite. Das Parlament und der Souverän haben die Verwendung der LSVA-Gelder so ausgestaltet, dass sie die angestrebte verkehrspolitische Wirkung noch erhöht. Von den zwei Dritteln, welche dem Bund zustehen, fliesst der überwiegende Teil in die Kasse zur Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (Finöv). Die LSVA wird damit zur wichtigsten Geldquelle der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat), die im alpenquerenden Verkehr des 21. Jahrhunderts eine tragende Rolle spielen werden. Die LSVA bleibt für die Neat über die Bauzeit hinaus wichtig. Indem sie die Wettbewerbsposition der Bahn stärkt, sorgt sie dafür, dass die Schieneninfrastruktur besser ausgelastet ist und kostendeckend betrieben werden kann.

Hintergrund

Die Berechnung des Abgabetarifs

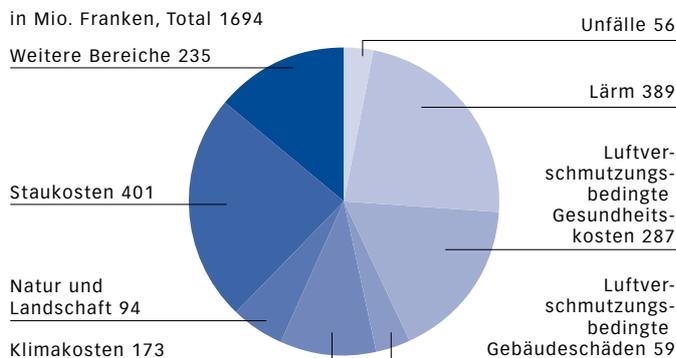
Für die Berechnung des Abgabetarifs wurden zunächst die in der Schweiz erbrachten totalen Fahrleistungen pro Gewichtskategorie errechnet. Diese Zahlen wurden anschliessend mit dem mittleren Gewicht der einzelnen Gewichtsklassen multipliziert. Für alle Klassen zusammen ergab das den Wert von 47 Milliarden Tonnen-Kilometern. Wenn man die ermittelten ungedeckten Kosten von 1,15 Milliarden Franken (inklusive den Wegfall der pauschalen Abgabe) durch die 47 Milliarden Tonnen-Kilometer teilt, kommt man auf den Wert von 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer. Dabei handelt es sich immer um die für die LSVA massgeblichen Gesamtgewichtskategorie. Grundlage für die Berechnung bildete das Jahr 1993, die Daten wurden inzwischen aktualisiert (vgl. Grafik).

Saubere Lastwagen fahren günstiger

Die LSVA ist in doppelter Hinsicht umweltfreundlich. Sie ist nicht nur von der Fahrleistung und der Gewichtsklasse eines Fahrzeuges abhängig, sondern auch von der Schadstoffkategorie. Für die Berechnung der Abgabe werden drei Gruppen gebildet, die den Schadstoffkategorien der EU entsprechen (siehe Seite 15). Der Preisunterschied zwischen den Kategorien beträgt maximal 15 Prozent.

Gemäss den aktualisierten und ergänzten Berechnungen beliefen sich die externen Kosten des Schwerverkehrs im Jahr 2010 auf 1694 Millionen Franken.

Die externen Kosten des Schwerverkehrs 2010



4 Elemente einer modernen Verkehrspolitik – Die zusätzlichen Massnahmen



Die LSVA ist Bestandteil und Eckpfeiler einer ausgewogenen Transit- und Güterverkehrspolitik der Schweiz. Ihr Ziel: Die möglichst umweltschonende Beförderung der Güter durch die Alpen.

Die Schweiz will als Land mit einer langen Transittradition ihren Anteil am alpenquerenden Verkehr übernehmen und in diesem Sinn einen wesentlichen Beitrag an den gemeinsamen europäischen Markt leisten. Sie besteht aber darauf, dass der wachsende Verkehr auf möglichst umweltschonende Weise, vorwiegend auf dem Schienenweg, abgewickelt wird. Dies gilt insbesondere auch für den alpenquerenden Verkehr

LSVA als Eckpfeiler

Die LSVA ist der Eckpfeiler der schweizerischen Güterverkehrspolitik. Dabei war jedoch von Anfang an klar, dass mit diesem Instrument allein die angestrebten Ziele nicht erreicht werden können. Dafür sind die nach schweizerischem und internationalem Recht zulässigen Höchstsätze von 3,0 resp. 2,70 Rp./tkm zu tief. Die Güterverkehrspolitik besteht deshalb aus einem ganzen Bündel von teils sehr weitgehenden und aufwän-

digen Massnahmen, deren gemeinsamer Nenner die erfolgreiche Verlagerung des Warenverkehrs auf die Bahn ist. Im Vordergrund stehen dabei die neuen Alpentransversalen und die Bahnreform. Zusätzlich wurde ein so genanntes Verlagerungsgesetz erlassen, welches weitere Massnahmen enthält. Es wurde auf 2010 durch das neue Güterverkehrsverlagerungsgesetz abgelöst.

Die neuen Alpentransversalen

Die auch kostenmässig wichtigsten Vorhaben sind die zwei neuen Eisenbahn-Alpentransversalen mit Basistunnels durch den Gotthard (er wird mit 57 Kilometern zum längsten Tunnel der Welt) und den im Jahr 2007 bereits in Betrieb genommenen Lötschberg. Mit diesen neuen Infrastrukturen werden die alpenquerenden Bahnverbindungen punkto Kapazität und Geschwindigkeit auf ein vollständig neues Niveau angehoben und die Bahn dadurch im Güterverkehr, aber

auch im Personenverkehr, konkurrenzfähiger gemacht. Die neuen Transversalen schaffen die Voraussetzung dafür, dass der wachsende Güterverkehr in grossem Umfang per Bahn durch die Alpen transportiert werden kann.

Die Bahnreform

Wichtig ist auch, dass die Bahnen ihrerseits alles unternehmen, um ihre Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Die Schweiz hat deshalb seit 1999 schrittweise die Bahnreform in Kraft gesetzt, welche auch die Vorgaben der entsprechenden EU-Richtlinie erfüllt. Seit Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens gilt gegen Bezahlung eines Trassenpreises der freie Netzzugang. Im Rahmen der Bahnreform sind die Schweizerischen Bundesbahnen SBB zudem weitgehend entschuldet und in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden, die im Besitz des Bundes bleibt.

Der sich intensivierende Wettbewerb zwischen den Bahnen auf den alpenquerenden Güterverkehrsachsen hat eine Steigerung der Qualität des Schienengüterverkehrs und das Angebot von innovativen Leistungen zum Ziel, so dass die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse steigt.

Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz

Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz enthält die Grundlage zum Ergreifen flankierender Massnahmen, welche ihrerseits zur Erreichung des angestrebten Verlagerungsziels beitragen. Bestandteil dieser flankierenden Massnahmen sind zusätzliche Mittel zur Förderung des Schienengüterverkehrs. Im Vordergrund steht dabei die Förderung des kombinierten Verkehrs, dem wichtigsten Standbein im Rahmen der Verlagerungspolitik. Die Mittel werden für die Bestellung von Angeboten im unbegleiteten und begleiteten kombinierten Verkehr eingesetzt.

Als wesentliche Neuerung enthält das Gesetz zudem die Rechtsgrundlage für die Einführung einer Alpentransitbörse (ATB). Zentrales Element dieser Börse ist der Handel mit Durchfahrtsrechten. Das Befahren einer alpenquerenden Strassenverbindung würde an den vorgängigen Erwerb eines solchen Durchfahrtsrechts gebunden. Durch die

zahlenmässige Beschränkung der zu vergebenden Rechte kann die Menge der transitierenden Güterverkehrsfahrzeuge gesteuert und damit auch die Erreichung des Verlagerungsziels gewährleistet werden. Um Umwegverkehrs zu vermeiden, müsste die ATB in Abstimmung mit den Nachbarländern eingeführt werden.

