Bundesverwaltungsgericht

Tribunal administratif fédéral

Tribunale amministrativo federale

Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-5021/2009
{T 0/2}

Urteil vom 20. August 2010

Besetzung

Richter Daniel Riedo (Vorsitz),
Richter Daniel de Vries Reilingh, Richter Pascal Mollard,
Gerichtsschreiberin Jeannine Müller.

Parteien

X._____ **AG**,
vertreten durch Y._____,
Beschwerdeführerin,

gegen

Oberzolldirektion (OZD),
Sektion LSVA 4, 3003 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

LSVA; Abklassierung EURO-3.

Sachverhalt:

A.
Die X._____ AG mit Sitz in ... bezweckt laut Handelsregisterauszug hauptsächlich die Durchführung von Sachtransporten aller Art sowie den Betrieb von Lagerhäusern.

B.
Mit Entscheid vom 12. September 2007 beschloss der Bundesrat eine Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000 (SVAV, SR 641.811). Die Änderung enthielt insbesondere eine Erhöhung des Abgabetarifs (Art. 14 Abs. 1 SVAV) sowie eine teilweise Neueinteilung der abgabepflichtigen Fahrzeuge in die drei Abgabekategorien. Dabei sind namentlich die ursprünglich der günstigsten Abgabekategorie 3 zugehörigen Fahrzeuge mit Euronorm 3 (EURO 3) in die mittlere Abgabekategorie 2 zurückgestuft worden (sog. Abklassierung; vgl. Anhang 1 zu Art. 14 SVAV). Die Änderung trat am 1. Januar 2008 in Kraft; allerdings wurden die Fahrzeuge der Abgabekategorie 2 (EURO 3) bis zum 31. Dezember 2008 weiterhin zum (günstigeren) Tarif der Abgabekategorie 3 veranlagt (Art. 62a SVAV; AS 2007 4695).

C.
Am 3. April 2008 erliess die Eidgenössische Oberzolldirektion (OZD) betreffend die Nutzfahrzeuge der X._____ AG die Veranlagungsverfügung für die Periode Januar 2008. Die dagegen erhobene Einsprache vom 28. April 2008 wies die OZD mit Entscheid vom 26. Juni 2008 ab. Am 28. August 2008 liess die X._____ AG beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde einreichen. Sie machte geltend, die am 1. Januar 2008 in Kraft getretene Tariferhöhung der LSVA sei verfassungs- und gesetzeswidrig. Das Bundesverwaltungsgericht eröffnete das entsprechende Beschwerdeverfahren unter der Geschäfts-Nr. A-5555/2008.

D.
Am 1. April 2009 veranlagte die OZD die Nutzfahrzeuge der X._____ AG für die Periode Januar 2009 und setzte die geschuldete Abgabe mit Veranlagungsverfügung LSVA/Rechnung Nr. ... auf total Fr. ... fest. Dagegen erhob die X._____ AG am 3. April 2009 bei der OZD Einsprache, welche diese mit Entscheid vom 16. Juli 2009 abwies. Die OZD hielt im Wesentlichen dafür, sie sei als eine dem Bundesrat unterstellte Verwaltungsbehörde an dessen Verordnungen

gebunden. Zudem decke der Schwerverkehr seine externen Kosten selbst durch den infolge der Umklassierung für das Jahr 2009 resultierenden Mehrertrag nicht.

E.

Mit Eingabe vom 6. August bzw. mit materieller Begründung vom 10. September 2009 liess die X._____ AG (Beschwerdeführerin) beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde erheben und beantragen, den Einspracheentscheid vom 16. Juli 2009 sowie die darin bestätigte Veranlagung/Rechnung Nr. ... vom 1. April 2009 betreffend LSVA für Januar 2009 unter Kosten- und Entschädigungsfolge aufzuheben, soweit sie auf der am 1. Januar 2008 in Kraft getretenen Tariferhöhung der LSVA und auf der am 1. Januar 2009 in Kraft getretenen Abklassierung der EURO 3-Fahrzeuge beruhten, und es sei die Abgabe auf den Betrag zu reduzieren, der sich bei Anwendung des vor der erwähnten Tariferhöhung gültig gewesenen Tarifs und der vor dem 1. Januar 2009 massgeblichen Klassierung der EURO 3-Fahrzeuge ergebe. Die Beschwerdeführerin machte im Wesentlichen geltend, die zulässige Obergrenze für den Gesamtertrag der LSVA (Höhe der ungedeckten Kosten des Schwerverkehrs) sei bereits mit der am 1. Januar 2008 in Kraft getretenen Tariferhöhung überschritten worden. Die per 1. Januar 2009 vollzogene Abklassierung der EURO 3-Fahrzeuge erweise sich somit erst recht als verfassungs-, gesetzes- und staatsvertragswidrig.

F.

Mit Zwischenverfügung vom 15. Oktober 2009 sistierte der Instruktionsrichter das Beschwerdeverfahren bis zum Vorliegen eines rechtskräftigen Entscheids im Verfahren A-5555/2008, da das Beschwerdeverfahren materiell direkt vom Ausgang des letztgenannten Verfahrens abhängen könne. Mit Urteil vom 28. Oktober 2009 hiess das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde im Verfahren A-5555/2008 gut, soweit es darauf eintrat, hob den Einspracheentscheid der OZD vom 26. Juni 2008 auf und wies die Sache zur Festsetzung der von der Beschwerdeführerin für die Periode Januar 2008 geschuldeten Abgabe im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurück. Die dagegen von der OZD erhobene Beschwerde hiess das Bundesgericht mit Urteil 2C_801/2009 vom 19. April 2010 gut und bestätigte deren Einspracheentscheid vom 26. Juni 2008.

G.
Nach Eingang der materiellen Begründung des bundesgerichtlichen Urteils am 15. Juni 2010 nahm das Bundesverwaltungsgericht das sistierte Beschwerdeverfahren am 21. Juni 2010 wieder auf und forderte die Verfahrensbeteiligten auf, bis zum 6. Juli 2010 schriftlich zur Frage Stellung zu nehmen, welchen Einfluss das besagte Urteil auf das vorliegende Beschwerdeverfahren habe. Im Besonderen wurde die Beschwerdeführerin aufgefordert, auszuführen und zu belegen, inwieweit und aus welchen Gründen an der Beschwerde festgehalten werde.

