

Schweizerischer Baumeisterverband, Postfach, 8042 Zürich

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail:
finanzierung@bav.admin.ch

Romana Heuberger
Politik & Kommunikation
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

romana.heuberger@baumeister.ch

Zürich, 23. Mai 2024

Stellungnahme zur Vorlage «Weiterentwicklung der Leistungsfähigen Schwerverkehrsabgabe LSVA» - Teilrevision SVAG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Eröffnung der Vernehmlassung vom 14. Februar 2024 laden Sie interessierte Kreise ein, Stellung zum Teilrevision der Mehrwertsteuerverordnung zu nehmen.

Der Schweizerische Baumeisterverband SBV ist die gesamtschweizerische Berufs-, Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisation des Bauhauptgewerbes mit über 23 Milliarden Umsatz pro Jahr und rund 90'000 Mitarbeitenden. Mit Sektionen in allen Kantonen vertritt der SBV die Interessen von mehr als 2'500 Bauunternehmen. Das Bauhauptgewerbe erwirtschaftet rund fünf Prozent der Schweizer Wertschöpfung (BIP). Der SBV ist die Organisation der Arbeitswelt für den Hoch- und Tiefbau und engagiert sich als Verbundpartner mit Bund und Kantonen für eine zukunftsorientierte Bildung. Als einer der grössten Sozialpartner der Schweiz setzt er sich für faire und wirtschaftliche Arbeitsbedingungen in der Branche ein.

Der SBV steht der Weiterentwicklung der LSVA in der zur Vernehmlassung stehenden Form kritisch gegenüber. Für die Revision sind dem SBV folgende Kernanliegen wichtig, welche in der aktuellen Vorlage nicht berücksichtigt sind:

- Die nachhaltige und ausreichende Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds BIF (und des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF) muss sichergestellt werden.
- Ein kontinuierlicher und konstanter Ertrag zur Finanzierung der Fonds ist durch eine emissionsgerechte Abgabe und Klassierung des Schwerverkehrs unter Berücksichtigung aller neuen Technologien im Abgabekonzept sicherzustellen.
- Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Bahn soll insbesondere mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur und einem gut funktionierenden Cargo-Angebot unterstützt werden. Das aktuelle Angebot von SBB-Cargo entspricht in vielen Teilen nicht den Bedürfnissen der Wirtschaft.
- Die Tarifobergrenzen für die LSVA sind weiterhin auf Gesetzesstufe zu verankern.

- Die externen Kosten dürfen nicht das (einzige) Richtmass für die Tarife sein.
- Die Planungs- und Investitionssicherheit für die Transportunternehmen ist zentral und deshalb auf Gesetzesstufe zu verankern und nicht in der Verordnung.
- Die flankierenden Massnahmen müssen ebenfalls gesetzlich abgesichert sein.
- Nebst Rabatten braucht es zwingend Investitionsbeiträge (Variante 2).
- Die Prozentzahlen der Rabatte sollen im Sinne einer Anschubfinanzierung degressiv über 5 Jahre verteilt sein, startend bei 30-50% im ersten Jahr und pro Jahr 5-10% skalierend bis 100% erreicht. Dabei muss es sich um à fonds perdu-Beiträge handeln – unabhängig von der Transportleistung. Die Finanzierung darf nicht über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) erfolgen.
- Der Erwerb von Lastwagen soll an eine 7-jährige Sicherheit der Investition gekoppelt werden. Das heisst, die Investitionsplanung inklusive der Ausgaben für die LSVA soll während der gesamten durchschnittlichen Nutzungsdauer eines Lastwagens von 7 Jahren gesichert sein.

Im Folgenden beantworten wir im Detail die gestellten Fragen aus Sicht unserer Mitglieder.

Zielsetzungen

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

Grundsätzlich Ja. Die Revision soll sich jedoch ausschliesslich auf die Integration von elektrisch betriebenen Fahrzeugen konzentrieren. Auf Regelungen betreffend einer allfälligen späteren Übernahme der Eurovignetten-Richtlinien ist zu verzichten. Fahrzeuge, die schon im Verkehr sind, sollen bis zum Ende der Nutzungsdauer in der niedrigsten Stufe verbleiben. Höhere Tarife sollen nur für Neuzulassungen gelten.

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?

Der SBV ist erstaunt darüber, dass im Bericht zur LSVA-Weiterentwicklung zwar eine Liste von Kostenfaktoren aufgeführt ist, jedoch keine Aussagen zum **Nutzen des Strassentransports** für Wirtschaft und Gesellschaft gemacht werden. Die Leistungen der Branche betreffend der Ver- und Entsorgung in der Schweiz werden komplett ausgeblendet. Auch für das Bauhauptgewerbe ist die Strassen-Transportlogistik von zentraler Bedeutung.