Hintergrund

Von der Bevölkerung gestützt

Wegen der Regeln der direkten Demokratie entscheiden in der Schweiz bei vielen Vorlagen die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in letzter Instanz. Regierung und Parlament sind deshalb bei Sachgeschäften auf Volksmehrheiten angewiesen. In der Transitverkehrspolitik sind diese zu Stande gekommen. Im Herbst 1998 hat die Bevölkerung mit grosser Mehrheit sowohl der Vorlage über die LSVA wie einer neuen Finanzierungsbasis für die Grosse Projekte der Bahn (darunter das Projekt Neat) zugestimmt. Auch der «Alpenschutzartikel», der die Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene verlangt, ist nach einer Volksabstimmung im Jahr 1994 in die Bundesverfassung aufgenommen worden (vgl. Seite 4).

Doppelte Kapazität

Mit dem Bau der Neat verdoppelt sich die Schienenkapazität durch die Schweizer Alpen von heute 30 auf rund 60 Mio. Tonnen pro Jahr. Davon entfallen ungefähr zwei Drittel auf die Gotthard- und ein Drittel auf die Lötschberg/Simplon-Achse. Die Reisezeit durch die Alpen verkürzt sich um bis zu anderthalb Stunden. Die Fahrt von Zürich nach Mailand dauert dann noch rund 2,5 Stunden. Dank der Neat wird sich auch ein Teil des Luftverkehrs auf die Schiene verlagern.

Geld auch für Hochgeschwindigkeit

Die Schweiz ist daran, ihr Bahnsystem von Grund auf zu modernisieren. Zusätzlich zu den Alpentransversalen werden im Rahmen des Projekts «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) Vorhaben zur Aufwertung des nationalen Personenverkehrs und zur besseren Anbindung ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz Richtung Frankreich und Deutschland realisiert.

Die LSVA ist Bestandteil eines ganzen Bündels von Massnahmen, welche die Stellung der Bahn stärken.

Wichtige zusätzliche Massnahmen der Schweizerischen Transitverkehrspolitik

| Massnahme | Inhalt | Zeitraum |
|---------------------------------|---|---|
| AlpTransit/NEAT | Neue Bahn-Alpentransversalen mit Basistunnels durch den Gotthard und den Lötschberg | Lötschberg: seit 2007 in Betrieb Gotthard: Inbetriebnahme 2016 |
| Güterverkehrsverlagerungsgesetz | Grundlage für flankierende Massnahmen wie die Förderung des kombinierten Verkehrs. Stellt erforderliche Mittel zur Verfügung (1830 Mio. CHF). Enthält Grundlage für Einführung Alpentransitbörse. | Zahlungsrahmen für Zeitraum 2011–2018 |
| Bahnreform | Die Bahnreform führt im Schienenverkehr den Wettbewerb ein. Für den Güterverkehr gilt der freie Netzzugang. Die SBB werden refinanziert | In Kraft seit Anfang 1999 |

5 Einfach und zuverlässig – Die Erhebung der Daten



Die Daten für die LSVA werden auf möglichst einfache und gleichzeitig zuverlässige Art erhoben und berechnet. Die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) setzt dazu auf moderne Technik.

Der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe unterliegen Fahrzeuge für den Personen- und Warentransport mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen. Sie bemisst sich nach drei Kriterien:

- den auf dem Gebiet der Schweiz gefahrenen Kilometern
- dem höchstzulässigen Gesamtgewicht
- den Schadstoffwerten der Fahrzeuge

Im Erhebungsverfahren, nicht aber bei der Abgabebemessung, wird zwischen in- und ausländischen Fahrzeugen unterschieden. Daneben gibt es auch Fahrzeugkategorien, die unabhängig von ihrer Herkunft einer Sonderregelung unterstehen.

Inländische Fahrzeuge

Datenerfassung

Die Fahrzeuge werden mit einem elektronischen Erfassungsgerät, der so genannten On Board Unit, ausgerüstet. Dieses Gerät ist mit dem Fahrtenschrei-

ber gekoppelt und ermittelt die gefahrenen Kilometer. Fährt der Lastwagen über die Grenze ins Ausland, schaltet ein über der Strasse angebrachtes Gerät (der «Funkbaken») die Zählfunktion aus. Bei der Wiedereinfahrt wird das Gerät auf die gleiche Weise wieder eingeschaltet. Weitere Informationen sind entweder direkt im Gerät gespeichert (höchstzulässiges Gewicht und Schadstoffkategorie des Fahrzeugs) oder können vom Fahrer eingegeben werden (An- oder Abhängen eines Anhängers). Damit speichert das Gerät alle Daten, die zur Ermittlung des Abgabebetrages nötig sind.

Datenübermittlung

Der abgabepflichtige Halter überträgt diese Daten jeden Monat aus dem Gerät auf eine Chipkarte. Anschliessend leitet er sie an den Zoll weiter. Dies kann er entweder mit der Chipkarte (per Post) tun oder auf elektronischem Weg (In-

ternet). Die Zollverwaltung überprüft anschliessend in ihrem Informatiksystem die Plausibilität der Angaben. Die kontrollierten und allenfalls bereinigten Daten bilden die Grundlage für die Berechnung der Abgabe und die monatliche Fakturierung.

Ausländische Fahrzeuge

Fahrzeuge mit Erfassungsgerät

Bei ausländischen Fahrzeugen kann der Einbau eines Erfassungsgerätes nicht vorgeschrieben werden. Der Fahrzeughalter hat jedoch die Möglichkeit, das Gerät freiwillig einzubauen. Dieses wird sowohl in- als auch ausländischen Fahrzeughaltern gratis abgegeben. In diesem Fall gelangen die Daten bei jedem Grenzübertritt per Funk in das zentrale Informatiksystem. Sie bilden die Grundlage für die periodische Fakturierung. Voraussetzung ist, dass der Fahrzeughalter beim Schweizer Zoll ein LSVA-Konto besitzt.

Fahrzeuge ohne Erfassungsgerät:

Bei Fahrzeugen ohne Erfassungsgerät dient eine bei der ersten Einfahrt ausgestellte Identifikationskarte zur Abgabenerhebung. Die entsprechenden Daten werden ebenfalls im zentralen Informatiksystem gespeichert. Der Fahrer gibt die Karte bei der Einfahrt in einen Abfertigungsterminal ein und deklariert den Kilometerstand. Der Zoll überprüft diese Deklaration stichprobenweise. Die Abgabe ist spätestens beim Verlassen der Schweiz zu entrichten, entweder in bar oder mittels Tank- oder andern Kreditkarten.

Sonderregelungen

Fahrzeuge mit pauschaler Abgabenerhebung

Bestimmte Fahrzeugkategorien wie Gesellschaftswagen (Reisecars), Wohnmotorwagen und Wohnanhänger unterstehen weiterhin einer pauschalen Abgabepflicht und benötigen deshalb kein Erfassungsgerät (siehe Seite 15).

Ausnahmen von der Abgabepflicht

Verschiedene Arten und Kategorien von Fahrzeugen sind von der Schwerverkehrsabgabe vollständig befreit (Fahrzeuge des Militärs, der Landwirtschaft, des öffentlichen Verkehrs, etc).

Kombinierter Verkehr

Für Fahrten im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs gilt eine Sonderlösung. Die eingesetzten Fahrzeuge bleiben zwar abgabepflichtig, doch wird pro Fahrt eine pauschale Rückerstattung in der Höhe einer Fahrt von durchschnittlicher Länge ausgerichtet.

Transporte von Holz, Milch und Vieh

Für den Transport von Milch und Vieh wird die Abgabe durch eine Reduktion des Abgabesatzes um einen Viertel reduziert. Dies gilt auch für den Transport von Holz, falls die entsprechenden Fahrzeuge ausschliesslich für Holztransporte eingesetzt werden. Werden die Fahrzeuge auch für andere Transporte verwendet, besteht die Möglichkeit einer pauschalen Rückerstattung pro m³ transportierten Holzes.

