

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
UVEK  
Herr Bundesrat Albert Rösti  
3003 Bern

[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 08.05.2024

## **Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA: Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden (sowie mit der Beantwortung des Fragekatalogs im Anhang) gerne Stellung.

Seit 2001 erhebt der Bund die LSVA für alle Fahrten von Benzin- und Dieselfahrzeugen ab 3.5 Tonnen. Die LSVA trägt einerseits dazu bei, die Infrastruktur- und teilweise die externen Kosten des Schwerverkehrs zu decken und ist andererseits die zentrale Lenkungsmaßnahme für die Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene. Um diesen Zielen weiter – und verstärkt – gerecht zu werden, bedarf die LSVA dringend einer Anpassung. Dies deswegen, weil aufgrund der technischen Entwicklungen mittlerweile 90 Prozent der Lastwagen in die günstigste Abgabekategorie eingeteilt sind und die ebenfalls immer stärker in Verkehr gesetzten Fahrzeuge mit Batterie- und Wasserstoffelektroantrieb sogar komplett von der LSVA befreit sind.

**Vor diesem Hintergrund begrüsst der SGB den generellen Ansatz der vorgeschlagenen Änderungen des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG).** Insbesondere die Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in das LSVA-System ist wichtig damit die Verlagerungswirkung der LSVA erhalten bleibt und die Deckung der externen Kosten des Schwerverkehrs nicht erheblich sinkt. Bereits aktuell beträgt das ungedeckte Kostentotal des Schwerverkehrs gemäss offiziellen Berichten jährlich mehr als 1.4 Milliarden Franken. Die Ambition für die Weiterentwicklung der LSVA muss deshalb sein, die Wirksamkeit dieses Instrument im sich verändernden technischen Umfeld nicht nur zu erhalten, sondern klar zu steigern.

Damit Letzteres geschehen kann unterstützen wir die Forderung nach einem **möglichst schnellen Einbezug elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System** (das vorgeschlagene Jahr 2031 ist dafür zu spät). Aufgrund der Schweizer Kleinräumigkeit und den

kurzen Strecken im Binnenverkehr ist davon auszugehen, dass der Anteil batterie-elektrischer Lastwagen in der Schweiz schon sehr bald sehr schnell steigen wird. Es kann nicht sein, dass diese Lastwagen – deren externe Kosten ebenfalls erheblich sind – bis Ende 2030 von der LSVA befreit bleiben.

Angesichts der zu erwartenden schnellen Elektrifizierung des Strassengüterverkehrs sieht der SGB auch die vorgeschlagene Übergangsphase eines Abgabenrabatts für elektrisch angetriebene Güterfahrzeuge sehr kritisch. **Was wir komplett ablehnen**, ist die Variante 2 dieser "flankierenden Massnahmen", wonach als Alternative zu den Rabatten die privaten Schweizer Transportunternehmen auch mit **Investitionsbeiträgen für die Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotte** unterstützt werden könnten. Eine direkte Subventionierung des Strassengüterverkehrs – auch wenn er elektrisch betrieben wird – steht völlig quer zur Konzeption und den Zielsetzungen der LSVA und ist zudem bezüglich Kompatibilität mit dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union eher fragwürdig.

Ebenfalls fordern wir eine **Ausdehnung der LSVA auf Lieferwagen mit einem Gewicht von 2.5 bis 3.5 Tonnen**. Gerade bei diesen Fahrzeugen wächst die Verkehrsleistung deutlich und es sind heute in der Schweiz auffallend viele Klein-LKW mit einem Gewicht von knapp unter 3.5 Tonnen unterwegs. Diese heute gültige LSVA-Untergrenze setzt damit Fehlanreize für weniger Effizienz im Strassengüterverkehr, was es zu beheben gilt.

Darüber hinaus fordern wir eine kontinuierliche und vollständige **Anpassung der LSVA an die Teuerung**, eine grundsätzliche **Erhöhung der LSVA-Abgabesätze im Rahmen der Maximalvorgaben des Landverkehrsabkommens** sowie eine **Verschärfung der CO2-Neuwagenflottenziele** für schwerer Nutzfahrzeuge bis 2030 im Gleichschritt mit der EU.

