



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Theaterplatz 4, 3001 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / cecile.heim@spschweiz.ch
www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

An
Bundesamt für Verkehr BAV
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen
Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 16. Mai 2024

**Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe
LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG):
Stellungnahme der SP Schweiz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Teilnahme an der obenstehenden Vernehmlassung. Gerne unterbreiten wir Ihnen die folgende Stellungnahme.

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die in der Schweiz seit Januar 2001 auf alle Fahrten von Fahrzeugen zum Waren- und Personentransport mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen auf dem Strassennetz im Zollgebiet erhoben wird, stösst heute an ihre Grenzen und bedarf einer Weiterentwicklung, damit die LSVA weiterhin ihre beiden Ziele, der Verlagerungswirkung und der Deckung der dem Schwerverkehr zurechenbaren Infrastrukturkosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit, erfüllen kann. Elektrisch angetriebene Fahrzeuge müssen in das LSVA-System einbezogen werden.

Diese Vorlage beinhaltet drei hauptsächliche Elemente:

- 1) Elektrische Fahrzeuge sollen ab 2031 in die LSVA aufgenommen und Euro-VI-Fahrzeuge in Abgabekategorie 2 abklassiert werden.
- 2) Die Vorlage enthält auch eine Reihe flankierende Massnahmen zur Tarifierung, die insbesondere die Übergangsphase nach der Integration von batterie- und wasserstoffelektrischen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs betreffen. Der Bundesrat schlägt zwei Varianten vor: Variante 1 enthält ein Abgabe-Rabattsystem, während Variante 2 eine Kombination von Abgabe-Rabattsystem und Investitionsbeiträgen für die Neubeschaffung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen umfasst.
- 3) Neu soll der Bundesrat regelmässig festlegen werden, nach welchen Trennkriterien die Fahrzeuge in die verschiedenen Abgabekategorien für die nachfolgenden sieben Jahre eingeteilt werden.

Die Vorlage steht im Einklang mit dem Abkommen von 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse, das sogenannte Landverkehrsabkommen.

Die SP Schweiz begrüsst die Vorlage, fordert aber, dass sie ehrgeiziger ausgestaltet wird. Zusätzlich zu den vorgeschlagenen Massnahmen beantragen wir, dass die LSVA-Obergrenzen gemäss dem Landverkehrsabkommens (LVA) erhöhen. Die maximalen Kosten für die Fahrt Basel-Chiasso von CHF 325.- müssen zeitnah ausgeschöpft werden. Alle möglichen Instrumente wie Abklassierungen der Euro VI, Erhöhungen der Abgabengebühr pro Tonnen-Kilometer (tkm), Anpassung der Gebühren an Inflation müssen geprüft und entsprechend angegangen werden. Des Weiteren verlangen wir die Ausdehnung der LSVA-Pflicht auch für Lieferwagen von 2,5-3,5 Tonnen (zumindest im Transport-Gewerbe) sowie die automatische Anpassung der LSVA an die Teuerung. Schliesslich muss die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System schneller erfolgen – und zwar deutlich vor dem Zieljahr 2031. Wir gehen davon aus, dass aufgrund der tieferen Vollkosten und der kurzen Strecken im Binnenverkehr batterie-elektrische Lastwagen in der Schweiz schon in wenigen Jahren einen erheblichen, und ab 2030 eine Mehrheit der neu in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ausmachen. Es kann nicht sein, dass diese Lastwagen, bis 2030 totalbefreit sind und ihre (wenn auch tieferen) externen Kosten gar nicht abgedeckt werden. Der Bundesrat sollte die Botschaft dahingehen anpassen, dass durch die LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen allfällige Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden und so die LSVA in ihrer Verlagerungswirkung und Internalisierung der externen negativen Effekte gestärkt wird.

Des Weiteren sollten im Rahmen dieser Vorlage (bei Änderungen anderer Erlasse im CO₂-Gestz) die Neuwagenflottenziele für schwere Nutzfahrzeuge für das Jahr 2030 im Einklang mit der EU verschärft werden. Die EU hat das Verminderungsziel für 2030 bereits von minus 30% auf minus 45% verschärft und zusätzlich weitere Ziele wie beispielsweise für Sattelaufleger beschlossen. Unsere weiteren Ausführungen (in dunkelblau) finden Sie im untenstehenden Fragekatalog.