Hintergrund

Die Zollverwaltung

Der Bundesrat hat die Erhebung der LSVA der Eidgenössischen Zollverwaltung EZV übertragen. Zölle spielen bei den Einnahmen des Bundes zwar eine immer kleinere Rolle. Die EZV nimmt für den Bund jährlich aber auch rund 23 Milliarden Franken an Gebühren, Steuern etc. ein (darunter Mehrwert-, Mineralöl-, Tabak- und Autosteuern).

Das Erfassungsgerät

Die Erhebung der Abgabe ist nur mittels eines gut funktionierenden elektronischen Systems möglich. Eine zentrale Rolle kommt dem Erfassungsgerät zu. Die Fahrzeughalter erhalten es gratis, sie sind aber für den rechtzeitigen Einbau verantwortlich und tragen die Kosten dafür. Das Erfassungsgerät muss u.a. folgenden technischen Anforderungen genügen:

- Automatische Aufzeichnung der Fahrleistung über eine elektrische Verbindung zum Tachographen
- Automatisches Ein-, Ausschalten an der Grenze durch Funkverbindung
- Kontrollmöglichkeit von Fahrleistung und Grenzschnittung durch satellitengestützte Positionsbestimmung (GPS) und einen Bewegungs-Sensor
- Anhängererkennung mittels Sensor

Die Erfassungsgeräte der ersten Generation wurden in den letzten Jahren durch neue Geräte (OBU 2) ersetzt. Sowohl im Aussehen als auch bezüglich Funktion entsprechen sie weitgehend den ursprünglich eingebauten Geräten.

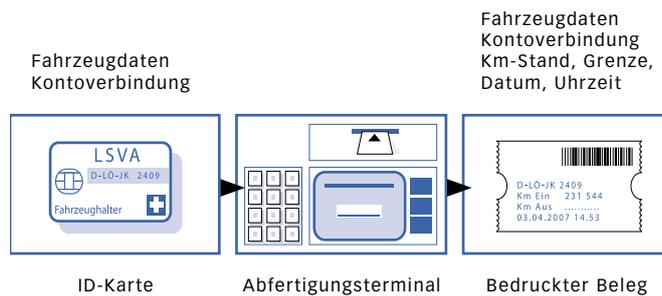
Das LSVA-Erhebungssystem in Zahlen

(Stand Mitte 2014)

| | |
|--------------------------------------|------------|
| Erfassungsgeräte in Betrieb | ca. 55 000 |
| Ausgerüstete Zollübergänge | 88 |
| Funkbaken | 218 |
| Abfertigungsterminals | 160 |
| Ein- und Ausfahrten mit OBU pro Tag | ca. 4500 |
| Ein- und Ausfahrten ohne OBU pro Tag | ca. 8000 |
| Automatische Kontrollanlagen | 24 |

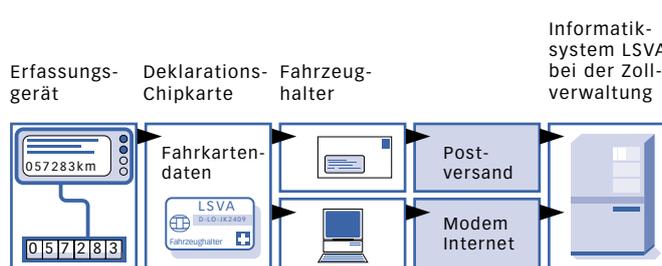
Ausländische Fahrzeughalter ohne Erfassungsgerät deklarieren den Kilometerstand mit einer Identifikationskarte an einem Abfertigungsterminal.

Der Ablauf für ausländische Fahrzeuge

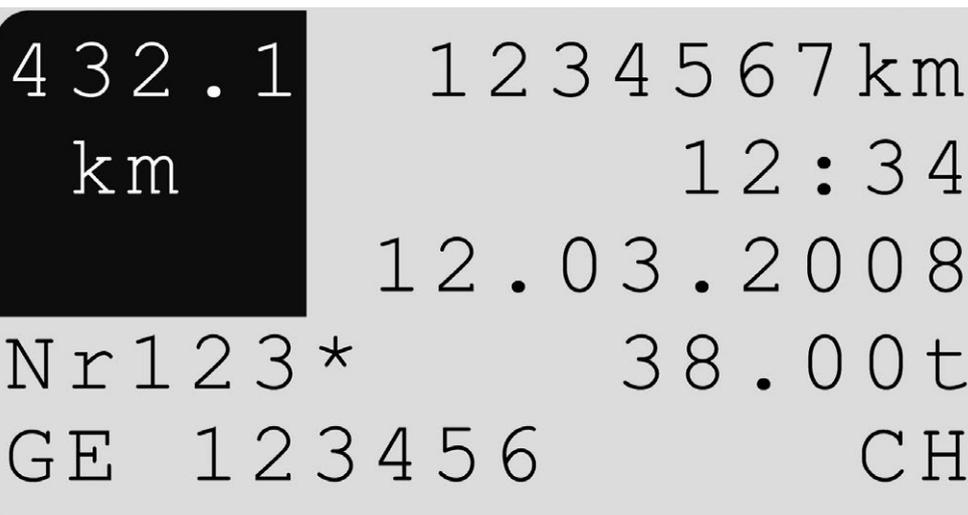


Die Daten werden vom Erfassungsgerät mit einer Chipkarte ausgelesen und an die Zollverwaltung übermittelt.

Der Ablauf für inländische Fahrzeuge



6 Klare Grundlagen – Die Berechnung der Abgabe



Die Berechnung der geschuldeten Abgabe beruht für jede Fahrzeugkategorie

auf klaren Grundlagen. Reisebusse und Wohnmobile bezahlen weiterhin eine pauschale Abgabe.

Tonnenkilometer als Grundlage

Grundlage für die Berechnung der Abgabe bildet eine Transitfahrt Basel-Chiasso mit einer angenommenen durchschnittlichen Fahrdistanz von 300 km. In den Transitverhandlungen haben die Schweiz und die EU dafür einen Transitzpreis von höchstens 325 Franken ausgehandelt, bezogen auf ein 40-Tonnen-Fahrzeug. Dies ergibt einen maximalen Abgabesatz von 2,70 Rappen pro Tonne und Kilometer (tkm). Aufgrund der laufenden Flottenerneuerung und der Einführung einer Sonderregelung für Euro-6-Fahrzeuge wurde der bestehende Spielraum bisher nicht ausgeschöpft.

Das Fahrzeuggewicht

Zur Ermittlung der Abgaben wird die in der Schweiz zurückgelegte Distanz (in Kilometern) mit dem Fahrzeuggewicht (in Tonnen) multipliziert. Die sich so ergebenden Tonnenkilometer werden ihrerseits mit dem Abgabesatz multipli-

ziert. Massgebend ist dabei nicht das jeweilige Gewicht im Betrieb, sondern das nach Fahrzeugausweis zulässige Höchstgewicht. Ein Abstellen auf das – ständig variierende – Betriebsgewicht wäre unpraktikabel gewesen. Zudem bildet diese Lösung einen zusätzlichen Anreiz, die Fahrzeuge möglichst gut auszulasten und Leerfahrten zu vermeiden.