H.
In ihrer Stellungnahme vom 30. Juni 2010 hielt die Verwaltung dafür, aufgrund des besagten Bundesgerichtsurteils ergebe sich ohne weiteres, dass die von der Beschwerdeführerin geltend gemachten Gründe gegen die Abklassierung der EURO 3-Fahrzeuge hinfällig seien. Demgegenüber beantragte die Beschwerdeführerin mit innert verlängerter Frist eingereichter Eingabe vom 12. Juli 2010, das Beschwerdeverfahren sei bis zum Urteil weiterzuführen. Beim Betrag von 204 Mio. Franken würde es sich nicht um die verursachten, sondern um die vom Schwerverkehr erlittenen Stauzeitkosten handeln, weshalb diese irrelevant seien und bei der Ermittlung der externen Kosten nicht berücksichtigt werden dürften. Die OZD beantragte in ihrer Eingabe vom 3. August 2010 im Falle der Fortführung des Verfahrens die Abweisung der Beschwerde.

Auf die weiteren Vorbringen in den Eingaben wird – soweit entscheidwesentlich – im Rahmen der nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1 Einspracheentscheide der OZD betreffend die LSVA können gemäss Art. 23 Abs. 4 des Schwerverkehrsabgabegesetzes vom 19. Dezember 1997 (SVAG, SR 641.81) i.V.m. Art. 31 ff. des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) beim Bundesverwaltungsgericht angefochten werden. Soweit das VGG nichts anderes bestimmt, richtet sich gemäss dessen Art. 37 das Verfahren nach dem Bundesgesetz vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021). Die Beschwerdeführerin ist durch den ange-

fochtenen Entscheid beschwert und zur Anfechtung berechtigt (Art. 48 VwVG).

1.2 Die Beschwerdeführerin beantragt nebst der Aufhebung des Einspracheentscheids auch die Aufhebung der Veranlagung. Diese wurde indes durch den Einspracheentscheid vom 16. Juli 2009 ersetzt (sog. Devolutiveffekt) und bildet daher kein taugliches Anfechtungsobjekt (BGE 129 II 438 E. 1; Urteil des Bundesgerichts 2C_16/2008 vom 16. Mai 2008 E. 1; [anstelle vieler] Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1626/2006 vom 20. April 2009 E. 1.2; ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Basel 2008, N. 2.7). Mit dieser Einschränkung ist auf die ansonsten frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde grundsätzlich einzutreten.

2.

2.1 Mit Art. 36quater der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 29. Mai 1874 (aBV; heute Art. 85 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV, SR 101]) schuf der Verfassungsgeber am 20. Februar 1994 die Grundlage zur Erhebung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Abgabe auf dem Schwerverkehr. Gestützt auf diese Bestimmung sowie auf Art. 24septies aBV (Art. 74 BV; Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt) und Art. 36sexies aBV (Art. 84 BV; Schutz des Alpengebiets vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs [sog. "Alpen-Initiative"]) hat die Bundesversammlung am 19. Dezember 1997 das SVAG erlassen, welches auf den 1. Januar 2001 in Kraft gesetzt wurde (AS 2000 1169).

2.2 Nach Art. 1 SVAG bezweckt die LSVA, dass der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken soll, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt (Abs. 1); anzulasten sind dem Schwerverkehr dabei nicht nur die Infrastrukturkosten (Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen), sondern auch dessen externe Kosten wie ungedeckte Gesundheits-, Lärm- und Unfallkosten oder Kosten von Gebäudeschäden (Urteil des Bundesgerichts 2A.71/2003 vom 6. Februar 2004 E. 8; Botschaft SVAG, BBl 1996 VI 524; KLAUS A. VALLENDER, in Schweizerisches Steuer-Lexikon, Bd. I, Bundessteuern, 2. Aufl., Zürich 2006, S. 433 f., ERNST HÖHN/ROBERT WALDBURGER, Steuerrecht, Bd. I, 9. Aufl., Bern 2001, § 29 Rz. 21 f., MICHAEL BEUSCH, Len-

kungsabgaben im Strassenverkehr, Diss. Zürich 1999, S. 210 ff.). Ausserdem soll die Abgabe einen Beitrag dazu leisten, dass die Rahmenbedingungen der Schiene im Transportmarkt verbessert und die Güter vermehrt mit der Bahn befördert werden (Abs. 2; vgl. zur Lenkungswirkung: Urteil des Bundesgerichts 2A.71/2003 vom 6. Februar 2004 E. 8; BEUSCH, a.a.O., S. 208 ff., ISABELLE HÄNER, Strassenrecht, in Georg Müller [Hrsg.], Verkehrsrecht, Basel, N. 80).

2.3 Die LSVA wird für die Benützung der öffentlichen Strasse durch die in- und ausländischen schweren Motorfahrzeuge und Anhänger für den Güter- und Personentransport erhoben (Art. 2 und 3 SVAG). Sie bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs und den gefahrenen Kilometern (Tonnenkilometer), wobei sie zusätzlich emissions- oder verbrauchsabhängig ausgestaltet sein kann (Art. 6 Abs. 1 und 3 SVAG). Zudem halten Art. 7 und 8 SVAG zur Bemessungsgrundlage der Abgabe Folgendes fest:

Art. 7 Kostendeckung

1 Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.

2 Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.

3 Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.

Art. 8 Tarif

1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:

a) Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen.

b) Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichts auf 40 Tonnen beträgt der Tarif höchstens 3 Rappen. Der Bundesrat kann diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen um höchstens einen Fünftel reduzieren.

c) Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung im Sinne von Art. 6 Abs. 3 gilt der jeweilige Tarif als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.

[2] Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabesatz nach Abgabesatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen.

[3] Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat:

a) die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs;

b) die Belastung der Volkswirtschaft;

c) die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden;

d) die Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu fördern;

e) die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen.

2.4 Gestützt auf das SVAG und auf das Bundesgesetz vom 8. Oktober 1999 zur Verlagerung von alpenquerendem Güterschwerverkehr auf die Schiene (Verkehrsverlagerungsgesetz, SR 740.1) erliess der Bundesrat die SVAV. Der Abgabetarif pro Tonnenkilometer ist in deren Art. 14 Abs. 1 geregelt. Seit dem 1. Januar 2005 betrug dieser (a) 2,88 Rappen für die Abgabekategorie 1, (b) 2,52 Rappen für die Abgabekategorie 2 sowie (c) 2,15 Rappen für die Abgabekategorie 3.

Mittels Änderung vom 12. September 2007 (AS 2007 4695) erhöhte der Bundesrat die betreffenden Ansätze, wobei der Tarif mit Wirkung ab dem 1. Januar 2008 wie folgt ausgestaltet ist:

a) 3,07 Rappen für die Abgabekategorie 1;

b) 2,66 Rappen für die Abgabekategorie 2;

c) 2,26 Rappen für die Abgabekategorie 3.

Gleichzeitig wurden die im Anhang 1 der SVAV festgelegten Abgabekategorien (Art. 14 Abs. 2 SVAV) in der Weise angepasst, dass diejenigen schweren Motorwagen, welche die Abgasvorschriften der EURO 2-Norm erfüllen, von der Abgabekategorie 2 in die Abgabekategorie 1 und die der EURO 3-Norm zuzuordnenden Fahrzeuge – nach einer Übergangsfrist bis 31. Dezember 2008 (Art. 62a SVAV) – von der Abgabekategorie 3 in die Abgabekategorie 2 zurückgestuft wurden.

3.

Mit Urteil 2C_801/2009 vom 19. April 2010 hat das Bundesgericht im

Zusammenhang mit den Veranlagungsverfügungen für die Abgabeperiode Januar 2008 betreffend die Beschwerdeführerin über die Frage entschieden, ob der vom Bundesrat am 12. September 2007 beschlossene und auf den 1. Januar 2008 in Kraft gesetzte erhöhte Tarif der LSVA vor höherrangigem Recht standhält. Das Bundesverwaltungsgericht war in seinem Urteil A-5555/2008 vom 28. Oktober 2009 (noch) zum Schluss gekommen, die erhöhten Tarife verletzten das Kostendeckungsprinzip von Art. 7 SVAG. Dagegen erhob die OZD beim Bundesgericht Beschwerde; sie war der Ansicht, die vom Bundesrat beschlossene Tariferhöhung sei nicht zu beanstanden, da auch mit den erhöhten Ansätzen gemäss Schätzungen für die Jahre 2008 und 2009 im Ergebnis eine Unterdeckung resultiere. Die Verwaltung stellte bei ihrer Berechnung den (mutmasslichen) Ertrag aus der LSVA den Kosten des Schwerverkehrs gegenüber, welche ihrerseits unterteilt werden in die Wegekosten (dem Schwerverkehr zurechenbarer Anteil an den Kosten für die Erstellung, den Unterhalt und Betrieb der öffentlichen Strassen, abzüglich anrechenbare Einnahmen gemäss Strassenrechnung mit Ausnahme des LSVA-Anteils selbst) und die von der Allgemeinheit zu tragenden sog. externen Kosten; letztere werden weiter aufgeschlüsselt (Unfall, Lärm, etc.). Dabei ist die OZD von den folgenden Positionen und Zahlen ausgegangen:

Kostenunterdeckung Schwerverkehr in Millionen Franken:

Jahr	**2008**	**2009**
Ertrag LSVA	**1409**	**1460**
- Anrechenbare Einnahmen gem. Strassenrechnung	1343	1343
- Abzüglich zurechenbare Wegekosten gem. Strassenrechnung	-898	-898
- Abzüglich gutgeschriebener Anteil LSVA	-370	-370
Wegekosten (Unter- bzw. Überdeckung)	**75**	**75**
- Unfälle	65	65
- Lärm	246	246
- Gesundheitskosten durch Luftverschmutzung	551	551
- Gebäudeschäden durch Luftverschmutzung	91	91
- Klimakosten	153	153
- Natur und Landschaft	59	59
- Staukosten	204	204
- weitere Bereiche (Boden, Ernteausfälle etc.)	185	185
Externe Kosten	**1554**	**1554**
Total Kosten Unterdeckung Schwerverkehr	**-70**	**-19**

Unter den Staukosten werden nur die Kosten des mit dem Stau einhergehenden Zeitverlusts ausgewiesen (sog. *Stauzeitkosten*), während die staubedingten Umwelt- und Unfallkosten bereits in den betreffenden spezifischen Kostenkategorien mitberücksichtigt sind.

3.1 Das Bundesgericht hielt im erwähnten Urteil zunächst fest, die fragliche Tariferhöhung der LSVA stehe nicht im Widerspruch zu den Bestimmungen über die Gebührenregelungen im Strassenverkehr gemäss den Art. 37 ff. des Abkommens vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Landverkehrsabkommen, SR 0.740.72). Der besagten Tariferhöhung sei ein Beschluss des Gemischten Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vorausgegangen (Beschluss Nr. 1/2007 vom 22. Juni 2007 über die ab dem 1. Januar 2008 in der Schweiz geltende Gebührenregelung für Kraftfahrzeuge, SR 0.740.723), mit welchem die Höchstsätze der LSVA für die drei Abgabekategorien und die Zuteilung der EURO-Normen zu diesen Kategorien im Rahmen der Vorgaben von Art. 40 des Abkommens entsprechend einer aktualisierten Gewichtung der in der Schweiz verkehrenden Fahrzeuge angepasst worden seien (vgl. Art. 40 Abs. 6 des Abkommens). Der Bundesrat habe mit der Novelle vom 12. September 2007 lediglich den genannten Beschluss des Gemischten Ausschusses auf Stufe der Schwerverkehrsabgabeverordnung nachvollzogen, indem er die betreffenden Höchsttarife der drei Abgabekategorien auf Tonnenkilometer umgerechnet habe, was zum streitigen Tarif in Art. 14 Abs. 1 SVAV geführt habe, und die Fahrzeuge der EURO-Normen 2 und 3 im Anhang 1 zurückgestuft habe. Mit dem Bundesverwaltungsgericht sei jedoch davon auszugehen, dass die vom Landverkehrsabkommen vorgesehenen bzw. vom Gemischten Ausschuss konkretisierten Tarifansätze lediglich Abgabemaxima darstellten, und die Schweiz keine staatsvertragliche Verpflichtung eingegangen sei, die Abgabe tatsächlich in jener Höhe festzusetzen. Die LSVA sei vielmehr im Landesrecht zu normieren und zu konkretisieren. Materielle Schranken für die Festlegung des Tarifs auf Verordnungsstufe ergäben sich dabei hauptsächlich aus dem Grunderlass, dem Schwerverkehrsabgabegesetz, und dort im Wesentlichen aus den Bestimmungen zur Bemessungsgrundlage der Abgabe in Art. 7 und 8 (vgl. E. 4.1 des bundesgerichtlichen Urteils).

3.2 Ferner hielt das Bundesgericht dafür, streitig sei vorliegend, ob es sich bei der als "Staukosten" bezeichneten Position (verstanden als Stauzeitkosten) in der Berechnung der Zollverwaltung tatsächlich um Kosten zulasten der Allgemeinheit bzw. um externe Kosten im Sinne von Art. 7 SVAG handle oder ob damit – wie das Bundesverwaltungsgericht dafürhalte – eine Position neu in die Berechnung einbezogen worden sei, welche nicht als externe Kosten betrachtet werden könne (vgl. E. 3.3 und 5.2 des Urteils).