Abschliessend möchten wir festhalten, dass die **Vorlage möglichst rasch integral in Kraft** gesetzt werden muss. Nur weil gewisse Umsetzungsbestimmungen allenfalls erst später relevant werden, gibt es keinen Grund, die Vorlage materiell etappiert umzusetzen.

**Weitere Antworten unsererseits können Sie dem beigefügten ausgefüllten Fragekatalog entnehmen.**

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

**SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND**



Pierre-Yves Maillard  
Präsident



Reto Wyss  
Zentralsekretär



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

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

### Zielsetzungen

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

*Ja. Würde die vollständige Befreiung von Elektrofahrzeugen beibehalten, sänke die Verlagerungswirkung der LSVa mittelfristig deutlich und die Internalisierung der externen Effekte nähme ab.*

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?

*Ja. Gemäss ARE deckt die LSVa nur rund einen Drittel der externen Kosten. Der Allgemeinheit bleiben damit trotz LSVa ungedeckte Kosten von jährlich 1.4 Milliarden Franken.*

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

*Ja. Die Verlagerungswirkung der LSVa muss so lange / stark ausgebaut werden, bis die gesetzlichen Verlagerungsziele erreicht worden sind.*

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?

*Ja. Dabei gilt es aber zu betonen, dass der Handlungsspielraum innerhalb des Rahmens des LVA bei weitem nicht ausgeschöpft wird. Eine vollständige Anpassung der LSVa an die Teuerung ist deshalb ein wichtiger Schritt.*



### **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 Integration sollte definitiv früher erfolgen. Auch Lastwagen mit Elektroantrieb verursachen hohe externe Kosten (Lärm, Boden-, Energie- und Ressourcenverbrauch, Unfälle etc.). Eine Totalbefreiung bis 2030 ist zu lange, da bis dann gemäss Prognosen die Vollkosten batterieelektrisch betriebener Fahrzeuge schon deutlich unter jene eines Diesel-LKW gesunken sein werden.*

### **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, wir begrüßen Ersteres, unterstützen jedoch die Forderung, dass die EURO-VI-Fahrzeuge schon früher in die zweitgünstigste Abgabekategorie eingeteilt werden. Bereits heute werden elektrische und H2-LKW in Massenproduktion hergestellt, wodurch die EURO-VI-Lastwagen klar nicht mehr die am wenigsten umweltschädlichen Fahrzeuge sind.*

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. Würde dies anders gehandhabt, bestünde der offensichtliche Anreiz, den Nachweis der Abgabekategorie bewusst zu erschweren oder zumindest zu verzögern*

### **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. Das garantiert den Transportunternehmen Planungssicherheit und fördert dadurch die nötigen privaten Investitionen in einen klimafreundlichen Fahrzeugpark.*

### **Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge**

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

*Angesichts der zu erwartenden schnellen Elektrifizierung des Strassengüterverkehrs sieht der SGB die vorgeschlagene Übergangsphase eines Abgabenrabatts für elektrisch angetriebene Güterfahrzeuge (Variante 1) sehr kritisch. Was wir komplett ablehnen, ist die Variante 2 dieser "flankierenden Massnahmen", wonach als Alternative zu den Rabatten die privaten Schweizer Transportunternehmen auch mit Investitionsbeiträgen für die Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotte unterstützt werden könnten. Eine direkte Subventionierung des Strassengüterverkehrs – auch wenn er elektrisch betrieben wird – steht völlig quer zur Konzeption und den Zielsetzungen der LSVa und ist zudem bezüglich Kompatibilität mit dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union eher fragwürdig.*

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

*Siehe Antwort zu Frage 12.*

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

*Der SGB lehnt Investitionsbeiträge ab.*

### **Rechtsanpassungen**

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

*Ja.*

### **Weitere Bemerkungen**

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

- *Eine kontinuierliche und vollständige Anpassung der LSVa an die Teuerung.*
- *Eine Erhöhung der LSVa-Abgabesätze, so dass diese im Rahmen der Maximalvorgabe des LVA ausgereizt werden.*

- *Eine Verschärfung der CO2-Neuwagenflottenziele für schwerer Nutzfahrzeuge bis 2030 im Gleichschritt mit der EU.*
- *Eine Ausweitung der LSVa-Pflicht auch auf Fahrzeuge von 2.5-3.5 Tonnen.*

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

-