Die Schadstoffkategorie

Bei den Abgabesätzen handelt es sich um Durchschnittswerte. Sie gelten für die mittlere von drei in der Verordnung zur LSVA definierten Abgabekategorien (für die Kategorie 2). Das Landverkehrsabkommen begrenzt die maximale Abweichung von einer Kategorie zur nächsten auf 15 Prozent.:

- Abgabekategorie 1 (entspricht Euro 0, 1 und 2): 3,10 Rappen pro Tonnenkilometer

- Abgabekategorie 2 (entspricht Euro 3): 2,69 Rappen

- Abgabekategorie 3 (entspricht Euro 4–5): 2,28 Rappen

- Euro 6: 2,05 Rappen (Sonderrabatt)

Die Höhe der Pauschale

Wichtigste Ausnahme von der leistungsabhängigen Abgabeberechnung ist die Pauschale für Gesellschaftswagen. Für diese Fahrzeugkategorie gelten die folgenden Abgabebeträge:

- Fahrzeuge von über 3,5 bis 8,5 Tonnen: 2200 Franken
- Fahrzeuge von über 8,5 bis 18 Tonnen: 3300 Franken
- Fahrzeuge von über 18 bis 26 Tonnen: 4400 Franken
- Fahrzeuge von über 26 Tonnen: 5000 Franken

Für ausländische Fahrzeuge kann die Abgabe anteilmässig in Tages- oder Monatspauschalen abgegolten werden:

- je 0,5 Prozent für einen bis 30 aufeinander folgende Tage, mindestens aber 25 Franken je Fahrzeug und höchstens den monatlichen Abgabesatz
- 5 Prozent für zehn frei wählbare Tage
- je 9 Prozent für einen bis 11 aufeinander folgende Monate

Teil 2: Ausgestaltung I Klare Grundlagen – Die Berechnung der Abgabe

Ein Bus von 12 Tonnen Gesamtgewicht bezahlt somit für eine Fahrt von Deutschland nach Italien durch die Schweiz 25 Franken (Minimalbetrag).

Hält sich derselbe Bus während einer Woche in der Schweiz auf, beträgt die Abgabe 115,50 Franken (0,5 Prozent von 3300 Franken = 16,50 Franken pro Tag).

Hintergrund

Rechtliche Grundlagen

Das Ausführungsgesetz, das die Bevölkerung 1998 gutgeheissen hat, enthält die wichtigsten Leitplanken für die Berechnung der LSVA. Es bestimmt, welche Fahrzeuge der Abgabepflicht unterstellt sind sowie den Tarifrahmen. Die für den Vollzug der Abgabe unerlässlichen Ausführungsbestimmungen sind vom Bundesrat durch eine Verordnung geregelt.

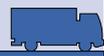
Ausnahme für Busse und Wohnmobile

Mit Rücksicht auf den Tourismus hat die Schweiz für Carfahrten eine Ausnahmeregelung beschlossen. Reiscars entrichten weiterhin eine pauschale Abgabe. Ausländische Busse können diese in Tages- oder Monatsätzen entrichten, die im Vergleich mit den Gebühren in den Nachbarländern günstig sind (siehe Haupttext).

Für Wohnmobile gilt eine ähnliche Regelung wie für Gesellschaftswagen, jedoch auf Basis eines wesentlich tieferen Satzes von 650 Franken pro Jahr. Bei einem 14-tägigen Aufenthalt in der Schweiz beträgt die Abgabe für ein ausländisches Fahrzeug demzufolge Fr. 45,50. Dies ist nicht viel mehr als die Autobahnvignette für die gewöhnlichen Personenwagen, welche für die der Schwerverkehrsabgabe unterliegenden Fahrzeuge nicht bezahlt werden muss.

Die Beispiele in dieser Grafik zeigen, wie sich die Abgabe berechnet

Beispiele für die Berechnung der Abgabe

| Tarifstufen in Rp. ¹ | | | gefahrene km in der Schweiz | massgebliches Gewicht Zugfahrzeug und Anhänger ² | Abgabe in CHF |
|---------------------------------|------|------|-----------------------------|--|------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | | | |
| 3,10 | | | 300 | ohne Anhänger  x 18t | 167,40 |
| | 2,69 | | 300 | Zugfahrzeug und Anhänger  x 30t | 242,10 |
| | 2,69 | | 300 | Sattelzug ³  x 30t | 242,10 |
| | | 2,28 | 300 | Zugfahrzeug und Anhänger 40t  x 40t | Euro 4/5: 273,60 Euro 6: 246,00 |

1) Tarif pro Tonne und Kilometer (tkm)
 Stufe 1 = Abgabekategorie 1 (entspricht EURO 0, 1 und 2)
 Stufe 2 = Abgabekategorie 2 (entspricht Euro 3)
 Stufe 3 = Abgabekategorie 3 (entspricht EURO 4-6)

Es gibt Fahrzeuge, die zu Pauschalansätzen (z.B. Gesellschaftswagen) veranlagt werden.

2) höchstzulässiges Gesamtgewicht gemäss dem Fahrzeugausweis. Bei einer Fahrzeugkombination (mit Anhänger) werden die Gesamtgewichte addiert.

3) Bei getrennt immatrikulierten Sattelzügen: Leergewicht Sattelschlepper und Gesamtgewicht des Anhängers.

7 Der Weg zur Interoperabilität – Elektronische Gebührenerhebung



Die Elektronik ermöglicht es, die Daten zur Gebührenerhebung ohne Eingriff in den Verkehrsfluss zu erfassen. Auf europäischer Ebene sind Bestrebungen im Gange, die Systeme zu vereinheitlichen, damit die Bordgeräte überall einsetzbar sind. Im Fall der LSVA ist dies zum Teil schon gelungen.

Seit vielen Jahren werden in mehreren europäischen Ländern Autobahn- oder Brückenbenutzungsgebühren mit Hilfe von elektronischen Systemen automatisch erhoben. Diese Systeme erlauben es, den Zahlvorgang ohne Anhalten des Fahrzeuges per Funk abzuwickeln, sodass an den Mautstellen keine Staus entstehen. Die Information wird dabei vom Fahrzeuggerät, das im Fahrzeug (PKW oder LKW) installiert ist, auf die über der Zahlspur montierte Funkbake übertragen.

Klassische Mautsysteme

Der Betrieb dieser elektronischen Systeme und des Kunden-Servicenetzes zur Herausgabe der Fahrzeuggeräte und dem Inkasso der Nutzungsgebühr wurde von den Infrastrukturbetreibern in der Regel einer Mautgesellschaft übertragen. Weil mit zunehmender Verbreitung der Systeme das Bedürfnis gestiegen ist, mit einem

einzigem Fahrzeuggerät alle Abschnitte befahren und bezahlen zu können, wurden innerhalb eines Staates die automatischen Erhebungssysteme der verschiedenen Betreiber miteinander vernetzt.

Interoperabilität

Die Voraussetzung, dass ein Fahrzeuggerät in verschiedenen Mautsystemen verwendet werden kann, nennt man in der Fachsprache Interoperabilität. Um diese herzustellen, braucht es neben einheitlichen technischen Normen für Schnittstellen und Datenformate auch einheitliche Dateninhalte wie z.B. für die Maut relevante Klassifizierungsparameter, im Mauterhebungsprozess ein einheitliches Verständnis über Rollen, eine eindeutige Zuweisung von Aufgaben und Verantwortung sowie Vereinbarungen zwischen den Akteuren über Datenaustausch und Zahlungsverhalten.

Nationale Mautsysteme

Mit Einführung der LSVA wurde in Europa das erste nationale, staatliche elektronische Mautsystem eingeführt. Im Gegensatz zum klassischen Mautsystem, wo in der Regel ein privatrechtlicher Infrastrukturbetreiber durch die Benutzungsgebühr Erstellung, Unterhalt und Betrieb einer konzessionierten Infrastruktur finanziert, wird in nationalen Systemen eine Abgabe für die Benutzung der staatlichen Verkehrsinfrastruktur erhoben. Kurz nach der Einführung der LSVA wurden auch in Österreich und Deutschland auf den staatlichen Autobahnen eine distanzabhängige LKW-Maut eingeführt. Durch die LSVA und die deutsche LKW-Maut wurde die bisher ausschliesslich angewandte Mautfunktechnologie durch weitere Technologien erweitert, die Distanzerfassung mit Anbindung an den Wegimpulsgeber des Tachographen, die Satellitenortung (GNSS) und die Mobilkommunikation (CN). Weiter sind durch die nationalen Systeme neu öffentlich rechtliche Akteure (wie z.B. die Eidg. Zollverwaltung) mit öffentlich rechtlichen Abgaben zu den bisher privat rechtlichen Infrastrukturbetreibern und Mautgesellschaften mit privat rechtlichen Gebühren hinzugekommen. Die nationalen Systeme haben damit die Anforderungen an die Interoperabilität erhöht.

