



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 15. März 2024
TE / F107

(avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Mit der Vorlage soll der zunehmenden Elektrifizierung des Schwerverkehrs Rechnung getragen und die Grundlage geschaffen werden, damit in Zukunft auch elektrisch angetriebene Lastwagen der LSVA unterstellt werden. **Die SAB unterstützt dieses Anliegen und die Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage.** Die LSVA ist ein zentraler Pfeiler der schweizerischen Verlagerungspolitik. Zudem ist die LSVA eine wichtige Finanzierungsquelle für den Schienenverkehr (Einlage des Bundesanteils an der LSVA in den BIF) und für die Verkehrsmassnahmen der Kantone (Verwendung des Kantonsdrittels). Es ist davon auszugehen, dass immer mehr Lastwagen auf alternative Antriebe umstellen werden. Solange diese nicht auch der LSVA unterstellt sind, nimmt damit der Druck zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene ab und die Einnahmen aus der LSVA erodieren. Damit würden längerfristig die Errungenschaften der schweizerischen Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr aber auch im Binnengüterverkehr unterminiert.

Nicht einverstanden ist die SAB mit einer Subventionierung ausländischer Transportunternehmen. Das vorgeschlagene Rabattsystem würde dazu führen, dass auch ausländische

Transportunternehmen von den Rabatten profitieren würden. Sie entrichten somit weniger LSVA. Diese Mindereinnahmen stellen somit eine indirekte Subventionierung ausländischer Unternehmen dar. Dies ist aus Sicht der SAB störend und falsch. Die meisten ausländischen Unternehmen können – wie im Vernehmlassungsbericht ausführlich dargestellt – bereits in ihren Ländern von Fördermassnahmen für die Umstellung auf elektrische Antriebe profitieren. Die Schweiz muss hier nicht noch zusätzliche Anreize für die ausländischen Unternehmen setzen. Die Schweiz muss vielmehr die einheimischen Unternehmen in der Umrüstung unterstützen. Die SAB könnte diesbezüglich einen Investitionsbeitrag an schweizerische Unternehmen unterstützen, ohne diesen jedoch an ein Rabattsystem zu koppeln, von dem wie in der Vernehmlassung vorgeschlagen auch ausländische Unternehmen profitieren würden. Ein derartiger Investitionsbeitrag ist gerade für die vielen kleinen Transportunternehmen in den Berggebieten und ländlichen Räumen wichtig, die weniger finanzkräftig sind als grosse Unternehmen.

Nachfolgend beantworten wir die gestellten Fragen.

Zielsetzungen

1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?*

Ja, die LSVA muss weiterentwickelt werden, so dass auch Lastwagen mit alternativen Antrieben erfasst werden.

2. *Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?*

Wir sind der Auffassung, dass der Schwerverkehr auch bei einer Umstellung auf alternative Antriebe weiterhin externe Kosten verursacht und deshalb einen Beitrag zur Deckung dieser ungedeckten Kosten leisten muss.

3. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?*

Die LSVA ist ein zentraler Pfeiler der schweizerischen Verlagerungspolitik. Es ist richtig, dass in Zukunft auch Lastwagen mit alternativen Antrieben der LSVA unterstellt werden, da sonst der Anreiz zur Verlagerung reduziert würde.

4. *Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?*

Im Rahmen der Verhandlungen über die Weiterentwicklung der Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU wurde bestätigt, dass bestehende Schweizer Sonderregeln im Strassenverkehr wie das Sonntags- und Nachfahrverbot, das

Kabotageverbot, die Gewichtslimiten und die LSVa weiter geführt werden sollen. Diese Massnahmen sind wichtige Elemente der schweizerischen Verlagerungspolitik. Im Rahmen der Weiterentwicklung der bilateralen Beziehungen wird die Schweiz auch Regelungen über staatliche Beihilfen übernehmen müssen. Diesbezüglich ist für die SAB entscheidend, dass auf das sogenannte Zwei-Pfeiler-Modell abgestützt wird, dass also staatliche Beihilfen in der Schweiz durch schweizerische Behörden überwacht werden. Die Frage von staatlichen Beihilfen wird sich u.a. bezüglich des vorgeschlagenen Rabattsystems und der Investitionsbeiträge stellen. Da die anderen europäischen Staaten ebenfalls finanzielle Fördermechanismen für die Umstellung auf elektrische Antriebe kennen, sollte dies aber kompatibel sein. Die in der vorliegenden Vernehmlassung vorgeschlagenen Anpassungen sollten somit nach Möglichkeit im Rahmen des bestehenden LVA abgewickelt werden.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVa

5. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVa aufgenommen werden können?*

Ja.

6. *Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVa integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?*

Die Frist ist aus unserer Sicht richtig angesetzt und erlaubt eine Umstellung der Fahrzeugflotten. Die Frist entspricht auch dem Zeithorizont, welcher bei der Beratung des revidierten CO₂-Gesetzes zur Diskussion stand. Für eine zeitnahe Umstellung der Fahrzeugflotten wird aber vor allem eine gezielte Förderung einheimischer Unternehmen wichtig sein (vgl. unsere Antwort auf Frage 12).

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. *Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?*

Ja.

8. *Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?*

Ja.

9. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?*

Ja.

10. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?*

Ja.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. *Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?*

Ja. Diese Massnahme ist wichtig, um die Investitionssicherheit der betroffenen Unternehmen zu erhöhen.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. *Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?*

Variante 2, aber ohne Koppelung an ein Rabattsystem.