Das Schwerverkehrsabgabegesetz enthalte keine Definition des Begriffs der externen Kosten. Gemäss Botschaft seien darunter jene Kosten zu verstehen, welche nicht von den Verursachern bezahlt würden, sondern von der Allgemeinheit, insbesondere von der öffentlichen Hand und den Betroffenen, getragen werden müssten. Im Einzelnen seien dabei die Gesundheitskosten, die Unfallkosten, die Kosten von Gebäudeschäden und die Lärmkosten erfasst worden; mangels vertiefter Studien einstweilen (noch) nicht einbezogen worden seien damals die Kosten von Ernte-, Wald- und Klimaschäden. Von den Stau(zeit)kosten sei in jenem Zusammenhang nicht die Rede gewesen. Indessen könne daraus nicht der Schluss gezogen werden, ein Einbezug weiterer Kostenpositionen in die periodisch zu aktualisierende Berechnung der externen Kosten sei damit ausgeschlossen. Vielmehr betone die Botschaft, dass die Bezifferung der externen Kosten umfangreiche Untersuchungen erfordern würde, welche im damaligen Zeitpunkt nur zum Teil vorgelegen hätten, und die bisher errechneten externen Kosten würden nur einen Teilbereich der gesamten externen Kosten ausmachen. Dass grundsätzlich auch weitere als die in der Botschaft genannten Kostenkategorien als externe Kosten im Sinne von Art. 7 SVAG in die Berechnung miteinbezogen werden könnten, ergebe sich bereits aus der grundlegenden Zielsetzung der LSVA, durch Anwendung des Verursacherprinzips auf den Schwerverkehr bzw. eine umfassendere Kostenanlastung einen Beitrag zu Verwirklichung des Kostenwahrheit im Verkehr zu leisten. Bei den durch die LSVA beim Schwerverkehr zu internalisierenden ungedeckten Kosten zulasten der Allgemeinheit fielen jedoch nicht die externen Kosten des Verkehrs insgesamt in Betracht, sondern nur die dem Schwerverkehr anzulastenden Kostenanteile davon (vgl. E. 5.3 des besagten Urteils).

Entscheidend könne bei der Beurteilung, ob interne oder externe Kosten vorlägen, mithin nicht der Blickwinkel des Strassenverkehrs als Ganzes (jene des Verkehrssystems oder Verkehrsträgers) sein, son-

dern allein jener des Schwerverkehrs bzw. des Kollektivs der von der Schwerverkehrsabgabe erfassten Fahrzeugkategorien. Als extern erschienen nach der gesetzlichen Konzeption der LSVA demzufolge sämtliche vom Schwerverkehr verursachten und nicht gedeckten Kosten, die ausserhalb des Schwerverkehrs anfielen. Insofern würden die vom Schwerverkehr bei allen übrigen Verkehrsteilnehmern, insbesondere beim Verkehr mit Personenwagen, verursachten Stauzeitkosten externe Kosten darstellen. Einzig im (beschränkten) Umfang der vom Transportgewerbe sich selber gegenüber zugefügten (und damit auch bereits von ihm selber getragenen) Zeitkosten lägen interne Kosten vor (vgl. E. 5.5 des Urteils). Nach dem Gesagten ergebe sich somit, dass das Bundesverwaltungsgericht dem Verordnungsgeber die Mitberücksichtigung der – auf 204 Mio. Franken veranschlagten und ihrer Höhe nach nie substanziiert bestrittenen – Stauzeitkosten als Kostenfaktor bei den externen Kosten des Schwerverkehrs zu Unrecht verwehrt habe. Dadurch habe die Vorinstanz die Tragweite von Art. 7 SVAG verkannt und in unzulässiger Weise in den vom Gesetzgeber dem Bundesrat bei der Tarifierung der LSVA eingeräumten weiten Regelungsspielraum eingegriffen (vgl. E. 5.6 des Urteils).

3.3 Schliesslich hat das Bundesgericht betreffend die weiteren im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht erhobenen Rügen der Beschwerdeführerin, welche von letzterem in seinem Urteil vom 21. Oktober 2009 nicht mehr geprüft worden sind (vgl. dort E. 10.1), von einer Rückweisung abgesehen und in der Sache selber entschieden:

3.3.1 So hat es erwogen, soweit sich die Vorbringen darin erschöpften, den Berechnungsgrundlagen der Zollverwaltung eigenes, im Rahmen eines Privatgutachtens (der Firma A._____ AG) ermitteltes Zahlenmaterial gegenüberzustellen, sei darauf nicht näher einzugehen, da in den weitschweifigen Erörterungen des abweichenden Parteistandpunkts über weite Strecken nicht im Einzelnen dargelegt werde und ebenso wenig ersichtlich sei, inwiefern die von den Behörden der Kostenrechnung zugrunde gelegten Werte und Berechnungsmethoden bundesrechtswidrig sein sollten. Insofern erübrigten sich auch weitere Sachverhaltsabklärungen und das Einholen zusätzlicher (Ober-)Gutachten (vgl. E. 6.2 des bundesgerichtlichen Urteils).

3.3.2 Betreffend die kritisierte Erhöhung des Kostenansatzes pro Tonne CO_2 im Rahmen der Klimakosten von Fr. 57.50 auf Fr. 90.-- hielt das Bundesgericht fest, der Einbezug der Klimakosten als externe

Kosten des Schwerverkehrs sei im Grundsatz nicht zu beanstanden. Auch sei die Festsetzung des Kostenansatzes auf Fr. 90.-- auf der Basis von aktuellen wissenschaftlichen Studien vor einem sich auf internationaler wie nationaler (politischer) Ebene dynamisch entwickelnden Umfeld erfolgt. Der gewählte Kostensatz bzw. dessen Erhöhung könne unter diesen Umständen – selbst unter Berücksichtigung einer bei der LSVA im Allgemeinen zur Anwendung gebrachten konservativen Betrachtungsweise – jedenfalls nicht als geradezu sachfremd oder willkürlich hoch angesetzt betrachtet werden. Liessen sich externe Kostenfaktoren – wie bei den Klimakosten – naturgemäss nur annäherungsweise bestimmen und würden in der Wissenschaft zudem unterschiedliche oder gar stark divergierende Ansätze in Bezug auf deren Monetarisierung propagiert, könne sich auch aus der Kostendeckungsregelung von Art. 7 SVAG keine exakte Obergrenze für die betreffende Tarifierung ergeben, sondern höchstens eine gewisse Bandbreite, innerhalb derer sich eine Internalisierung als statthaft erweise, und welche vorliegend beim gewählten Kostensatz nicht missachtet worden sei (vgl. E. 6.3 des Urteils).