EU Politik und EETS (European Electronic Tolling Service)

Die EU hat die Standardisierung in der Mauttechnologie seit Anbeginn unterstützt und gefördert. Im Jahr 2009 hat die EU-Kommission die wesentlichen Merkmale des Europäischen Mautdienstes EETS und den Zeitplan für dessen Umsetzung festgelegt. Trotz den Vorgaben der EU sind offensichtlich die Hürden für die Einführung des EETS noch zu hoch, denn bis Ende 2013 war noch kein europäischer Mautdienstanbieter zugelassen. Die EU hat daher mit REETS ein Pilotprojekt zur Umsetzung eines regionalen, auf wenige Staaten be-

schränkten europäischen Mautdienst gestartet mit dem Ziel, Spezifikationslücken zu schliessen, Prozesse zu harmonisieren und zu vereinfachen. Die Eidg. Zollverwaltung als Betreiberin des LSVA Systems macht in diesem Projekt mit um sicher zu stellen, dass der EETS die Anforderungen aus der LSVA abdecken wird.

Einheitliche Normen

Die Schweiz arbeitet in den massgeblichen internationalen Normierungsorganisation CEN (Comité Européen de Normalisation) und ISO (International Standards Organisation) an der Erstellung und Pflege einheitlicher Normen zur elektronischen Gebührenerhebung mit. Damit wird sichergestellt, dass die Anforderungen aus der LSVA auf der technischen Ebene über die Normen abgedeckt sind. Das Interoperabilitätsmodell innerhalb der klassischen Systeme konnte nicht auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen öffentlich und privat rechtlichen Organisationen ausgedehnt werden. Die Schweiz hat daher auch in den rele-

vanten EU-Projekten zur Definition des interoperablen Mautdienstes mitgearbeitet und das in der EU-Kommissionsentscheidung vorgegebene EETS-Rollenmodell mitgestaltet.

LSVA Erfassungsgerät in Österreich benützbar

Seit dem Start der LKW-Maut Anfang 2004 kann das LSVA-Erfassungsgerät in Österreich verwendet werden. Weil das Funkmautsystem in Österreich dieselben Normen verwendet wie die LSVA konnte mit dem österreichischen Mautbetreiber die notwendigen Vereinbarungen getroffen werden. Diese bilaterale Lösung erfordert aber nach wie vor, dass der Nutzer (Fahrzeughalter) auch mit dem Mautbetreiber in Österreich eine Geschäftsbeziehung unterhält, weil die Eidg. Zollverwaltung keine Abgaben für fremde Systeme erheben kann. Auf die Ausdehnung in weitere Länder wurde verzichtet, weil dieser bilaterale Lösungsansatz mit einem Erfassungsgerät und mehreren Ansprechpartnern sowohl für den Nutzer wie auch für die Mautbetreiber nicht optimal ist.

Hintergrund

Klassische Mautsysteme

In **Frankreich, Italien, Spanien und Skandinavien** werden an Mautstellen auf privat betriebenen Autobahnen bzw. Brücken Gebühren sowohl für Personwagen als auch für den Schwerverkehr erhoben.

Nationale Mautsysteme

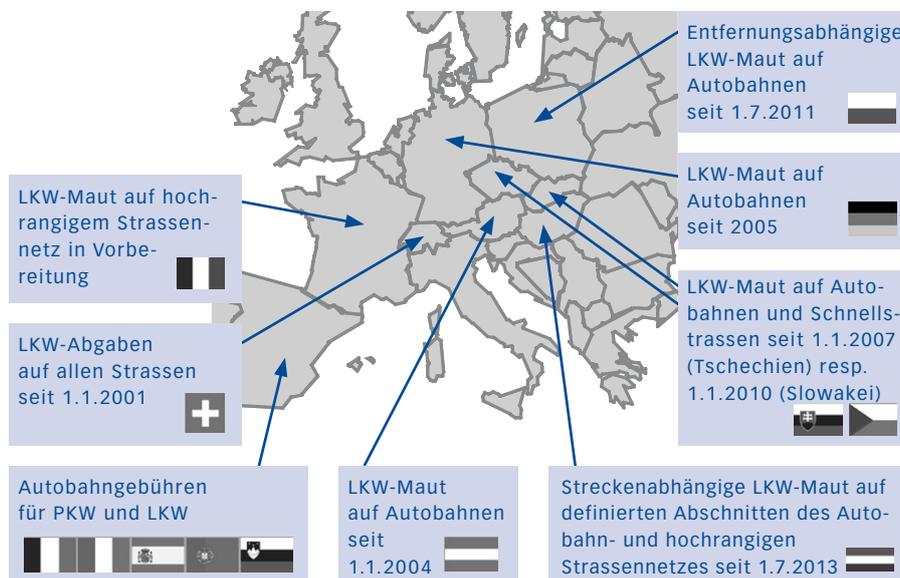
Österreich hat am 1. Januar 2004 landesweit eine entfernungsabhängige Gebühr auf Autobahnen für den Schwerverkehr ab 3.5 Tonnen Gesamtgewicht eingeführt. Die Erhebung erfolgt über eine verpflichtend einzubauendes Fahrzeuggerät mittels Mautfunktechnologie.

Deutschland hat am 1. Januar 2005 landesweit eine entfernungsabhängige Gebühr auf Autobahnen und ausgewählten Abschnitten des hochrangigen Strassennetzes für den Schwerverkehr ab 12 Tonnen Gesamtgewicht eingeführt. Zur Erhebung kann der Nutzer zwischen der vollelektronischen Lösung mit Fahrzeuggerät, der Buchung vor Fahrtantritt über das Internetportal oder vor Ort am manuellen Buchungsterminal wählen. Das Fahrzeuggerät verwendet die Technologien der Satellitenortung (GNSS) und Mobilkommunikation (CN).

Tschechien, Slowakei und Polen:

Tschechien hat am 1. Januar 2007 auf Autobahnen und Schnellstrassen eine entfernungsabhängige Gebühr für den Schwerverkehr über 12 Tonnen eingeführt. Am 1.1.2010 wurde, parallel zur Einführung einer entsprechenden Abgabepflicht für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen in der Slowakei und in Polen, die Abgabepflicht auf Fahrzeuge ab einem Gesamtgewicht von ebenfalls 3.5 Tonnen ausgedehnt. Die Erhebung erfolgt in allen Ländern über ein verpflichtend einzubauendes Fahrzeuggerät.

Schwerverkehrsabgaben in Europa



8 Positive Bilanz – die Auswirkungen der LSVA



Das neue Verkehrsregime führte zu nachhaltigen Veränderungen beim Strassengüterverkehr. Der Trend zu immer mehr Lastwagen auf den Strassen wurde gebrochen und die Umweltbelastung geht deutlich zurück. Der Anteil der Bahn am Verkehrsaufkommen blieb stabil.

Die Einführung der LSVA war mit vielen Erwartungen, aber auch Befürchtungen verbunden. Im Jahr 2006 liess der Bund deshalb die Auswirkungen der LSVA eingehend untersuchen. Bei der Beurteilung der seither in verschiedenen Bereichen ergänzten und aktualisierten Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die LSVA nicht isoliert, sondern gleichzeitig mit einer Erhöhung der Gewichtslimite eingeführt wurde.