13. *Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?*

Variante 1 würde mit dem vorgeschlagenen Rabattsystem zu einer Subventionierung ausländischer Transportunternehmen führen. Dies muss aus Sicht der SAB vermieden werden, da diese oft bereits in ihren Herkunftsländern von Fördermassnahmen profitieren. Hingegen müssen für die Umstellung des Fuhrparks in der Schweiz Anreize geschaffen werden. Die SAB würde in diesem Sinne Investitionsbeiträge für einheimische Unternehmen unterstützen,

jedoch ohne die vorgeschlagene Koppelung an ein Rabattsystem, welches auch ausländischen Unternehmen zugute kommen würde.

Die Förderung über Investitionsbeiträge müsste zudem so fokussiert werden, dass vor allem Fahrzeuge mit einer tieferen Laufleistung stärker gefördert werden. Damit würde ein gezielter Anreiz gesetzt, auch diese Fahrzeuge früher zu ersetzen, als es der eigentliche Investitionszyklus vorsehen würde. Bei Fahrzeugen mit hoher jährlicher Laufleistung darf davon ausgegangen, dass Ersatzinvestitionen früher anfallen und somit die Umstellung auf alternative Antriebe früher erfolgt. Investitionsbeiträge sind zudem insbesondere für kleinere Transportunternehmen von grosser Bedeutung, da diese Unternehmen tendenziell weniger finanzkräftig sind als grosse Speditionsfirmen. Somit sind die Investitionsbeiträge gerade für die zahlreichen Transportunternehmen in den Berggebieten und ländlichen Räumen von grosser Bedeutung.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Siehe die Antwort zu Frage 13.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir unterstützen die Anpassungen im Schwerverkehrsabgabegesetz. Die SAB steht jedoch dem neuen Bundesgesetz über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs skeptisch gegenüber. Aus Sicht der SAB muss eine Subventionierung ausländischer Transportunternehmen vermieden werden, da diese oft bereits in ihren Herkunftsländern von Fördermassnahmen profitieren. Hingegen müssen für die Umstellung des Fuhrparks in der Schweiz Anreize geschaffen werden. Die SAB würde in diesem Sinne Investitionsbeiträge für einheimische Unternehmen unterstützen, jedoch ohne die vorgeschlagene Koppelung an ein Rabattsystem, welches auch ausländischen Unternehmen zugute kommen würde.

Zu beachten ist auch, dass Lastwagen, welche vorwiegend im Binnenverkehr zum Einsatz kommen, oft eine geringere Laufleistung aufweisen als Lastwagen im Transitverkehr. Der Investitionszyklus ist deshalb grösser. Dies betrifft insbesondere auch schwere Motorfahrzeuge für den Güterverkehr in den Berggebieten und ländlichen Räumen. Der Fokus einer allfälligen Förderung mit Mitteln aus der LSVA müssten also vor allem auf diese Unternehmen fokussiert werden.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Die SAB hat in der Vergangenheit wiederholt die Einführung einer Alpen-transitabgabe gefordert. Eine derartige Abgabe könnte unabhängig von der Antriebsart der schweren Motorfahrzeuge für den Güterverkehr erhoben werden. Die SAB ist sich aber bewusst, dass eine derartige Alpentransitabgabe eine Änderung des LVA erfordern würde und dass die laufenden Verhandlungen

gen mit der EU über die Weiterentwicklung der Beziehungen nicht noch mit einer derartigen Forderung überladen werden sollten.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Das EU-Parlament hat sich im März 2024 für die Zulassung sogenannter Gigaliner, also Lastwagen bis 60 Tonnen - auf den Strassen der Europäischen Union ausgesprochen. **Die SAB lehnt es ab, die Zulassung von Gigalinern auch auf Schweizer Strassen zu ermöglichen.** Gerade im Gebirge sind die Strassen nicht für dieses Gewicht ausgerichtet. Zahlreiche Kunstbauten müssten saniert oder gar neu erstellt werden. Die Kosten müsste einmal mehr die Schweiz selber tragen, ohne auf eine finanzielle Unterstützung der EU zählen zu dürfen. Im Verhandlungsmandat für die Weiterentwicklung der bilateralen Beziehungen zur EU wurde klar festgehalten, dass die derzeit geltende 40-Tonnen-Limit nicht angetastet werden dürfe. Auch die SAB hat diesen Punkt in ihrer Stellungnahme zum Verhandlungsmandat klar unterstrichen.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Globalement, le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne - soutient le « Perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations » (RPLP), qui souhaite prendre en compte l'électrification croissante du trafic lourd. Dans ce contexte, les camions à propulsion électrique doivent aussi être soumis à la RPLP. D'autant plus que la RPLP permet de financer le trafic ferroviaire, ainsi que des mesures en faveur des cantons. Tant que les camions électriques ne sont pas soumis à la RPLP, l'incitation visant à transférer le trafic de la route au rail s'affaiblira et les recettes de la RPLP diminueront.

En revanche, le SAB n'est pas d'accord de subventionner des entreprises de transport étrangères, par le biais de rabais. La Suisse doit plutôt soutenir les sociétés nationales, devant opter pour des véhicules recourant à des moteurs alternatifs. Dans ce cadre, une contribution à l'investissement est particulièrement importante pour les nombreuses petites entreprises de transport, basées dans les régions de montagne et les espaces ruraux.