

过境费与《陆路运输协定》

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

现代圣哥达制度的第二根支柱是对公路货运的收费。《联邦宪法》第 85 条授权对重型车辆征收与运力或消耗相关的费用；《按距离计征重型车辆费联邦法》（HVFA, SR 641.81）根据车辆的最大允许总重量和在瑞士境内行驶的公里数征收该费用，并允许进一步按排放或消耗量分级。¹该费用既是铁路基金的资金来源，也是推动运输方式转移的工具，因为它使公路过境成本向铁路成本靠拢。它落实了《宪法》第 84 条的宪法要求，即跨阿尔卑斯货物运输应由铁路承担，且不得增加阿尔卑斯地区过境公路的通行能力。²

征收该费用须征得欧盟（EU）的同意，因为大部分过境运输由欧盟的卡车承担。1999 年 6 月 21 日《瑞士联邦与欧洲共同体关于铁路和公路货物及旅客运输的协定》（《陆路运输协定》，SR 0.740.72）是第一批双边协定的七项协定之一。该协定接受了瑞士的收费，作为交换，瑞士将卡车的重量上限提高至 40 吨。卡车从边境到边境穿越瑞士一次的收费平均不得超过 325 瑞士法郎，瑞士则保留了夜间及周日禁行规定。³该协定再次体现了 1869 年和 1909 年的模式：瑞士的过境政策要与邻国及其市场谈判确定，阿尔卑斯通道的收费标准是国际法上的问题。与欧盟达成的新一揽子协定于 2024 年底在实质上谈判完成，2025 年 5 月草签，2026 年 3 月

过境费与《陆路运输协定》

2日正式签署，其中包括一项《陆路运输协定》修订议定书（见第K.I章）。⁴

1 项目融资、PPP 及其在瑞士的局限

1871年的圣哥达融资是一项典型的项目融资：一家特殊目的公司、一项特许权、作为首损资本的公共补助、一个银行银团以及一份固定价格的施工合同。而现代瑞士交通基础设施几乎完全通过公共预算和基金融资。瑞士法律的若干特点可以解释这种差异。联邦的借贷成本低于任何私营项目公司，因此私人融资会提高资本成本，却并不能带来国家自身无法筹得的资金。联邦债务刹车机制（《联邦宪法》第126条）限制了通过一般预算借款，但具有专项收入的专门基金为铁路提供了独立于年度预算程序之外的稳定资金来源。⁵《联邦宪法》第82条第3款规定，公共道路可免费使用，例外情况须经联邦议会批准；这就排除了以收费为资金来源的公路特许经营，桥梁和隧道等个别构筑物除外。⁶

公私合作（PPP）在瑞士确实存在，但主要用于建筑物。商业联合会 *economiesuisse* 在2013年的一项分析中列举了纳沙泰尔和卢塞恩的体育场，以及伯尔尼州的 Neumatt 项目——在该项目中，私人合作方出资、建造并运营行政大楼和一所监狱，为期25年。该分析认为PPP不存在宪法或法律上的障碍，并研究了以收费为资金来源、以PPP方式修建日内瓦湖跨湖通道的方案，当时已有十五家瑞士金融机构表示有兴趣。⁷迄今没有任何瑞士重大铁路或公路项目以这种形式实施。那些曾令 Louis Favre 破产、令 Alfred Escher 下台的风险——隧道工程的成本超支，以及收入对交通量和邻国政策的依赖——恰恰是私人投资者会给予高昂定价、而瑞士国家宁愿自行承担的风险。

新阿尔卑斯铁路干线（NRLA）表明，公共融资并不能消除成本超支的风险，它只是将风险从投资者转移给了纳税人和公路使用者。

1992 年批准的联邦决议所依据的是整个计划约 101 亿瑞士法郎的估算，其中包括通往瑞士东部和西部的连接线。⁸联邦交通局目前给出的造价为：仅圣哥达基线隧道一项即达 122 亿瑞士法郎，勒奇山隧道 53 亿瑞士法郎，切内里隧道 36 亿瑞士法郎，另加 4 米走廊近 10 亿瑞士法郎。⁹这些数字不能直接比较，因为联邦交通局目前的数字是按实际价格或当前价格计算的，并包含利息和增值税，而且项目范围在 1992 年之后也有所变化。尽管如此，增幅的数量级仍令人想起 1876 年的修订：当时 Hellwag 发现，一条估算造价为 1.87 亿瑞士法郎的线路，实际将耗资近 2.89 亿瑞士法郎。在这两个案例中，漫长的工期、地质的不确定性以及以较低初始数字赢得批准的政治需要，共同导致了最终决算超出估算。

差异在于后果。1876 年，超支威胁到一家私营公司的偿付能力，终结了其总裁的职业生涯，并迫使一项国际条约重新谈判。而在 21 世纪，新阿尔卑斯铁路干线的超支由基金以及联邦财政的预付款吸收——铁路基金至今仍在偿还这些预付款——并未引发信任危机。对资本市场而言，联邦的资产负债表取代了 1871 年银团的担保。对于在海外项目中提供咨询的律师和银行家而言——那里的政府信用较弱，私人资本不可或缺——圣哥达的历史提醒人们：超支风险的分配是每一项基础设施融资的核心问题。

尽管如此，对瑞士机构投资者而言，基础设施已成为一个资产类别。根据职业养老金条例中的投资规则，养老基金可以投资于基础设施；而部分由苏黎世、日内瓦和卢加诺管理的瑞士及外国基础设施基金，则投资于海外的能源网络、电信和交通资产。¹⁰1871 年从柏林流入瑞士修建圣哥达铁路的资本，如今正从瑞士流向欧洲及其他地区的基础设施。

2 注释

1. 《联邦宪法》第 85 条第 1 款, <https://www.droit-bilingue.ch/en-de/1/10/101-85-100.html>: “对重型车辆交通征收与运力或里程相关的费用”; 1997 年 12 月 19 日《按距离计征重型车辆费联邦法》(Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG), SR 641.81, 第 6 条, <https://www.droit-bilingue.ch/de-fr/6/64/641.81-6-9.html>: “Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern.”
2. 《联邦宪法》第 84 条(同上)。
3. 联邦交通局, “Land Transport Agreement”, <https://www.bav.admin.ch/en/land-transport-agreement>; 1999 年 6 月 21 日《瑞士联邦与欧洲共同体关于铁路和公路货物及旅客运输的协定》, SR 0.740.72, 第 40 条第 4 款, <https://www.droit-bilingue.ch/de-fr/0.7/0.74/0.740.72-40-43.html>: 费用的加权平均值 “beträgt ... höchstens 325 SFR für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 40 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegt”。
4. 瑞士联邦外交部, “Consultation on the Switzerland-EU package”, <https://www.europa.eda.admin.ch/en/consultation-swiss-eu-package>, 其中列有 “《瑞士联邦与欧洲共同体关于铁路和公路货物及旅客运输的协定》修订议定书”, 并指出 “其余协定已由瑞士联邦主席与欧盟委员会主席于 2026 年 3 月 2 日签署”; 联邦交通局, “Land Transport Agreement”(同上)。见第 K.I 章。
5. 《联邦宪法》第 126 条, <https://www.droit-bilingue.ch/en-de/1/10/101-126-157.html>: “联邦应在长期内保持收支平衡。” 上述分析为作者本人的观点。

6. 《联邦宪法》第 82 条第 3 款，英文文本见 [droit-bilingue.ch](https://droit-bilingue.ch/fr-en/1/10/101-82-97.html), <https://droit-bilingue.ch/fr-en/1/10/101-82-97.html>：“公共道路可免费使用。联邦议会可批准例外情况。”
7. *economiesuisse* , PPP als Alternative zur Finanzierung der Seeüberquerung Genf? (dossierpolitik, 2013 年 9 月 11 日) , https://www.economiesuisse.ch/sites/default/files/publications/dp12_PPP_20131109.pdf。
8. *Swissvotes*, 第 382 号公投 (同上)。
9. FOT , Neue Wege durch Europa (同上) : 圣哥达 “12,2 Milliarden Franken (... Preisstand effektiv, inkl. Zinsen und Mehrwertsteuer)”, 勒奇山 “5,3 Milliarden Franken (... heutige Preise, inkl. Zinsen und Mehrwertsteuer)”, 切内里 “3,6 Milliarden Franken (... heutige Preise, inkl. Zinsen und Mehrwertsteuer)”, 4 米走廊 “knapp 1 Milliarde Franken”。
10. 1984 年 4 月 18 日《职业养老、遗属和残疾保险条例》(BVV 2) , SR 831.441.1, 第 53 条第 1 款第 dbis 项 (“Anlagen in Infrastrukturen”) , 由 2020 年 8 月 26 日的修订增补, 自 2020 年 10 月 1 日起生效 (AS 2020 3755) , <https://www.droit-bilingue.ch/de-fr/8/83/831.441.1-53-104.html>。

仅供一般参考。本文不构成法律或税务意见，不能替代针对个案的专业意见，亦不建立律师与客户关系。本文反映截至 2026 年 9 月的法律状况。

在线版本: cn.helveticaregister.com/lugano-the-transit-charge-and-the-land-transport-agreement