3.3.3 Das Bundesgericht führte ausserdem an, es treffe zu, dass aufgrund der Kausalhaftung des Motorfahrzeughalters und dessen Pflicht zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung, welche für die von ihm verursachten Personen- und Sachschäden im Rahmen der vertraglichen Versicherungsdeckung aufkomme, Unfallkosten weitgehend internalisiert seien. Diesem Umstand sei indessen bereits dadurch Rechnung getragen worden, dass von den gesamten sozialen Unfallkosten nur ein geringer Prozentsatz (vorliegend ca. 12%) als externe Kosten in die Berechnung aufgenommen worden seien. Von einer Internalisierung von Unfallkosten durch den Schwerverkehr könne dann nicht mehr gesprochen werden, wenn die betreffenden, von ihm verursachten Schadenspositionen weder von der vom Fahrzeughalter abgeschlossenen Haftpflichtversicherung gedeckt noch von ihm selber getragen würden. Müsse die Allgemeinheit, d.h. der Steuer- oder Prämienzahler im Kranken- oder Unfallversicherungsbereich, für Schäden aufkommen oder blieben Schäden von Privaten (des Unfallopfers selber oder der Angehörigen, des Arbeitgebers, etc.) ungedeckt, liege keine umfassende Spezialfinanzierung durch den Schwerverkehr vor bzw. entstünden ungedeckte externe Kosten. Insofern seien die vorliegend als externe Unfallkosten berücksichtigten Kostenpositionen nicht zu beanstanden (vgl. E. 6.4 des Urteils).

3.3.4 Bezüglich der Rüge, im Rahmen der Berechnung der Zollverwaltung werde den externen Kosten des Schwerverkehrs kein externer Nutzen gegenübergestellt, erwog das Bundesgericht schliesslich, die Zollverwaltung halte dem unter Hinweis auf entsprechende Studien entgegen, dass dem Schwerverkehr tatsächlich kein ins Gewicht fallender externer Nutzen angerechnet werden könne. Dies decke sich mit der Einschätzung in der Botschaft zum SVAG. Vom – unbestreitbar vorhandenen – volkswirtschaftlichen Nutzen des Schwerverkehrs sei der externe Nutzen zu unterscheiden, verstanden als Leistungen des Schwerverkehrs für die Allgemeinheit, die diesem nicht abgegolten würden (Art. 7 Abs. 2 SVAG spreche vom "Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen"). So betrachtet stelle zwar die rasche Versorgung der Landregionen mit Gütern durch den Schwerverkehr durchaus einen volkswirtschaftlichen Nutzen dar, nicht jedoch einen externen, da der Nutzen der betreffenden Transportdienstleistung primär dem Transportgewerbe bzw. dessen Kundschaft selber zugute komme und der damit einhergehende Aufwand zudem (bereits) durch das vertragliche Entgelt gedeckt werde. Es erscheine insofern nicht bundesrechtswidrig, wenn die Deckungskostenrechnung den externen Kosten des Schwerverkehrs keinen externen Nutzen gegenüberstelle (vgl. E. 6.5 des erwähnten Bundesgerichtsurteils).

3.3.5 Abschliessend hob das Bundesgericht hervor, dass die Vorbringen der Beschwerdeführerin den (erhöhten) Tarif der LSVA, wie er vom Bundesrat mit Änderung vom 12. September 2007 in der Schwerverkehrsabgabeverordnung festgelegt worden sei, nicht als bundesrechtswidrig erscheinen lassen könnten, da der sich daraus ergebende Ertrag die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit – wie die Zollverwaltung in ihrer nicht zu beanstandenden Berechnung dargelegt habe – nicht übersteige, womit die Kostendeckungsvorgabe eingehalten sei (vgl. E. 6.6).

4.

Im vorliegenden Fall hat die OZD die Nutzfahrzeuge der Beschwerdeführerin für die Abgabeperiode Januar 2009 nicht nur gestützt auf den per 1. Januar 2008 erhöhten Tarif, sondern auch unter Anwendung der seit 1. Januar 2009 geltenden Klassierung für EURO 3-Fahrzeuge veranlagt. Beide Änderungen nahm der Bundesrat – wie gesehen – am 12. September 2007 vor. Aufgrund des hohen Anteils der EURO 3-Fahrzeuge an der gesamten Fahrzeugflotte verschob er deren Umklas-

sierung von der Kategorie 3 in die Kategorie 2 indes um ein Jahr auf den 1. Januar 2009.

4.1 Die OZD führt in ihrem Einsprachentscheid vom 19. Juli 2009 aus, die laufende Flottenerneuerung führe dazu, dass der durchschnittliche Abgabesatz im Verlauf der Zeit sinke und sich immer mehr dem Satz der günstigsten Abgabekategorie annähere. Um der damit einhergehenden Erosion des Abgabeertrags entgegenzuwirken und den Anreiz zum Erwerb und Gebrauch der jeweils saubersten Fahrzeuge aufrechtzuerhalten, müsse periodisch neu festgelegt werden, welche EURO-Norm(en) welcher Abgabekategorie zugeordnet würde(n). Selbst wenn der aufgrund der Umklassierung für das Jahr 2009 resultierende Mehrertrag in die Berechnungen einbezogen werde, entstehe für diesen Zeitraum keine Überdeckung. Die OZD verweist in diesem Zusammenhang auf die bereits dem rechtskräftig entschiedenen Verfahren betreffend die Tariferhöhung zu Grunde liegenden, zahlenmässig identischen Berechnungsgrundlagen (vgl. E. 3 hievor).

4.2 Die Beschwerdeführerin macht demgegenüber in ihrer Beschwerde vom 6. August bzw. 10. September 2009 im Wesentlichen geltend, die Fremdkostenüberdeckung des Strassenschwerverkehrs, die schon durch die Tariferhöhung per 1. Januar 2008 eingetreten sei, erhöhe sich durch die Abklassierung der genannten Fahrzeuge noch zusätzlich. Eliminiere man die in der Berechnung der Verwaltung ausgewiesenen Stauzeitkosten von jährlich 204 Mio. Franken, welche nicht zu den externen Kosten gezählt werden dürften, aus der Bemessungsgrundlage, ergebe sich eine Fremdkostenüberdeckung von 134 Mio. Franken für das Jahr 2008 bzw. von sogar 185 Mio. Franken für das Jahr 2009. Zudem würde sich selbst dann eine Überdeckung und damit eine Verletzung von Art. 7 SVAG ergeben, wenn man die Stauzeitkosten zu den externen Kosten hinzurechnen würde, da die als externe Kosten des Strassenschwerverkehrs angenommenen Zahlen in verschiedener Hinsicht zu hoch angesetzt seien. So sei bei den Unfallkosten nicht beachtet worden, dass diese durch die in der Schweiz geltenden Systeme der Kausalhaftung und des generellen Haftpflichtversicherungsobligatoriums praktisch vollständig internalisiert seien. Bei den Klimakosten sei der CO_2-Kostensatz unbegründeterweise von Fr. 57.50 pro Tonne CO_2 auf Fr. 90.-- pro Tonne CO_2 erhöht worden. Schliesslich sei in gesetzwidriger Weise der externe Nutzen mit keinem Rappen berücksichtigt worden.

In ihrer Stellungnahme vom 12. Juli 2010 – nach Eingang der schriftlichen Begründung des bundesgerichtlichen Urteils vom 19. April 2010 betreffend Erhöhung der LSVA per 1. Januar 2008 – hält die Beschwerdeführerin an ihrer Beschwerde fest und beantragt, das Verfahren bis zum Urteil weiterzuführen. Zur Begründung hält sie im Wesentlichen dafür, bei den angenommenen Stauzeitkosten von 204 Mio. Franken handle es sich entgegen der Auffassung des Bundesgerichts nicht um die vom Schwerverkehr allen übrigen Verkehrsteilnehmern verursachten Stauzeitkosten; vielmehr seien damit eindeutig die von diesem infolge Strassenstaus selber erlittenen Zeitverluste gemeint. Dem Bundesgericht sei dies augenscheinlich nicht bewusst gewesen. Der Betrag von 204 Mio. Franken sei folglich ersatzlos aus der Berechnung der externen Kosten durch die OZD herauszunehmen. Da auch ohne die Abklassierung immer noch eine erhebliche Überdeckung der Wegekosten und externen Kosten verbleibe, müsse nicht nur die Abklassierung, sondern die gesamte Tariferhöhung per 1. Januar 2008 rückgängig gemacht werden.

4.3 Vorab ist anzumerken, dass die Rügen der Beschwerdeführerin nach dem innerstaatlichen Recht zu beurteilen sind (vgl. E. 3.1 hievor). Des Weitern ist betreffend den Antrag auf Rückgängigmachung sowohl der Abklassierung als auch der Tariferhöhung Folgendes festzuhalten: Gelangte das Bundesverwaltungsgericht in casu zum Schluss, dass eine Gesetz- oder Verfassungswidrigkeit vorläge, würde dies nicht zur Aufhebung der Schwerverkehrsabgabeverordnung als bundesrätlichen Verordnung, sondern bloss zur Nichtanwendung der entsprechenden Bestimmung und zur Aufhebung der darauf gestützten Verfügung führen (BGE 107 Ib 243 E. 4b in fine; Urteil des Bundesgerichts 2C_735/729/2007 vom 25. Juni 2008 E. 4.2; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4620/2008 vom 19. Januar 2009 E. 4.4). Wollte die Beschwerdeführerin mit ihrer Rüge ferner eine Änderung des bundesgerichtlichen Urteils vom 19. April 2010 bzw. eine Reduktion der LSVA für die Abgabeperiode Januar 2008 erreichen, könnte darauf nicht eingetreten werden. Zum einen handelt es sich bei diesem Urteil um einen letztinstanzlichen und somit materiell rechtskräftigen Entscheid (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1760/2006 + A-1770/2006 vom 3. September 2008 E. 2.1.2 mit weiteren Hinweisen) und zum anderen kann einzig die Abgabeperiode Januar 2009 Streitgegenstand des vorliegenden Verfahrens bilden (s. Sachverhalt Bst. D hievor; vgl. dazu BGE 133 II 35 E. 2, BGE 131 II 200 E. 3.2; ferner Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-4478/2009 vom 13. Juli 2010

E. 1.2.1, A-4811/2007 vom 20. Juli 2009 E. 1.3; MOSER/ BEUSCH/KNEUBÜHLER, a.a.O., S. 25 Rz. 2.7 f.).

4.4 In der Stellungnahme vom 12. Juli 2010 zur Frage, inwiefern die Beschwerde aufrechterhalten werde, finden sich keine Ausführungen mehr zu den angesichts des generellen Haftpflichtversicherungsobligatoriums angeblich zu hoch angesetzten Unfallkosten, dem CO_2-Kostensatz oder dem fälschlicherweise nicht berücksichtigten externen Nutzen des Schwerverkehrs. Die Beschwerdeführerin hat die identischen Rügen bereits im Verfahren betreffend die Tariferhöhung per 1. Januar 2008 vorgebracht. Das Bundesgericht hat sich in seinem Urteil vom 19. April 2010 eingehend damit auseinandergesetzt und diese verworfen (vgl. E. 3.3.2 - 3.3.4 hievor). Es ist nicht ersichtlich und wird – wie gesehen – von der Beschwerdeführerin auch gar nicht geltend gemacht, dass sich die Verhältnisse bezüglich dieser Positionen in der Zwischenzeit geändert hätten und eine davon abweichende Würdigung vorzunehmen wäre. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich demnach an die Erwägungen des Bundesgerichts zu halten. Soweit die Beschwerdeführerin überhaupt an den genannten Rügen festhält, kann vollumfänglich auf die entsprechenden Erwägungen des bundesgerichtlichen Urteils verwiesen werden. Ebenfalls auf das bundesgerichtliche Urteil vom 19. April 2010 zu verweisen ist im Übrigen im Zusammenhang mit den Berechnungen im Privatgutachten der Firma A._____ AG, auf welche sich die Beschwerdeführerin verschiedentlich bezieht (vgl. E. 3.3.1 hievor).

4.5 Des Weitern anerkennt die Beschwerdeführerin explizit, dass sich die Abklassierung zusammen mit der Tariferhöhung an die gesetzliche Vorgabe von Art. 8 Abs. 1 SVAG (maximal zulässiger Abgabesatz) hält. Die OZD führt in diesem Zusammenhang an, die Aufschiebung der Abklassierung der EURO 3-Fahrzeuge habe dazu geführt, dass nach Inkrafttreten der Tariferhöhung am 1. Januar 2008 85,4% der Tonnenkilometer in der günstigsten Abgabekategorie erbracht worden seien. Der gewichtete Durchschnitt der Abgabe habe dementsprechend nicht – wie angestrebt – 2,70 Rp./Tonnenkilometer (tkm), sondern bloss 2,30 Rp./tkm betragen. Mit der Umsetzung der Abklassierung auf den 1. Januar 2009 sei dieser Durchschnitt lediglich auf 2,51 Rp./tkm gestiegen. Wie es sich damit genau verhält, kann nach dem Gesagten offenbleiben, zumal für die Annahme einer Überschreitung des zulässigen Abgabeobersatzes für das Bundesverwaltungsgericht keine Veranlassung besteht.