Steigerung der Effizienz

Das neue Verkehrsregime mit LSVA und höherer Gewichtslimite hat zu einer deutlichen Effizienzsteigerung geführt. Im Zeitraum von 2001 bis 2005 wurde ein Rückgang der Fahrleistung des Schwerverkehrs von 6,4 Prozent bei gleichzeitiger Zunahme der in Tonnenkilometern gemessenen Verkehrsleistung von 16,4 Prozent ermittelt.

Seither nimmt zwar auch die Fahrleistung wieder zu. Wie die Grafik auf Seite 19 zeigt, fällt sie jedoch deutlich geringer aus, als dies bei Beibehaltung des alten Regimes der Fall gewesen wäre. Konkret beträgt die entsprechende Einsparung 19,4 Prozent (vgl. Grafik). Diese Einsparung ist gemäss einer separaten Untersuchung zu rund 30 Prozent auf die LSVA und zu rund 70 Prozent auf die Erhöhung der Gewichtslimite zurückzuführen.

Umwelt entlastet

Die Abhängigkeit der Abgabe vom Gewicht und den Emissionen der einzelnen Fahrzeuge führte bereits im Jahr vor der Einführung der LSVA zu einem wesentlichen Erneuerungsschub bei der Fahrzeugflotte. Der sinkende Schadstoffausstoss pro Fahrzeug einerseits und die tiefere Fahrleistung andererseits bewirkten einen deutlichen Rückgang

der dem Schwerverkehr zuzurechnenden Schadstoffbelastung. Da sich der Anteil des Schwerverkehrs an der Schadstoffbelastung im Feld nur schwer beziffern lässt, mussten zur Ermittlung der Schadstoffreduktion Modellrechnungen angestellt werden. Zur Bildung einer umfassenden Umweltbilanz musste zudem der Abnahme der Emissionen im Strassengüterverkehr die aufgrund des neuen Regimes resultierende Mehrbelastung durch die Zunahme des Schienenverkehrs gegenübergestellt werden. Der Saldo der Umweltbilanz ist insbesondere bei den Luftschadstoffen positiv: Bei diesen beträgt die Verbesserung 10 Prozent (Partikelemissionen) resp. 14 Prozent (Stickoxide). Beim CO₂ Ausstoss ist die Reduktion geringer, sie liegt bei knapp 6 Prozent. Insgesamt konnten gegenüber der Referenzentwicklung 105 000 Tonnen CO₂ bzw. 325 GWh gespart werden.

Auswirkungen auf die Beschäftigung

Die Zahl der im Strassentransportgewerbe Beschäftigten blieb im Beobachtungszeitraum mit rund 14 000 (umgerechnet auf Vollzeitstellen) praktisch stabil. Da die Verkehrsleistung gleichzeitig deutlich anstieg, bestätigt dieser Verlauf der Beschäftigtenzahl den festgestellten Effizienzgewinn. Gemäss einer Modellrechnung hätte eine Beibehaltung des alten Verkehrsregimes mit 28 Tonnenlimite und ohne LSVA zu einer deutlichen Zunahme auf rund 16 500 Beschäftigten geführt. Nach demselben Rechenmodell wären demgegenüber im Bahngüterverkehr im Jahr 2005 mit dem alten Verkehrsregime rund 900 Personen weniger beschäftigt gewesen, als dies effektiv der Fall war.

Einfluss auf Teuerung gering

Der Einfluss der LSVA auf die Teuerung bleibt aus verschiedenen Gründen gering. Erstens konnte dank der erwähnten Effizienzsteigerung ein erheblicher Teil der Kosten der LSVA aufgefangen werden. Zweitens liessen sich die verbleibenden Mehrkosten nicht vollumfänglich

auf die Konsumenten überwälzen (nach Aussagen von Vertretern der Transportbranche konnten im Binnenverkehr je nach Unternehmen 40 bis 100 Prozent der Mehrkosten überwälzt werden). Drittens ist der Anteil der Transportkosten an den Endkosten eines Produkts vergleichsweise gering. Über alle statistisch erhobenen Gütergruppen betrachtet, resultiert aufgrund des neuen Verkehrsregimes eine Kostenerhöhung von lediglich 0,11 Prozent.

Unterschiedliche regionale Betroffenheit

Ausführlich untersucht wurden die Auswirkungen des neuen Verkehrsregimes auf die Berg- und Randregionen. Dabei zeigte sich, dass diese Regionen zwar tatsächlich stärker belastet werden als die übrigen Gebiete. Hauptgrund dafür ist die schlechtere Erreichbarkeit mit 40 Tonnen-Fahrzeugen. Mit einer errechneten jährlichen Mehrbelastung von durchschnittlich 40 Franken pro Beschäftigten in den Berg- und Randregionen fällt dieser Unterschied allerdings gering aus. Dank der speziellen Berücksichtigung der Berg- und Randregionen bei der Verteilung der Einnahmen aus der LSVA werden diese Mehrbelastung mehr als kompensiert. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die Grenzlinie zwischen stärkerer und geringerer

Belastung nur sehr bedingt mit derjenigen zwischen Berg- und Randregionen und den übrigen Gebieten übereinstimmt: Einzelne Regionen im Mittelland sind vom neuen Verkehrsregime deutlich stärker betroffen als gewisse Berg- und Randregionen.

Unveränderter Modal Split

Trotz der gestiegenen Transportkosten beim Strassengüterverkehr ergaben sich beim Modal Split (dem Anteil der einzelnen Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen) keine wesentlichen Änderungen. Dafür sind unterschiedliche, sich teilweise kompensierende Entwicklungen verantwortlich. So hat zwar das neue Verkehrsregime der Bahn bei den leichten Gütern einen Vorteil gebracht. Andererseits konnte die Strasse durch die Anhebung der Gewichtslimite bei den schweren Gütern einen Produktivitätsgewinn realisieren. Der im Jahr 2005 erfolgte Abbau der Trassenpreissubventionen führte zu einer Verschlechterung der Rahmenbedingungen für die Bahn. Schliesslich ist zu berücksichtigen, dass die Wahl des Transportmittels – insbesondere im internationalen Verkehr – von verschiedenen Faktoren abhängig ist, wobei etwa Zuverlässigkeit und Einfachheit der Transportabwicklung mindestens so stark ins Gewicht fallen wie der Transportpreis.

Hintergrund

Wie misst man Verkehr

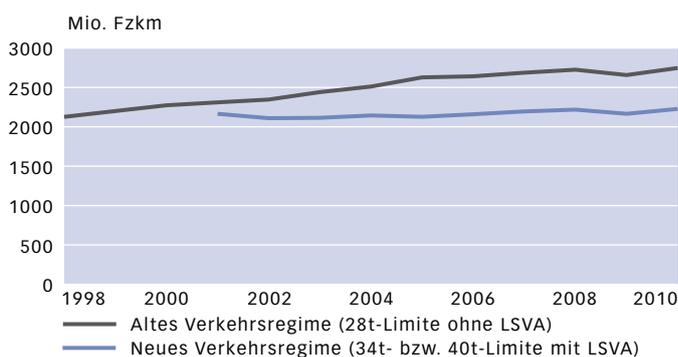
Um das Verkehrsaufkommen zu messen, werden unterschiedliche Grössen verwendet. Für den alpenquerenden Verkehr steht aufgrund der Zielvorgabe des Verlagerungsgesetzes der Begriff der Fahrten im Vordergrund. Wird die Wegstrecke miteinbezogen, resultiert die Fahrleistung, gemessen in Fahrzeugkilometern. Berücksichtigt man zusätzlich das Gewicht der Ladung, ergibt sich die Verkehrsleistung.

Kaum Ausweichverkehr

Seit Einführung der LSVA im Jahr 2001 wurde gelegentlich geltend gemacht, die Abgabe führe auf dem untergeordneten Strassennetz zu Mehrverkehr, da die Transporteure so die Distanz verkürzen und damit die LSVA-Belastung senken könnten. Eine im Auftrag des Bundes durchgeführte Untersuchung zeigte nun, dass dies nicht zutrifft. Vielmehr ging der Schwerverkehr auf dem untergeordneten Netz sogar deutlich stärker zurück als auf den Autobahnen. Im Gegensatz dazu nahm der Personenwagenverkehr sowohl auf den Autobahnen als auch auf dem übrigen Strassennetz weiter zu. Auch die spezifische Betrachtung von 11 Einzelfällen zeigte auf, dass die LSVA höchstens ausnahmsweise zu Ausweichverkehr führt. Sehr illustrativ ist in diesem Zusammenhang die Entwicklung auf der Achse Payerne–Lausanne. Auf dieser ging nach Eröffnung der Autobahn der Schwerverkehr auf der Kantonsstrasse sogar deutlich stärker zurück als der PW-Verkehr. Dies obschon die neue Verbindung über die Autobahn 14 Kilometer länger ist.

Mit der Einführung des neuen Verkehrsregimes nahm die Fahrleistung um rund 7 Prozent ab. In den Folgejahren verharrte sie praktisch auf diesem Niveau und nahm erst im Jahr 2005 wieder zu. Mit dem alten Verkehrsregime hätte demgegenüber die Fahrleistung nach dem Jahr 2000 ungebrochen zugenommen. Im Jahr 2009 wäre sie um 23 Prozent höher gelegen als dies tatsächlich der Fall war.

Entwicklung der Fahrleistung im Strassengüterverkehr im neuen und alten Verkehrsregime



9 Weniger Fahrzeuge, mehr Güter – Auswirkungen im alpenquerenden Verkehr



Im alpenquerenden Verkehr wirkt sich die neue Gewichtslimite besonders stark aus. Dank der LSVA ist es gelungen, diesen Vorteil für die Strasse auszugleichen.

Gemessen an der Zahl gefahrener Kilometer ist der alpenquerende Strassengüterverkehr – insbesondere im Vergleich zu den Verkehrsströmen im Mittelland – nicht sehr bedeutend. Zwei Gründe rechtfertigen dennoch eine gesonderte Betrachtung:

1. Wie aufgezeigt sind Entstehungsgeschichte, zunehmende Akzeptanz und schliesslich Annahme der LSVA durch das Volk eng mit der Transitfrage verflochten.
2. Aufgrund der speziellen Struktur des alpenquerenden Strassengüterverkehrs und besserer Datengrundlagen lassen sich hier die Auswirkungen des neuen Verkehrsregimes (LSVA plus höhere Gewichtslimite) besonders deutlich aufzeigen.

Zahl der Fahrten gesunken

In den ersten Jahren nach Einführung des neuen Verkehrsregimes mit LSVA und neuer Gewichtslimite verlief die Entwicklung im alpenquerenden Strassengüterverkehr uneinheitlich. Dies war allerdings weniger auf das neue Verkehrsregime als auf verschiedene Sonderfaktoren zurückzuführen. Strassenseitig zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die zweimonatige Schliessung des Gotthardstrassentunnels als Folge der Brandkatastrophe im Oktober 2001, das anschliessende restriktive Dosiersystem und die Sperrung der Gotthardroute als Folge eines Felssturzes im Juni 2006. Bahnseitig fiel die zuerst vollständige und anschliessend teilweise Sperrung des südlich von Chiasso gelegenen Monte Olimpino Tunnels ins Gewicht. Trotz der durch die erwähnten Ereignisse bedingten Schwankungen lässt sich ein eindeutiger Trendbruch feststellen (vgl. Grafik): Mit dem

neuen Regime konnte nicht nur die seit der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels kontinuierliche Wachstum gestoppt, sondern eine Phase mit deutlichem Rückgang der Zahl schwerer Strassengüterfahrzeuge im alpenquerenden Verkehr eingeleitet werden. Von 2001 bis 2006 sank deren Zahl von 1 400 000 auf 1 180 000 Fahrzeuge. Dies entspricht einer Abnahme von 16 Prozent. Seither ist die Zahl einigermaßen konstant geblieben. Im Jahr 2013 querten 1 143 000 schwere Fahrzeuge die Schweizer Alpen.

Der Einfluss des neuen Verkehrsregimes

Der festgestellte Rückgang der Fahrten im alpenquerenden Strassengüterverkehr ist sowohl auf die LSVA als auch auf die höhere Gewichtslimite zurückzuführen. Der Übergang von der pauschalen zu einer leistungsabhängigen Abgabe führte dazu, dass ausländische Fahrzeuge die Schweiz nicht mehr zum eher symbolischen Betrag von 40 Franken durchqueren konnten, sondern dafür ein rund 8 mal höherer Betrag bezahlen mussten. Dieser deutlich höhere Transitpreis lohnt sich praktisch nur noch für leistungsfähige und vor allem auch gut ausgelastete Fahrzeuge. Dieser Umstand widerspiegelt sich in der Entwicklung der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte: In den ersten Jahren mit dem neuen Regime nahm die Zahl der Sattelzüge ausserordentlich stark zu. Zahlenmässig kompensiert wurde diese Entwicklung durch einen noch deutlicheren Rückgang bei den Lastwagen. Die Zahl der Lastenzüge (Zugfahrzeug plus Anhänger) blieb praktisch konstant. Diese Verschiebungen waren eindeutig auf die höhere Gewichtslimite zurückzuführen. Der gewichtsbedingte Umwegverkehr, welcher sich aufgrund der höheren Gewichtslimite in die Schweiz zurückverlagerte, besteht fast ausschliesslich aus Sattelzügen. Gleichzeitig wurden Fahrten mit Lastwagen durch solche mit Sattelzügen ersetzt, da diese eine optimale Ausnutzung der höheren Gewichtslimite erlauben.

Dieser zweite Grund erklärt auch die starke Abnahme bei den Lastwagen. Als Folge der Verschiebung von leichten Lastwagen zu schweren Sattelzügen hat das pro Fahrzeug geladene Gewicht stark zugenommen. Dadurch erhöhte sich der Anteil der Strasse am Modal Split anfänglich von 30 auf 37 Prozent. Inzwischen hat sich die Umschichtung zwischen den Fahrzeugkategorien eingependelt.

Ausblick

Seit dem Jahr 2007 hat sich die Zahl der Fahrten eingependelt. Der Rückgang im Jahr 2009 ist eindeutig auf den konjunkturellen Einbruch in diesem Jahr zurückzuführen. Die für das Jahr 2016 vorgesehene Eröffnung des

Gotthardbasistunnels ist zwar eine wichtige Voraussetzung für die Durchführung weiterer Verlagerungsschritte, wird aber allein nicht genügend Wirkung erzeugen. Der Bund sieht deshalb weitere Instrumente vor. Eine davon ist die Alpentransitbörse. Mit diesem Instrument würde das Durchfahrtsrecht für den Schwerverkehr marktwirtschaftlich geregelt: die Gesamtzahl der jährlich zugelassenen Fahrten würden in Form von ersteigerbaren Alpentransitrechten festgelegt. Um Umwegfahrten zu vermeiden, muss die Einführung dieser Massnahme mit den Nachbarländern abgestimmt werden. Das neue Güterverkehrsverlagerungsgesetz gibt dem Bundesrat die Kompetenz, mit der EU entsprechende Verhandlungen zu führen.

