

## **Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zeigt Wirkung**

Am 1. Januar 2001 hat die Schweiz die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in Kraft gesetzt. Inzwischen zeigt sich, dass der Wachstumstrend im inländischen Strassengüterverkehr zumindest vorläufig gestoppt wurde. Erste Abklärungen des Bundesamtes für Raumentwicklung zeigen, dass sich die Fahrleistungen in der Schweiz insgesamt auf dem Niveau 2000 stabilisiert haben. Dies wertet das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) angesichts der hohen Wachstumsraten der letzten Jahre als beträchtlichen Erfolg. Die Einnahmen für das Jahr 2001 dürften den prognostizierten Erwartungen von 750 Millionen Franken entsprechen. Weiter zugenommen hat jedoch erwartungsgemäss der Transitverkehr. Hier sind Verbesserungen erst ab 2005 zu erwarten.

7. November 2001

## **Die LSVa stabilisiert die Fahrleistungen innerhalb der Schweiz**

**Am 1. Januar 2001 hat die Schweiz die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in Kraft gesetzt. Inzwischen zeigt sich, dass der Wachstumstrend im Strassengüterverkehr zumindest vorläufig gestoppt wurde. Dies geht aus ersten Abklärungen des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) hervor.**

Einige Monate nach der erfolgreichen Einführung der LSVa lassen sich bereits erste Auswirkungen feststellen: Die Einnahmen für das Jahr 2001 dürften den prognostizierten Erwartungen (750 Mio. Fr.) entsprechen. Erste Abklärungen des Bundesamtes für Raumentwicklung zeigen, dass sich die Fahrleistungen in der Schweiz insgesamt auf dem Niveau 2000 stabilisiert haben. Dies ist angesichts der hohen Wachstumsraten der letzten Jahre ein beträchtlicher Erfolg. Neben einzelnen Beispielen von Verlagerungen auf die Schiene dürfte dieser Effekt vor allem auf die Effizienzsteigerung im Strassentransportgewerbe zurückzuführen sein. Zu den Effizienzsteigerungen haben insbesondere Verbesserungen in der Logistik sowie der höhere Auslastungsgrad der Fahrzeuge aufgrund der höheren zulässigen Gewichtslimite beigetragen.

Wie erwartet weiter zugenommen hat dagegen das Verkehrsvolumen im Transitbereich. Dies hat vor allem zwei Gründe: Erstens fahren im Transitverkehr vor allem schwere Lastwagen, welche von der höheren Gewichtslimite überdurchschnittlich profitieren. Zweitens gelten bis im Jahr 2005 für den Transitverkehr übergangsrechtliche Sonderregelungen zu günstigen Konditionen (Kontingente für 40t Fahrzeuge sowie für Leicht- und Leerfahrten). Im Transitbereich kann die LSVa deshalb erst bei Erhöhung des Abgabesatzes im Jahr 2005 und nach Fertigstellung der für eine Verlagerung auf die Bahn notwendigen Infrastruktur, d.h. nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels 2006/2007, voll greifen.

Bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe werden, im Unterschied zur bisherigen pauschalen Schwerverkehrsabgabe, die sozialen Kosten des Strassengüterverkehrs besser berücksichtigt. Neben den Infrastrukturkosten kommt dieser neu auch für externe Kosten auf (Gesundheitskosten, Lärm- und Unfallkosten, Kosten von Gebäudeschäden). Zudem soll die LSVa die Auswirkungen der schrittweisen Erhöhung der Gewichtslimite für Lastwagen (von 28 auf 40 Tonnen) auf die Umwelt und den Eisenbahnverkehr ausgleichen.

Weitere Informationen:

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK):

- [www.uvek.admin.ch](http://www.uvek.admin.ch)
- „Fair und effizient: Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz“ (Broschüre, Juni 2001). Bezugsquelle: BBL / EDMZ, 3003 Bern, [www.admin.ch/edmz](http://www.admin.ch/edmz)