4.6 Zu beurteilen bleibt demnach einzig die Rüge der Beschwerdeführerin, bei der Ermittlung der Kostendeckung im Sinne von Art. 7 SVAG dürfe der Betrag von 204 Mio. Franken – ungeachtet des bundesgerichtlichen Urteils vom 19. April 2010 – nicht als Stauzeitkosten bei den externen Kosten berücksichtigt werden; das Vorliegen einer Überdeckung sei daher zu bejahen (vgl. E. 5 nachfolgend).

5.

5.1 Die Beschwerdeführerin bringt in ihrer Stellungnahme vom 12. Juli 2010 vor, gemäss Bundesgericht seien die Personen- und Lieferwagenfahrer bezüglich der Staukosten die "Allgemeinheit" im Sinne der verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Definitionen der LSVA; deshalb müssten dem Schwerverkehr die vom Personen- und Lieferwagenverkehr erlittenen Stauzeitverluste insoweit als externe Kosten aufgerechnet werden, als er sie (anteilsmässig) verursache. Das Bundesgericht habe aus diesen Erwägungen heraus die von der OZD als Stauzeitkosten geltend gemachten 204 Mio. Franken zu den externen Kosten des Schwerverkehrs aufgerechnet, was zusammen mit den übrigen Zahlen in der Kosten-Ertrags-Rechnung der OZD zu einer Unterdeckung der Wegekosten und externen Kosten und damit zur Gutheissung der Beschwerde der OZD geführt habe. Der genannte Betrag stamme aus der Studie des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) betreffend Staukosten des Strassenverkehrs in der Schweiz, Aktualisierung 2000/2005, September 2007 (im Folgenden auch: Studie Staukosten), und sei dort einer Tabelle auf Seite 80 entnommen. Das Studium des begleitenden Textes zu dieser Tabelle zeige indes, dass mit den 204 Mio. Franken ganz eindeutig die vom Schwerverkehr infolge Strassenstaus erlittenen Zeitverluste gemeint seien, also genau das Gegenteil dessen, was das Bundesgericht in seinem Urteil vom 19. April 2010 angenommen habe.

5.2 Es mag einiges dafür sprechen, dass es sich bei den fraglichen 204 Mio. Franken um die vom Schwerverkehr erlittenen Stauzeitkosten handelt. Wie es sich damit genau verhält, kann im vorliegenden Fall jedoch offenbleiben:

5.2.1 Dem Bundesgericht haben im fraglichen Verfahren nicht nur die als Grundlage für die Erfassung der Stauzeitkosten dienende Studie Staukosten, sondern darüber hinaus auch die Studie des ARE und des Bundesamts für Umwelt (BAFU) betreffend Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz, Aktualisierung für das Jahr 2005 mit Bandbrei-

ten, Schlussbericht, Mai 2008, sowie die Studie des ARE betreffend Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz, Aktualisierung für das Jahr 2005 mit Bandbreiten, Zusammenfassung, Mai 2008, vorgelegen. Die OZD hat des Weitern darauf hingewiesen, dass als Grundlagen der Berechnung über die Kostendeckung ferner die Strassenrechnung des Bundesamtes für Statistik (BFS), die im Auftrag des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erstellten Berechnungen der Kosten zu Lasten der Allgemeinheit sowie der von der Eidgenössischen Finanzverwaltung prognostizierte Ertrag der Schwerverkehrsabgabe herangezogen würden.

Das Bundesgericht hat im besagten Urteil die Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts – wie gesehen – als unzutreffend verworfen und erkannt, dass die vom Schwerverkehr bei allen übrigen Verkehrsteilnehmern verursachten Stauzeitkosten externe Kosten darstellen. Ausserdem hat es in bzw. trotz voller Kenntnis der erwähnten Studien befunden, dass die diesbezüglich veranschlagten 204 Mio. Franken durch das Bundesverwaltungsgericht zu Unrecht als Kostenfaktor bei den externen Kosten gestrichen worden sind. Insbesondere hat es im Rahmen der Beweiswürdigung sogar die im Privatgutachten ermittelten Grössen und Zahlen verworfen. Es hat sich insofern sowohl mit der Berechnungsmethodik als auch mit den einzelnen Elementen und Positionen der Berechnungsgrundlage auseinandergesetzt, namentlich mit dem Betrag von 204 Mio. Franken für die mutmasslichen Stauzeitkosten. Das Bundesverwaltungsgericht musste seinerzeit aufgrund seiner Begründung in rechnerischer Hinsicht demgegenüber nicht näher auf diese Grösse eingehen (vgl. E. 3.2 hievor). Das Bundesgericht hat den entscheidrelevanten Sachverhalt damit von Amtes wegen selbst ermittelt und gewürdigt. Es hat – gestützt darauf – nicht nur über die Frage der Berücksichtigung der Stauzeitkosten des Schwerverkehrs als externe Kosten entschieden, sondern – in Kenntnis aller Sachverhaltselemente – auch darüber, in welcher Höhe jene zu berücksichtigen sind. Höchstrichterlich ist folglich zwar über eine andere Abgabeperiode (1/2008), aber über die identische Rechtsfrage (was sind externe Kosten, was sind Stauzeitkosten?) und identische massgebliche Sachverhaltselemente (Stauzeitkosten in Höhe von 204 Mio. Franken der Jahre 2008 und 2009) entschieden.

5.2.2 Im vorliegenden Beschwerdeverfahren ist nun erneut – wie schon im Verfahren betreffend die Tariferhöhung per 1. Januar 2008 – zu beurteilen, ob die Kostendeckungsvorgabe von Art. 7 SVAG einge-

halten wird. Bei ihren Berechnungen ist die Verwaltung hinsichtlich der Höhe der ungedeckten Wegekosten und der Kosten zulasten der Allgemeinheit (verstanden als Saldo der externen Kosten und Nutzen [Art. 7 Abs. 2 SVAG; vgl. E. 2.3 hievor]), für das Jahr 2009 von den identischen Positionen und Zahlen wie für das Jahr 2008 ausgegangen. Auch unter diesem Blickwinkel liegen der Beurteilung in casu wiederum exakt dieselben Sachverhaltselemente wie im bundesgerichtlichen Urteil vom 19. April 2010 zugrunde; Sachverhaltselemente, die vom höchsten Gericht – wie gesehen – geprüft und zudem rechtlich gewürdigt worden sind.