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes SVAG)

Zielsetzungen

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

Ja, die SP Schweiz stimmt damit überein. Bei der LSVa braucht es eine Weiterentwicklung. Denn, wenn weiterhin eine vollständige LSVa-Befreiung von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben beibehalten wird, wird mittelfristig die Verlagerungswirkung der LSVa deutlich gesenkt und die Internalisierung von externen Kosten nicht mehr gewährleistet werden. Dazu kommt, dass die LSVa grundsätzlich weiterentwickelt werden muss, die Verlagerungswirkung nimmt kontinuierlich ab, die Verlagerungspolitik stagniert und die externen Kosten des Schwerverkehrs werden nur zu einem tiefen Teil abgegolten, nur ca. zu einem Drittel. Alle schweren Nutzfahrzeuge sollten entsprechend ihren externen negativen Effekten Abgaben leisten müssen.

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?

Diese Einschätzung teilt die SP Schweiz ebenfalls. Aus diesem Grund fordern wir eine ehrgeizige Vorlage, die die Kostenwahrheit so gut wie möglich erreicht, ohne das Landverkehrsabkommen abzuändern. Demzufolge muss die Vorlage die LSVa-Obergrenzen gemäss dem Landverkehrsabkommens (LVA) erhöhen. Die maximalen Kosten für die Fahrt Basel-Chiasso von CHF 325.- müssen zeitnah ausgeschöpft werden. Alle möglichen Instrumente wie Abklassierungen der Euro VI, Erhöhungen der Abgabengebühr pro Tonnen-Kilometer (tkm), Anpassung der Gebühren an Inflation müssen geprüft und entsprechend angegangen werden.

Denn die Erhebungen des ARE zeigen, dass nur ca. ein Drittel der externen Kosten von schweren Nutzfahrzeugen durch die LSVa gedeckt werden (vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2023), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2020.). Von den 10 Rappen pro Tonnenkilometer an externe Kosten im Strassengüterverkehr werden nur 3.5 Rappen über die LSVa internalisiert, 6.5 Rappen bleiben

ungedeckt und werden der Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt aufgebürdet. Der Allgemeinheit bleibt trotz der LSVA ein ungedecktes Kostentotal von etwa 1'400 Mio. Franken pro Jahr. Neue Massnahmen sind nötig, um die Möglichkeiten im Landverkehrsabkommen stets voll auszureizen. Dies trägt auch zu einem faireren Wettbewerb zwischen der Strasse und der Schiene bei. Je stärker die Schweiz sich dem Verursacherprinzip im Strassengüterverkehr annähert, desto besser für die Verlagerungspolitik.

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

Ja, unbedingt. Das Verkehrsverlagerungspotenzial der LSVA zeigt Wirkung, kann und muss aber noch gestärkt werden. Der [Verkehrsverlagerungsbericht \(2021-2023\)](#) zeigt, dass das gesetzlich festgelegte Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten von schweren Güterfahrzeugen in den letzten Jahren um 245'000 (2021) bis 277'000 Fahrten (2022) verfehlt wurde. Die Verlagerungswirkung der LSVA muss somit dringend gestärkt werden.

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?

Die SP Schweiz stimmt diesem Vorgehen zu, da wir es für weder sinnvoll noch notwendig erachten, das Landverkehrsabkommen (LVA) im heutigen Kontext neu zu verhandeln oder weiterzuentwickeln.

Wir betonen aber, dass der Handlungsspielraum innerhalb des Rahmens des LVA bei weitem nicht ausgereizt ist und dieser, bezüglich der Internalisierung der externen Kosten des Schwerverkehrs maximiert werden soll.

Eine vollständige Anpassung der LSVA an die reale Teuerung ist ein erster und wichtiger Schritt, ansonsten wird die LSVA in realen Werten immer billiger. Zudem sollte auch die Erhöhung der LSVA-Ansätze bzw. die Abklassierung der EURO-VI umgesetzt werden. Es ist ein Missstand, dass der gewichtete Durchschnitt für eine Fahrt von einem 40t-Fahrzeug durch die Schweiz im Jahr 2022 nur 284 Franken betrug. Dabei könnte dieser bei 325 Franken plus vollständige Teuerung (ca. 14% seit Einführung der LSVA), d.h. 370 Franken liegen. Somit fällt die LSVA für die Fahrt durch die Schweiz im Durchschnitt etwa 85 Franken tiefer aus als das LVA maximal ermöglicht.

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, die SP Schweiz ist damit einverstanden: Elektrisch angetriebene Fahrzeuge müssen in die LSVA aufgenommen werden, da auch sie externe Verkehrskosten (Stau, Unfälle, Ressourcen- und Bodenverbrauch, etc.) verursachen. Aus diesem Grund muss die Verlagerungswirkung der LSVA auch bei vollständig elektrifiziertem Verkehr greifen können.

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 SP Schweiz erachtet es als dringend, dass die Integration elektrisch angetriebener Fahrzeuge vor dem 01.01.2031 integriert werden.

Denn auch Lastwagen mit Elektroantrieb verursachen hohe externe Kosten wie beispielsweise Lärm, Boden-, Energie- und Ressourcenverbrauch, Unfälle oder Stau. Da die Zusammensetzung der Lastwagenflotte mit und ohne elektrischen Antrieb in der Schweiz sich erst mittelfristig abzeichnen wird, sollte man besser früher als später eine Integration dieser Fahrzeuge vorsehen. Wir befürworten eine LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bis maximal 2028, ab dieser Periode kann die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs anschliessend durch eine Rabattierung (wie vorgeschlagen) gefördert werden. Eine Totalbefreiung bis Ende 2030 sehen wir als zu lang an. Bis dann werden die Vollkosten (TCO) der batterieelektrischen Fahrzeuge schon deutlich unter den Diesel-Lkw gesunken sein, und elektrische Lastwagen werden sich in der Schweiz mit den kurzen Transportdistanzen grossflächig durchgesetzt haben.

In der EU wurde die Modernisierung der Maut über eine Revision der EU-Wegekostenrichtlinie schon vor einigen Jahren beschlossen und nun in sehr vielen Ländern schon umgesetzt oder werden alsbald eingeführt. So haben bspw. Österreich und Deutschland die Maut-Reformen umgesetzt und sind in Kraft, in Belgien und die Niederlanden werden sie alsbald in Kraft treten (vgl. T&E (2024): Tolling: the highway to green trucking. How to implement the Eurovignette reform to clean up trucks. March 2024 (update)). Die Schweiz hinkt mit ihrer sehr späten Weiterentwicklung der LSVA deutlich hinterher. Die EU-Wegekostenrichtlinie sieht vor, dass

auch elektrisch angetriebene Lastwagen Maut bezahlen müssen, wenn auch ein Abschlag auf die Maut von 50-75% für diese Fahrzeuge vorgesehen ist. Das heisst, in den umliegenden Ländern in Europa endet die Totalbefreiung von elektrischen Lastwagen ca. 6 Jahr früher als dies bei uns geplant ist (wenn es diese überhaupt gegeben hat). Es ist aus Sicht der Alpen-Initiative unverständlich, warum die Totalbefreiung in der Schweiz so lange andauern soll.

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, damit ist die SP Schweiz einverstanden. Allerdings muss es möglich sein, in Ausnahmefällen davon abzusehen (bspw., wenn es sehr dynamische Entwicklungen am Markt gibt). Wir erhoffen uns mit dieser Lösung, dass die Verzögerungstaktik rund um anstehende Abklassierungen alle paar Jahr (bspw. in den letzten Jahren die verschobene Abklassierung der EURO-Normen IV und V) damit ein für alle Mal beendet sind.

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, wir begrüssen, dass die Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb in die günstigste Kategorie eingestuft werden. Jedoch bestehen wir auch darauf, dass die EURO-VI-Fahrzeuge schon früher in die zweitgünstigste Abgabekategorie kommen. Heute gibt es von den grossen Herstellern schon e- und H₂-Lastwagen aus Massenproduktion. Die EURO-VI-Lastwagen sind damit klar nicht mehr die am wenigsten umweltschädliche Fahrzeuge und gehören darum nicht mehr in die beste Kategorie. Darüber hinaus sind die EURO-VI-Lastwagen nun schon über 10 Jahren in der günstigsten Kategorie. Die gemäss Art. 14 Abs. 3 SVAV vorgegebenen sieben Jahre in der Abgabekategorie 3 sind also schon ausgelaufen.

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, hier stimmen wir zu. Allerdings soll die EURO-VII im Jahr 2028 nicht in die beste, sondern gleich in die mittlere Kategorie eingefügt werden. Zum einen sind e- und H₂-Lkw deutlich weniger umwelt- und klimaschädlich als die EURO-VII und zum anderen ist auch der Unterschied von EURO-VI zur EURO-VII nur vergleichsweise klein. Zugleich sollen die anderen Fahrzeuge nachrücken, sobald die EURO-VII verfügbar ist – wobei die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die beste Kategorie eingestuft werden sollen.

Wir schlagen folgendes vor:

	<i>Aktuell</i>	<i>1.1.2025 (e- und H₂-Lkw noch totalbefreit)</i>	<i>1.1.2028/29 (Integration e- und H₂-Lkw und EURO-VII)</i>
<i>Kategorie 3</i>	<i>EURO-VI</i>	-	<i>e- und H₂-Lkw</i>
<i>Kategorie 2</i>	-	<i>EURO-VI</i>	<i>EURO-VII</i>
<i>Kategorie 1</i>	<i>EURO-I bis V</i>	<i>EURO-I bis V</i>	<i>EURO-I bis VI</i>

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, damit sind wir einverstanden.