Betreffend Kostenberechnung beschränkt sich das ARE stets nur auf die Kostenseite, obwohl in Art. 7, Abs. 3 SVAG festgehalten ist, dass die Berechnung «periodisch nachgeführt» wird und dem «jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen» muss. Darunter müssen aus Sicht des SBV jedoch **Kosten und Nutzen** fallen, d.h. alle Parameter, die den Kostendeckungsgrad des Schwerverkehrs negativ oder auch **positiv** beeinflussen. Es wird der Eindruck erweckt, dass dem Schwerverkehr möglichst hohe Kosten angelastet werden sollen. Wir erlauben uns den Hinweis, dass die Schadstoff-Emissionen pro Fahrzeug in den letzten Jahren mit der Modernisierung der Flotte hin zu EURO-Norm VI praktisch auf Null gesunken sind.

Der SBV lehnt jede Neudefinition des Kostendeckungsprinzips bzw. der externen Kosten ab. Wir erachten es zudem als zentral, dass für die LSVA-Abgabe eine Berechnungsmethode definiert wird,

welche nicht ständig und willkürlich angepasst wird/werden kann/werden muss. Eine indirekte Kompetenzdelegation an die EU lehnen wir ab.

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

NEIN. Um mehr Güter auf die Bahn zu bringen, muss primär die Qualität des Schienengüterverkehrs bezüglich Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit gegenüber heute deutlich gesteigert werden und nicht der Strassentransportverkehr zusätzlich belastet werden. Aus Sicht des SBV hat SBB-Cargo grundlegende Probleme. Obwohl die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr im 2014 neu definiert wurden, schafft es SBB-Cargo nicht, einen wirtschaftlich attraktiven und zuverlässigen Güterverkehr in der Schweiz sicherzustellen. Solange die SBB ihre diesbezüglichen Hausaufgaben nicht gemacht hat, ist eine weitere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schienen unrealistisch. Eine Schwächung der Strasse mittels höherer LSVa-Tarife würde deshalb nur Mehrkosten für die Unternehmen bzw. deren Kunden bringen, aber keine Verlagerung des Güterverkehrs.

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. Das Landverkehrsabkommen mit der EU muss in bestehender Form beibehalten werden. Von Anpassungen beim Regulativ für die Strassen ist abzusehen. Sonntags-, Nachtfahr- und Kabotageverbot sowie das Verbot von Gigalinen sind für die Zukunft des gesamten Schweizer Güterverkehrs (Strasse UND Schiene) und für dessen Akzeptanz von existentieller Bedeutung; sie dürfen nicht aufs Spiel gesetzt 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?

Für einen «sanften» Übergang, der die Planungssicherheit der Unternehmen berücksichtigt und das Risiko von Investitionsstopps vermindert, braucht es ein schrittweises Vorgehen weg von der Totalbefreiung hin zu «normalen Tarifen». 2031 ist deshalb der richtige Zeitpunkt. Aus Sicht des SBV ist es wichtig, dass die Infrastrukturfonds BIF/NAF auch in Zukunft genügend alimentiert sind. Dabei sind neue Technologien in der Tarifgestaltung stets zu berücksichtigen.

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. Bis zur Einführung der EURO VII (voraussichtlich 2027) sollen Neuzulassungen im EURO VI- bzw. im niedrigsten Tarif verbleiben. Zudem sollen die neuen Tarife nur für Neuzulassungen angewendet werden.

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

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: Rabatt **oder** Investitionsbeiträge

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

Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind in Anschaffung und Betrieb sehr viel teurer als Diesel-Lastwagen. Der Anschaffungspreis liegt derzeit um einen Faktor 2 höher und ist ein zentrales Hindernis für die beschleunigte Dekarbonisierung im Strassentransport. Kleinen und mittleren Betrieben fehlt oft das Geld, um ihre Fahrzeugflotte rasch zu modernisieren. Investitionsbeiträge sind deshalb zentrale Voraussetzung für die Erneuerung und das zentrale Element der Vorlage. Nur auf diese Weise kann Chancengleichheit für alle Mitbewerber gewährleistet werden. Rabatte nützen nichts, wenn der Kauf von elektrisch betriebenen Fahrzeugen am Kaufpreis scheitert.

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

Elektrisch betriebene Fahrzeuge eignen sich besonders im Nahverkehr gut. Mit dem Ansatz der «durchschnittlichen Transportleistung» würden aber ausgerechnet Betriebe benachteiligt, die vorwiegend im Nahverkehr tätig sind, weshalb dieser Ansatz nicht zielführend ist.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Der SBV ist mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf nicht einverstanden.

Weitere Bemerkungen

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

Vgl. Vernehmlassungsantwort ASTAG

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Vgl. Vernehmlassungsantwort ASTAG

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Baumeisterverband



Marcel Sennhauser

Vizedirektor, Leiter Politik und Kommunikation



Romana Heuberger

Senior Spezialistin Public Affairs