Aufgrund dieser Gegebenheiten sowie in Anbetracht der zeitlichen Nähe zum besagten Bundesgerichtsurteil anerkennt das Bundesverwaltungsgericht dessen Präjudizwirkung. Es liegt angesichts aller Umstände nicht am Bundesverwaltungsgericht, das besagte Urteil des Bundesgerichts einschliesslich der massgeblichen Erwägungen anzuzweifeln und davon abzuweichen. Das Bundesverwaltungsgericht sieht sich bei der Würdigung einer zwar anderen Periode (1/2009), aber identischer Sachverhaltselemente und Rechtsfragen nicht veranlasst, anders zu urteilen als das Bundesgericht.

Daran vermögen freilich die beschwerdeführerische Rüge, der "offensichtliche Sachverhaltsirrtum" des Bundesgerichts sei durch das Bundesverwaltungsgericht zu korrigieren, sowie die weiteren Beanstandungen der bundesgerichtlichen Sachverhaltsfeststellung durch die Beschwerdeführerin nichts zu ändern.

Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass gemäss höchstrichterlicher Rechtsprechung die auf 204 Mio. Franken veranschlagten Stauzeitkosten als Kostenfaktor bei den externen Kosten zu berücksichtigen sind.

5.3 Die OZD hat den prognostizierten Ertrag aus der LSVA für das Jahr 2009 (welcher auch die Mehreinnahmen aus der Tariferhöhung per 1. Januar 2008 und der per 1. Januar 2009 umgesetzten Abklassierung der EURO 3-Fahrzeuge einschliesst) mit 1'460 Mio. Franken bewertet. Dies ist von der Beschwerdeführerin zu keinem Zeitpunkt beanstandet worden. Für das Bundesverwaltungsgericht ist überdies nicht erkennbar, inwieweit die Verwaltung tatsächlich von höheren Einnahmen hätte ausgehen müssen. Das Bundesgericht hat die veranschlagten Erträge, welche sowohl für das Jahr 2008 als auch das Jahr 2009 vorlagen, ebenfalls nicht angezweifelt. Es erhellt somit, dass die

mit Änderung vom 12. September 2007 in der Schwerverkehrsabgabeverordnung festgelegte Abklassierung der EURO-3-Fahrzeuge ebenso wenig wie die Tariferhöhung gemäss Urteil des Bundesgerichts zu beanstanden ist: Die aus diesen Massnahmen resultierenden (Mehr-)Erträge übersteigen – auch zusammen – die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nach wie vor nicht, womit die Kostendeckungsvorgabe von Art. 7 SVAG noch immer eingehalten ist (vgl. die Berechnungsgrundlage in E. 3 hievor, wonach eine Unterdeckung von 19 Mio. Franken verbleibt).

5.4 Nicht näher ausgeleuchtet zu werden braucht bei diesem Ergebnis die in der Stellungnahme vom 3. August 2010 geäusserte Ansicht der OZD, die veranschlagten Stauzeit- und Unfallkosten seien aufgrund des bundesgerichtlichen Urteils vom 19. April 2010 im Zusammenhang mit der massgebenden Sichtweise sogar zu tief veranschlagt worden. Unterbleiben kann in diesem Sinne auch eine Auseinandersetzung mit den Ausführungen der OZD in ihrer Eingabe vom 30. Juni 2010, die seinerzeit für das Jahr 2009 prognostizierten Erträge aus der LSVA von 1'460 Mio. Franken hätten nicht ganz erreicht werden können, weshalb die Kostenunterdeckung noch etwas höher ausgefallen sei. Ebenfalls offenbleiben kann schliesslich die umstrittene Frage, in welchem Verhältnis das (spezialgesetzliche) Kostendeckungsprinzip von Art. 7 SVAG und die gemäss Bundesgericht als eigentliche gesetzliche Grundlage der LSVA bzw. als Delegationsnorm und Rahmen für den zu erlassenden Tarif vorgesehene Bestimmung von Art. 8 SVAG im Einzelnen stehen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 2C_800/2009 vom 19. April 2010 E. 4.2).

5.5 Abschliessend bleibt anzumerken, dass unter den gegebenen Umständen auf die Einholung einer umfassenden Vernehmlassung der Vorinstanz von vornherein verzichtet werden konnte. Im Übrigen wurde der Vorinstanz im Zusammenhang mit der beschwerdeführerischen Stellungnahme vom 12. Juli 2010 zur Frage, inwieweit und aus welchen Gründen trotz des bundesgerichtlichen Urteils vom 19. April 2010 an der Beschwerde festgehalten werde, das rechtliche Gehör vollumfänglich gewährt. Unterbleiben konnte ferner die Einforderung der vorinstanzlichen Akten. Die Beschwerdeführerin hat keine Rügen vorgebracht bzw. Fragen aufgeworfen, welche nicht anhand der Eingaben an das Bundesverwaltungsgericht (einschl. den eingereichten Beilagen), der eingeholten Stellungnahmen oder der notorischen Unterlagen

(Studien, Berechnungsgrundlagen, Urteil des Bundesgerichts vom 19. April 2010) hätten hinreichend beurteilt werden können.

6.
Ausgangsgemäss ist die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann. Die Kosten für das Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht, welche auf Fr. 3'000.-- festgesetzt werden, sind der Beschwerdeführerin aufzuerlegen (vgl. Art. 63 Abs. 1 VwVG) und mit dem geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe zu verrechnen. Eine Parteientschädigung an die Beschwerdeführerin ist nicht zuzusprechen (Art. 64 Abs. 1 VwVG e contrario).

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

2.
Die Verfahrenskosten von Fr. 3'000.-- werden der Beschwerdeführerin auferlegt. Sie werden mit dem geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 3'000.-- verrechnet.

3.
Eine Parteientschädigung wird nicht zugesprochen.

4.
Dieses Urteil geht an:

- die Beschwerdeführerin (Gerichtsurkunde)
- die Vorinstanz (Ref-Nr. ...; Gerichtsurkunde)

(Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.)

Der vorsitzende Richter: Die Gerichtsschreiberin:

Daniel Riedo Jeannine Müller

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 [BGG, SR 173.110]). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie die beschwerdeführende Partei in Händen hat, beizulegen (vgl. Art. 42 BGG).

Versand: