



An das  
Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

26. Februar 2004

## **Anpassung der Schwerverkehrsabgabe ab 2005; informelle Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Landverkehrsabkommen mit der EG ist vorgesehen, die Gewichtslimite für Strassenfahrzeuge am 1. Januar 2005 von 34 t auf 40 t zu erhöhen. Parallel dazu soll auch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) angehoben werden. Der Entscheid über das Ausmass der Erhöhung, d.h. die Sätze, wird der Gemischte Ausschuss Schweiz-EG am 22. Juni 2004 fällen. Im Hinblick auf diese Sitzung haben Sie die interessierten Kreise gebeten, sich zu den Vorstellungen des Bundesamtes für Verkehr zu äussern.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zu dieser Frage zu äussern, die für die Wirtschaft von grosser Tragweite ist. Wie üblich, haben wir auch unsere interessierten Mitglieder begrüsst. Ihre Bemerkungen sind in den nachfolgenden Überlegungen berücksichtigt.

### **1. Grundsätzliches**

Die Erhöhung der LSVA wird die Transporte erheblich verteuern. Die Verteuerung wird dabei nur zu einem kleinen Teil durch die Erhöhung der Gewichtslimiten kompensiert werden können, da nach Berechnung der Branche nur ungefähr ein Viertel aller inländischer Transporte aus den 40 t einen Produktivitätsvorteil erzielt. Für die meisten Transporte ist das höchstzulässige Gesamtgewicht von heute 34 t ausreichend. Im Stückgutverkehr genügt sogar ein Gesamtgewicht von 28 t, weil bei diesen Transporten nicht die Nutzlast, sondern das Volumen ausschlaggebend ist. Zudem ist zu beachten, dass die Kosten für den Treibstoffmehrerbrauch der EURO-4-Fahrzeuge deutlich ins Gewicht fallen. Gesamthaft

werden sich die Transportkosten durch die Erhöhung der LSVA um ca. 17% erhöhen, was für den Wirtschaftsstandort Schweiz einen weiteren Nachteil bedeuten wird.

Die LSVA ist auch eine wichtige Finanzquelle für die NEAT, da zwei Drittel ihrer Erträge in den FinöV-Fonds fliessen. Die Kosten der NEAT scheinen mittlerweile aber ausser Kontrolle; grosszügige Projekterweiterungen, mit denen jedem Partikularbegehren entsprochen wurde, haben die Reserven vorzeitig zum Verschwinden gebracht, weshalb hohe Zusatzkredite notwendig geworden sind. Es ist deshalb dringend, dass der Bund eine Verzichtsplanning vorlegt, damit das ganze NEAT-Projekt nicht vollends in ein eigentliches finanzielles Fiasko ausmündet, zumal heute ja – entgegen der ursprünglichen Zusicherungen – niemand mehr daran glaubt, dass der Betrieb kostendeckend gestaltet werden kann. **Wir beantragen deshalb, die Erhöhung der LSVA zu verschieben bis eine Redimensionierung des FinöV-Projektes vorliegt, welche die Einhaltung des ursprünglichen Kostenrahmens sicherstellt.**

Die Schweiz ist seit Jahren mit einem Wachstumsproblem konfrontiert. Verantwortlich dafür ist zu einem guten Teil das hohe Preisniveau in unserm Lande. Mit der LSVA werden die Strassentransporte in der Schweiz schon heute weit höher belastet als im Ausland. Mit der geplanten Erhöhung wird sich diese Situation noch erheblich verschärfen. Gemäss Art. 8 Abs. 3 lit. b des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG) hat der Bundesrat bei der Einführung der Abgabe und bei einer Erhöhung des Tarifs auch die Belastung der Volkswirtschaft zu berücksichtigen. Auch angesichts der nach wie vor unsichern Konjunkturlage und des erwähnten Rückstandes der Wachstumsrate in unserm Lande rechtfertigt sich die Verschiebung.

Wir sind uns im Klaren, dass mit der LSVA auch die Verlagerung auf die Schiene gefördert werden soll. Dies gilt namentlich für die Transitachsen. Der Transitverkehr stellt aber den kleinern Teil der schweizerischen Strassentransporte dar, der Hauptanteil entfällt auf den Binnenverkehr. Für einen Grossteil der Binnentransporte stellt die Bahn aber keine Alternative dar, sei es wegen der Beschaffenheit des Transportgutes, wegen fehlenden Schienenanschlusses oder wegen zu kurzer Distanz. Die Erhöhung wird deshalb nur sehr beschränkt zur Verlagerung beitragen können. Eine Verschiebung der Erhöhung stellt deshalb das Verlagerungsziel nicht in Frage.