Hintergrund

Umwegverkehr überschätzt

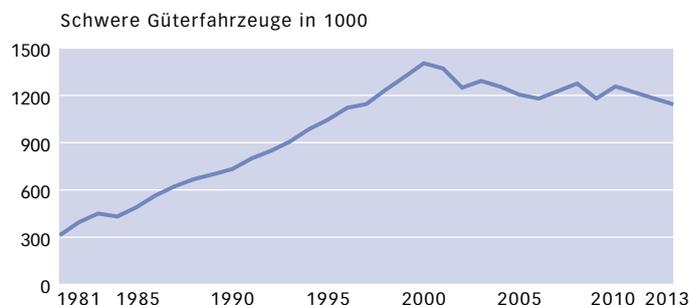
Bei Abschätzung der Auswirkungen des Landverkehrsabkommens wurde das Ausmass des Umwegverkehrs sehr hoch eingeschätzt (vgl. Hintergrund, Seite 5). Die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass die Rückverlagerung geringer ausfiel als erwartet:

- In der für eine Ausnutzung der höheren Gewichtslimite interessierenden Kategorien der Sattel- und Lastenzüge nahm der Verkehr zwar vorerst überdurchschnittlich zu. Diese Zunahme war jedoch zum Teil auch auf eine Umstellung von Lastwagen auf die leistungsfähigeren Fahrzeugkombinationen zurückzuführen.
- Auf den benachbarten Alpenübergängen blieb das Aufkommen an schweren Güterfahrzeugen stabil (Fréjus) oder wurde durch andere Entwicklungen überlagert (Brenner).
- Die der EU zur Verfügung gestellten Kontingente für 40-t Fahrzeuge wurden nicht ausgeschöpft, das Angebot überstieg somit die Nachfrage.

Insgesamt dürfte die Erhöhung der Gewichtslimite höchstens 100 000 zusätzlichen Fahrten durch die Schweiz bewirkt haben.

In den ersten 6 Jahren unter dem neuen Regime ging die Zahl der Fahrten um 16 Prozent zurück. Seither ist die Zahl einigermassen konstant geblieben. Zur Erreichung des Verlagerungsziels sind zusätzliche Massnahmen erforderlich.

Schwere Strassengüterfahrzeuge durch die Schweizer Alpen



Chronologie

1984

26. Februar

Das Volk stimmt der pauschalen Schwerverkehrsabgabe zu (59 Prozent Ja Stimmen).

1986

7. Dezember

Die Volksinitiative für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wird an der Urne verworfen (64 Prozent Nein-Stimmen).

1992

2. Mai

Die EU und die Schweiz unterzeichnen den Transitvertrag, der während 12 Jahren gilt. Die Schweiz verpflichtet sich zum Bau der Neuen Eisenbahn-Alpen-transversalen (Neat) und zur Förderung des kombinierten Verkehrs. Die EU akzeptiert die 28-Tonnen-Limite für den Schwerverkehr.

27. September

Die Schweizerinnen und Schweizer heissen den Bau der Neat gut (64 Prozent Ja-Stimmen).

1994

20. Februar

Das Schweizer Volk stimmt der Verfassungsgrundlage für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe zu (67 Prozent Ja-Stimmen). Es entscheidet sich auch mehrheitlich (52 Prozent) für die Alpenschutzinitiative. Sie verlangt die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene und beschränkt den Ausbau der Alpenstrassen. Diese Bestimmungen sind seither Bestandteil der Bundesverfassung (Grundgesetz).

1998

23. Januar

Die Verhandlungsdelegationen der EU und der Schweiz einigen sich in Kloten auf einen Kompromiss für den Bereich des Landverkehrs. Er bildet die Grund-

lage für das sektorielle Abkommen zum Landverkehr.

27. September

Das Schweizer Volk stimmt der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zu (57 Prozent Ja-Stimmen).

29. November

Das Schweizer Volk spricht sich für die Modernisierung der Schweizer Bahnen aus. Es nimmt an der Urne eine Finanzierungsvorlage von total 30 Mrd. Franken an. Damit ist auch die Finanzierung der Neat auf einer neuen Grundlage sichergestellt.

1999

1. Januar

Die Schweizer Bahnreform tritt in Kraft. Im Güterverkehr gilt der freie Schienenzugang gegen Gebühr.

21. Juni

Die Schweiz und die EU unterzeichnen in Luxemburg die sieben sektoriellen Abkommen.

2001

1. Januar

Die erste Stufe der LSVA wird eingeführt. Die Gewichtslimite wird auf 34 Tonnen erhöht.

2002

1. Juni

Das Landverkehrsabkommen tritt in Kraft.

2005

1. Januar

Die LSVA wird erhöht. In der Schweiz gilt generell die 40-Tonnen-Limite.

2007

Der erste Neat-Tunnel (Lötschberg) wird eröffnet.

2008

1. Januar

Die dritte LSVA-Stufe wird eingeführt.

2009

21. Oktober

Das Bundesverwaltungsgericht heisst die Beschwerde des Strassentransportgewerbes gegen die auf den 1.1.2008 vorgenommene Erhöhung der LSVA gut.

2010

19. April

Das Bundesgericht heisst die gegen den Entscheid des Bundesverwaltungsgericht eingereichte Beschwerde des EFD gut und bestätigt damit die Rechtmässigkeit der auf den 1.1.2008 vorgenommenen Erhöhung der LSVA.

2013

8. August

Das Bundesgericht bestätigt nicht nur die Rechtmässigkeit der Höhe der LSVA, sondern gleichzeitig auch seine bereits früher festgehaltene Sichtweise, wonach der Berechnung der dem Schwerverkehr anrechenbaren Stauzeitkosten ein Vergleich einer Situation ohne Schwerverkehr mit der jeweils aktuellen Situation mit Schwerverkehr zugrunde zu legen ist.

2016

Der zweite Neat-Tunnel (Gotthard) wird eröffnet.

Literatur und Quellen

- Botschaft zu einem Bundesgesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, Bern 1996
- Botschaft zur Genehmigung der sektoriellen Abkommen zwischen der Schweiz und der EU, Bern 1999
- Bundesamt für Verkehr: Swiss Traffic Nr. 12, Juni 1999, Bern 1999
- Dienst für Gesamtverkehrsfragen: Die verkehrlichen Auswirkungen des bilateralen Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der Europäischen Union auf den Strassen- und Schienenverkehr (GVF-Bericht 2/99), Bern 1999
- Eidg. Zollverwaltung: LSVA-konkret, die «Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe/LSVA»: Hintergründe – Abgaben – Tipps – Alternativen, Bern 2000
- European Federation for Transport and Environment: Electronic kilometre charging for heavy goods vehicles in Europe, Brussels 1999
- Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft (Weissbuch), Brüssel 2001
- Bundesamt für Raumentwicklung: Wege durch die Alpen – Alpenquerender Güterverkehr auf Strasse und Schiene, Bern 2001
- Ergebnisse der Fallstudie LSVA des EU-Projekts Desire, strasse und verkehr Nr. 11, Zürich 2001
- Bundesamt für Verkehr: Bericht über die Verkehrsverlagerung vom November 2013, Bern 2013
- Bundesamt für Raumentwicklung: Aktualisierung der verkehrlichen Auswirkungen von LSVA und 40-t Limite, Bern 2004
- Bundesamt für Raumentwicklung: Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030, Bern 2004
- OECD: The window of opportunity – How the obstacles to the introduction of the Swiss heavy goods vehicle fee (HVF) have been overcome, Bern und Paris 2004
- Bundesamt für Raumentwicklung: Volkswirtschaftliche Auswirkungen der LSVA mit höherer Gewichtslimite, Bern 2007-11-28
- Bundesamt für Raumentwicklung: LSVA und Routenwahl – Schlussbericht, Bern 2011-1-18
- Ecoplan/INFRAS: Strassengüterverkehr in der Schweiz: Entwicklung im alten und neuen Verkehrsregime, Bern 2012

Adressen und Auskunft

Bundesamt für Raumentwicklung
3003 Bern

Tel. +41 58 462 40 60

E-Mail: info@are.admin.ch

Internet: www.are.admin.ch

Oberzolldirektion

3003 Bern

Tel. +41 58 462 65 11

E-Mail: ozd.zentrale@ezv.admin.ch

Internet: www.zoll.admin.ch

(Themen: Abgaben)