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?

Wir unterstützen den Ansatz im Prinzip, denn dieser garantiert Planungssicherheit seitens Transportunternehmen und ermöglicht damit auch Investitionen in weniger klima- und umweltschädliche Fahrzeuge, wie e-Lkw (welche in der Anschaffung teils teurer sind, aber im Betrieb dann kostengünstiger). Aber wir fordern, dass diese nur jeweils maximal fünf Jahre im Voraus gemacht wird. Das erhöht die Möglichkeit Kostenwahrheit zu erreichen und stellt ein guter Kompromiss zwischen Kostenwahrheit und Planungssicherheit dar. Aber es darf ausserdem nicht sein, dass bei den anschliessenden Abklassierung wiederum dem Druck zur Verzögerung und Verschiebung nachgegeben wird (vgl. Antwort zur Frage 7).

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

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

Die SP Schweiz bevorzugt die Variante 1. Die zweite Variante mit der Option der Investitionsbeiträge könnte zu problematischen Anreizen führen (auch wenn viele davon mit einer intelligenten Ausgestaltung minimiert werden) und birgt ein nicht unerhebliches Ausfalls- und Betrugsrisiko für den Staat.

Wir schlagen darum festverzinsliche Darlehen vom Staat (zum Selbstkostenpreis) als Alternative vor, welche zurückbezahlt werden müssen: Wir sind zwar nicht überzeugt, dass es wirklich ein grosses Problem sein sollte, dass insbesondere kleinere Transportunternehmen die Anschaffung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen finanziell nicht eigenständig stemmen können, da diese zwar in der Anschaffung, nicht aber über den Betriebs- und die Gesamtkosten teurer sind. Und falls zudem entsprechende Leasing- oder Mietmodelle oder ähnliches nicht attraktiv wären. Sollte diese Hürde des höheren Anschaffungspreises wirklich ein ernsthaftes Problem sein, wären solche Darlehen zusätzlich zum Rabattsystem für elektrische Antriebe ein attraktives Mittel, um diese Liquiditätsprobleme anzugehen. Die entsprechenden Darlehen könnte man zusätzlich auch für den Bau und Kauf von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge auf dem Betriebsgelände ausgedehnt werden.

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

Die Variante 1 scheint uns ein präziseres Anreizinstrument zu sein, dass die Elektrifizierung des Strassengüterverkehrs gezielter fördern wird. Zudem besteht eine viel kleinere Missbrauchsgefahr bei dieser Variante als bei Variante 2.

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

Das soll in einer wissenschaftlichen Studie, nach empirischen Kriterien, angegangen werden und basierend darauf vom Bundesrat entschieden werden. Diese Frage in einer Vernehmlassung zu klären, erachten wir nicht als zielführend. Zudem sollten auch keine Meinungen darüber entscheiden, sondern fundierte, datenbasierte Erkenntnisse. Darauf bestehen wir aufgrund der Tatsache, dass diejenigen Akteure, die in diesem Themenbereich das grösste Wissen haben, zugleich auch die potenziellen Profiteure einer entsprechenden Auslegung sind.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja, wir unterstützen diese Anpassungen.

Weitere Bemerkungen

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

Die SP Schweiz befürwortet die vorgeschlagenen Massnahmen und beantragt weitere, um das gesetzlich festgelegte Verlagerungsziel endlich zu erreichen. Wir fordern

- *Die Ausdehnung der LSVA-Pflicht für Lieferwagen von 2,5 bis 3,5 Tonnen.*
- *Die automatische Anpassung der LSVA an die Teuerung.*
- *Die rasche Abklassierung der EURO-VI in die mittlere Kategorie.*
- *Die Verschärfung der CO2-Neuwagenflottenziele für schwere Nutzfahrzeuge bis 2030, mindestens im Gleichschritt mit der EU.*
- *Einführung einer Alpentransitabgabe ATA.*
- *Eine verstärkte, schweizweite Verkehrsverlagerung*
- *Ein intelligentes Verkehrsmanagement (Spitzen brechen, Dörfer & Umwelt schonen, etc.)*
- *Die Förderung der Umlagerung von kurzen Transitstrecken darf nicht auf Kosten der Förderung von Langstrecken stattfinden.*

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es ist dringend, dass die LSVA zukunftsfähig ist und eine starke Verlagerungswirkung hat. In diesem Sinne unterstützen wir jegliche Vorschläge, die darauf abzielen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin