



1 Einbezug interessierter Kreise Teuerungsanpassung LSVA

1.1 Vorgehen

Das UVEK sieht vor, dem Bundesrat mit Verabschiedung des Verlagerungsberichtes 2023 zuhanden des Parlaments zu beantragen, die Tarife der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA an die Teuerung der vergangenen zwei Jahre anzupassen. Es ist vorgesehen, die dafür benötigte Anpassung der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV; SR 641.811) am 1. Januar 2025 vorzunehmen.

Die Abgabenhöhe der LSVA gemäss Art. 14 SVAV ist seit 2012 unverändert. Die Transportbranche sieht sich jedoch aktuell einem grossen Teuerungsdruck konfrontiert. Insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung der Energiepreise hat der Schienengüterverkehr mit erheblichen Preisanpassungen zu kämpfen. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene und die Verlagerungswirkung nicht zu schwächen, ist somit eine Anpassung der LSVA an die Teuerung gerechtfertigt. Der Bundesrat hat diese Massnahme seit Einführung der LSVA erst ein einziges Mal ergriffen. So hat er 2012 eine Teuerungsanpassung um 0.97% vorgenommen¹.

Aus diesem Grund ist vorgesehen, die LSVA-Tarife an die Teuerung anzupassen. Dafür wurde das im Landverkehrsabkommen (LVA; SR 0.740.72) definierte Verfahren initiiert (Art. 42, Abs. 1 LVA). Die Schweiz, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), hat die Tarifanpassung im Gemischten Ausschuss Landverkehr Schweiz-EU am Treffen vom 02.12.2022 angekündigt und am Treffen vom 20.06.2023 bestätigt und die Höhe der vorgesehenen Anpassung bekannt gegeben. Die EU-Kommission hat sich in ihrer Stellungnahme vom 1. September 2023 mit dem von der Schweiz vorgeschlagenen Vorgehen einverstanden erklärt.

Eine Anpassung an die Teuerung ist basierend auf dem im LVA festgehaltenen Mechanismus auf den 1.1.2025 hin vorgesehen. Eine Anpassung auf den 1.1.2024, wie sie eigentlich nach dem Landverkehrsabkommen möglich wäre, ist so kurzfristig nicht umsetzbar. Auch eine Anpassung auf den 1.7.2024 ist in Frage zu stellen, da dies zu zahlreichen, aufwändigen Vertragsänderungen im Transportmarkt führen würde. Die Anpassung erfolgt gemäss dem Wortlaut im LVA (Art. 42, Abs. 1) um die in den letzten zwei Jahren in der Schweiz ermittelte Teuerungsrate. Bezogen auf den Landesindex der Konsumentenpreise betrug die durchschnittliche Teuerung zwischen August 2021 und August 2023 5.1 %². Für die Anpassung der LSVA an die Teuerung wird von einem gerundeten Wert von 5 % ausgegangen.

1.2 Abgabentarife

Für Fahrzeuge, die der leistungsabhängigen Abgabe unterliegen, verändert sich die Abgabe pro gefahrenen Kilometer und Tonne massgebendes Gewicht in folgender Form:

Abgabekategorie	bis 31.12.2024	ab 01.01.2025
1	3.10 Rp.	3.26 Rp.
2	2.69 Rp.	2.82 Rp.
3	2.28 Rp.	2.39 Rp.

Tabelle 1: Veränderung der LSVA pro gefahrene Kilometer und Tonne

¹ Link zur Nachricht: [Treffen des Gemischten Landverkehrsausschusses: ab 2012 Anpassung der LSVA an die Teuerung und Ermässigung für Partikelfilter \(admin.ch\)](#)

² Vgl. [BFS OnlineRechner \(admin.ch\)](#); Die Veränderungsrate des Landesindex der Konsumentenpreise gegenüber 2012 beträgt rund 5 %.



Für eine Fahrt von Basel nach Chiasso eines 40 Tonnen schweren Fahrzeugs der Kategorie EURO VI bedeutet die Teuerung von 5% einen Preisanstieg von ca. 14 Franken. Das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU³ hält in Artikel 40 Absatz 4 die maximal zulässige Abgabehöhe für die teuerste Abgabekategorie und die durchschnittlich zulässige Abgabehöhe für eine Referenzstrecke (300 km, 40 t) fest. Auf diese Eckwerte wirken sich die Anpassungen an die Teuerung wie folgt aus:

Jahr	Preisindex (2002 = 100)	Maximal zulässige LSVA	Durchschnittlich zulässige LSVA
2002	100	380.00 CHF	325.00 CHF
2012	100.97 (Teuerung von 0.97%)	383.69 CHF	328.15 CHF
2025	106.02 (Teuerung von 5%)	402.87 CHF	344.55 CHF

Tabelle 2: Auswirkung der Teuerungsanpassung auf die Eckwerte der LSVA

1.3 Auswirkungen der Anpassung der LSVA an die Teuerung auf die relativen Kosten im Strassengüterverkehr

Im Rahmen der Überprüfung der Anpassung der LSVA an die Teuerung hat das BAV auch die möglichen Auswirkungen dieser Teuerung – insbesondere die Wirkung auf die relativen Kosten im Strassengüterverkehr – analysiert.

Die vergangenen Jahre waren von einer moderaten Kosten- und Preisentwicklung gekennzeichnet. Die Inflationsrate in der Schweiz war nahe Null und die Kostenentwicklung im europäischen Ausland eher im niedrigen einstelligen Prozentbereich. Im Hinblick auf die Verkehre im Transit durch die Schweiz ist ein gegenüber dem Euro kontinuierlich stärker werdender Schweizer Franken zu beobachten, der gewisse Preisadjustierungen der in Euro verrechneten Leistungen im Schienengüterverkehr erforderte. Ausserdem haben sich die Lokpersonalkosten in den angrenzenden Ländern überproportional zur Inflation entwickelt.

Ab 2022 hat sich die Situation grundlegend verändert. Deutlich steigende und volatile Energiepreise (Bahnstrom) und eine deutlich anziehende Inflation hat die Kostensituation vollkommen verändert. Die Energiepreise sind im angrenzenden Ausland immer noch zwei- bis dreimal so hoch wie bis 2021, Hinzu kam die generelle Inflation, die im Euro-Raum teils um 10% betrug, und entsprechende Preisadjustierungen für die Angebote im Schienengüterverkehr erforderlich machte. Die Schiene musste in der Folge die Preise auf 2023 deutlich anheben (Energie und allgemeine Inflation), während sich das Preisniveau auf der Strasse kaum verändert hat. Dadurch hat die Schiene deutlich an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse eingebüsst.

Die Anpassung der LSVA an die Teuerung ist somit gerechtfertigt, da so die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit unterstützt und die Verlagerungswirkung der LSVA aufrechterhalten werden kann.

Mit Art. 42 des Landverkehrsabkommens ist die Schweiz auch aufgefordert, bei der Überprüfung und Anpassung der Höhe der LSVA die Entwicklung auf den anderen alpenquerenden Strecken zu berücksichtigen. Es soll vermieden werden, durch die Anpassung der LSVA an die Teuerung möglicherweise neue Umwegverkehre zu generieren. Eine Erhöhung der LSVA um 5 % erhöht die (mittleren) Transportkosten eines Strassentransports über Schweizer Achsen um rund 0.7 %. Es ist daher nicht zu erwarten, dass Kostensteigerungen in dieser Grössenordnung eine spürbare Veränderung der Fahrtenzahl schwerer Güterfahrzeuge auslösen.

Hingegen ist zu erwarten, dass die Anpassung der LSVA an die Teuerung zu einer Erhöhung des Reinertrags aus der LSVA – im Umfang der vorgenommenen Erhöhung - führt. Bei einem aktuellen LSVA-Reinertrag von rund 1,7 Mia. Franken (Rechnungsjahr 2022⁴) bedeutet die Teuerungsanpassung Mehreinnahmen von rund 85 Mio. Franken. Dies führt zu einer Erhöhung der Zuweisung an den Bahninfrastrukturfonds BIF um rund 57 Mio. Franken bzw. zu einer Erhöhung des Kantonsanteils um rund 28 Mio. Franken.

³ SR 0.740.72

⁴ [Staatsrechnung \(admin.ch\)](https://www.admin.ch/staatsrechnung)

1.4 Benötigte Anpassungen SVAV

Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV)

Änderung vom ...

*Der Schweizerische Bundesrat
verordnet:*

I

Die Verordnung vom 6. März 2000⁵ über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wird wie folgt geändert:

Art. 14 Abs. 1

¹ Für Fahrzeuge, die der leistungsabhängigen Abgabe unterliegen, beträgt die Abgabe pro gefahrenen Kilometer und Tonne massgebendes Gewicht:

- a. 3,26 Rappen für die Abgabekategorie 1;
- b. 2,82 Rappen für die Abgabekategorie 2;
- c. 2,39 Rappen für die Abgabekategorie 3.

⁵ SR 641.811