\* \* \*

Für den Fall, dass unserm Antrag auf Verschiebung der LSVA-Erhöhung nicht entsprochen wird, stellen wir eventualiter folgende Anträge:

## 2. Das Ausmass der Erhöhung

Gemäss dem Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Landverkehrsabkommen) sind die LSVA-Tarife gewichts-, distanz- und emissionsabhängig ausgestaltet. Die Höhe der Abgabe wurde in Form eines gewichteten Mittelwertes vereinbart. So wird sichergestellt, dass die Abgabe im Mittel gleich hoch bleibt, auch wenn in Zukunft die Fahrzeuge immer sauberer werden. Die Erhöhung der LSVA ist in Artikel 40 Ziffer 4 des Landverkehrsabkommens vorgesehen. Ab dem 1. Januar 2005 beträgt der gewichtete Durchschnitt der Gebühren **höchstens** 325 CHF für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand 40 t nicht übersteigt und das eine alpenquerende Strecke von 300 Kilometern zurücklegt. In einer Erklärung der Schweiz zu Artikel 40 Ziffer 4 ist festgehalten, dass sie die tatsächlich anwendbaren Sätze bis zur Eröffnung des ersten Basistunnels oder bis zum 1. Januar 2008 **unterhalb** des gemäss dieser Bestimmung zulässigen **Höchstbetrags** festlegen wird.

Dies bedeutet, dass der Bundesrat keine Verpflichtung hat, die höchstmöglichen Sätze ab dem 1. Januar 2005 einzuführen, und es in seiner Kompetenz liegt, tiefere LSVA-Sätze festzulegen. Die LSVA wird ab 2005 um ein Vielfaches höher sein, als die in einzelnen europäischen Staaten geplante Maut. Die EU ist bestrebt, eine Harmonisierung der zukünftigen Mauten in Europa durchzusetzen und hat demzufolge kaum Gründe, von der Schweiz die Einführung der höchstmöglichen LSVA per 1. Januar 2005 zu verlangen. Die LSVA wird zudem zu mehr als 75 Prozent von den Schweizer Strassentransporteurinnen resp. der Schweizer Wirtschaft bezahlt. In Anbetracht der genannten Gründe und der schlechten konjunkturellen Lage beantragen wir, die im Landverkehrsabkommen festgelegten Höchstsätze nicht anzuwenden und **eine moderatere Erhöhung der LSVA per 1. Januar 2005** ins Auge zu fassen. So fordert die Basler Handelskammer, dass das LSVA-Modell der kommenden Jahre einen maximalen Ertrag aus dem Transitverkehr anvisiert und die schweizerische Binnenwirtschaft nicht zusätzlich belastet wird.

Gemäss Art. 8 Abs. 1 lit. b SVAG legt der Bundesrat den Tarif der Schwerverkehrsabgabe fest. Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichts auf 40 t beträgt der Tarif höchstens drei Rappen. Der Bundesrat kann diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 t um höchstens einen Fünftel reduzieren. In Anwendung von Art. 8 Abs. 1 Bst. b SVAG beantragen wir, dass der **LSVA-Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 t ab dem 1. Januar 2005 um 20 Prozent verringert** wird.

### 3. Die Wahl des Modells

Bei der Einführung der LSVA per 1. Januar 2001 erfolgten die Typenprüfungen für die Fahrzeuge EURO 3 ab 1. Oktober 2000. Für den Import und die Neuzulassungen war EURO 3 ab 1. Oktober 2001 vorgeschrieben. Folgerichtig wurden die Fahrzeuge der EURO-Kategorien 2 und 3 der Tarifkategorie 3 zugeteilt.

Gemäss Artikel 40 Ziffer 1 Landverkehrsabkommen führt die Schweiz ab dem 1. Januar 2001 bzw. ab dem 1. Januar 2005 **in zwei Stufen** eine nicht diskriminierende Gebührenregelung für Kraftfahrzeuge ein. Dies bedeutet, dass entgegen dem nun vorgeschlagenen Regime für die Jahre 2005, 2006 und 2007 eigentlich die gleichen und nicht unterschiedliche Ansätze zu gelten hätten. Demzufolge gehören die EURO-Kategorien 3 und 4 von 2005 bis 2007 in die Tarifkategorie 3 (gemäss vorgeschlagenem Modell 1).

Seit Einführung der LSVA haben die Schweizer Transportunternehmen erhebliche Anstrengungen unternommen und grosse Investitionen in neue, umweltfreundliche Fahrzeuge getätigt. Im Gegensatz zu ausländischen LKWs fallen die Kilometerleistungen einheimischer Fahrzeuge bedeutend geringer aus. Es ist deshalb nicht möglich, die Fahrzeugflotten alle drei Jahre zu erneuern.

Für die Unternehmer sind klare Verhältnisse und die Rechtssicherheit von zentraler Bedeutung. Im Gegensatz zum vorgeschlagenen Modell 2 wird diesem Faktor bei Modell 1 – wenn auch nur für eine kurze Zeit – Rechnung getragen. Gemäss Modell 2 würde der LSVA-Ansatz für die Tarifkategorie 1 ab dem Jahr 2006 verglichen mit 2005 tiefer ausfallen. Dass jedoch ausgerechnet Fahrzeuge mit dem schlechtesten Umweltstandard eine Preisreduktion erhalten sollen, ist nicht nachvollziehbar.

**Wir beantragen deshalb, die Zuteilung der Emissionsnormen EURO zu den Tarifkategorien auf Grundlage des Modells 1 vorzunehmen.**

### 4. Spezielle Fragen

a) Rückerstattung der LSVA im Vor-/Nachlauf zum kombinierten Verkehr:

Dieser Punkt fehlt erstaunlicherweise in der Vernehmlassung. Heute wird pro Container eine Pauschale erstattet. Diese Lösung hat sich in der Praxis bewährt. Mit der Erhöhung des mittleren LSVA-Satzes von 1,42 Rp/tkm auf 2,44 Rp/tkm und der Anpassung der Gewichtsbasis zur Berechnung von 34 auf 40 t verdoppelt sich die pro Kilometer im Vor-/Nachlauf zu bezahlende LSVA von 48,28 Rp/km auf 97,6 Rp/km. Aus diesem Grund ist auch die Höhe der pauschalen Rückerstattung auf 1.1.2005 zu verdoppeln.

## b) Zementtransporte als kombinierter Verkehr

Die Zementindustrie ist eine der wenigen Industrien, in denen eine Verlagerung der Binnentransporte auf die Schiene zum Teil möglich und sinnvoll ist. Wie aus der Eingabe der cemsuisse vom 24. Februar 2004, die Ihnen direkt zugegangen ist, hervorgeht, ist die Schiene aber nur konkurrenzfähig, wenn die Zementtransporte als kombinierter Verkehr betrachtet werden. Wir unterstützen deshalb den Antrag der cemsuisse, die Zementtransporte ebenfalls als kombinierten Verkehr zu behandeln.

## c) Die Konkurrenzfähigkeit der Schiene

Die Erdöl-Vereinigung steht grundsätzlich der Erhöhung der LSVA nicht negativ gegenüber, befürchtet aber den Verlust von Marktanteilen der Schiene. Sie schreibt dazu:

"Die Hauptursache für den Rückschlag liegt aber in dem für den Bahngüterverkehr ungünstigen und ungerechtfertigten Trasseepreissystem. Dieses benachteiligt den Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr, da fast ausschliesslich auf das Gewicht der Züge abgestellt wird. Dies ganz im Gegensatz zu den uns bekannten Systemen im Ausland. Aus diesem Grund regen wir an, dass die Gestaltung der Trasseepreise bei dieser Gelegenheit überprüft wird, damit diese auch im Einklang mit der offiziell verkündeten Verkehrspolitik stehen und Anreiz zur Verlagerung bilden. "

## d) Der Zeitfaktor

Die per 1.1.2005 vorgesehene Erhöhung der LSVA stellt für das Schweizer Transportgewerbe eine grosse Herausforderung dar, welche bei den Logistikern mit eigenem Fuhrpark einen beschleunigten Strukturwandel bedingt. Bedeutend für die Frachtführer wie auch für die Speditionswirtschaft ist dabei die Anforderung, die Kunden über die neuen Kalkulationsgrundlagen informieren und die Angebote bereits im ersten Halbjahr 2004 überarbeiten und anbieten zu können. Es ist deshalb für die betroffenen Kreise nur schwer verständlich, dass die Schweiz im Rahmen des Gemischten Ausschusses Schweiz/EU erst am 10. Oktober 2003 eine erste Diskussion über die massgeblichen Elemente zur Berechnung der LSVA-Sätze 2005 geführt hat und der Schlusssentscheid erst am 22. Juni 2004 gefällt werden soll.

Mit freundlichen Grüssen  
economiesuisse

Dr. Pascal Gentinetta  
Mitglied der Geschäftsleitung

Dr. Peter Hutzli  
Mitglied der Geschäftsleitung