

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Michael Köhn
Direktwahl +41 (0)61 927 65 40
Zentrale +41 (0)61 927 64 64
m.koehn@kmu.org

Elektronisch an: finanzierung@bav.admin.ch

Pratteln, 23. Mai 2024

**Vernehmlassungsantwort inkl. Fragebogen:
Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision
des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Wirtschaftskammer Baselland, der Dachverband der Klein- und Mittelunternehmen (KMU) aus Gewerbe, Handel, Dienstleistung und Industrie sowie der Selbstständigerwerbenden im Kanton Basellandschaft, nimmt im obengenannten Mitwirkungsverfahren gerne wie folgt Stellung:

I. Allgemeine Anmerkungen

Die Wirtschaftskammer begrüsst im Grundsatz die Vorlage, da die Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA geeignet ist, die Erträge zumindest teilweise zu sichern. Wir begrüssen ebenfalls die vom Bundesrat vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen für die Übergangsfristen. **Allerdings sprechen wir uns gegen weitergehende geplante Systemänderung bei der LSVA aus.**

Die neu vorgeschlagene Abgabepflicht für elektrisch angetriebene Fahrzeuge bewahrt die LSVA vorerst über ein finanzielles Loch in Milliardenhöhe. Der Nutzen einer funktionierenden LSVA ist hoch und systemrelevant. **Für die Wirtschaftskammer und deren Mitglieder bildet die Logistik und der Güterverkehr im Baselbiet das Rückgrat einer funktionierenden Wirtschaft.**

II. Fragebogen

Zu den Fragen gemäss Fragekatalog nehmen wir wie folgt Stellung:

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

Ja, die Weiterentwicklung hinsichtlich der Notwendigkeit der Integration elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA wird anerkannt.

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?

Bei der Berechnung des Kostendeckungsgrads muss zwingend neben den Kosten auch der Nutzen des Schwerverkehrs einbezogen werden. Daher lehnen wir die vorgesehene Änderung gemäss Art. 7, Abs. 1 E-SVAG ab, wonach die Abgabenhöhe nur noch gemäss der «ungedeknten Infrastrukturkosten» und der «Kosten zulasten der Allgemeinheit» (siehe Art. 7, Abs. 1 E-SVAG), und nicht mehr gemäss dem «Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs» (siehe Art. 7, Abs. 2 SVAG) erfolgt.

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

Gerne weisen wir darauf hin, dass es gemäss Art. 84 der Bundesverfassung in der Schweiz zwar einen Verlagerungsauftrag für den alpenquerenden, d.h. den grenzüberschreitenden Güterverkehr gibt, nicht jedoch für den Binnenverkehr. Die Verlagerungswirkung der LSVA ist vor diesem Hintergrund zu beurteilen. Entsprechend wird die Verlagerungswirkung der LSVA als bereits zielführend und erfolgreich eingeschätzt und erfordert keine weiteren Massnahmen.

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?

Dass das LVA nicht tangiert wird, ist zentral. Die darin enthaltenen Regelungen sind für die Schweizer Strassentransportbranche von grosser Bedeutung und dürfen nicht aufs Spiel gesetzt werden.

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?

Gemäss der Vorlage soll den Unternehmen eine Planungssicherheit über sieben Jahre hinweg gewährt werden. In Anbetracht der Schätzungen, dass die vorliegende Revision frühestens 2027 in Kraft treten kann, ist eine Integration elektrisch angetriebener Fahrzeuge nicht vor 2031 vorzunehmen. Es ist sicherzustellen, dass Investitionen weiterhin gefördert, und nicht gehemmt werden.

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, sofern die Abklassierung der Fahrzeuge mit Euro-Norm VI frühestens nach der Integration elektrisch angetriebener Fahrzeuge in die LSVA erfolgt. Allenfalls ist eine Abklassierung auch erst nach der Einführung der Euro-Norm VII in Betracht zu ziehen.

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?

Siehe dazu Antwort zu Frage 8.

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.

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?

Die siebenjährigen Planungszyklen werden unterstützt. Für die erforderliche Rechtssicherheit der Unternehmen ist dies aber auf Gesetzes- und nicht nur auf Verordnungsstufe zu verankern.

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

Variante 2.

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

Gerade für KMU sind die Investitionsbeiträge zentral, denn aufgrund der hohen Anschaffungskosten elektrisch angetriebener Fahrzeuge (zurzeit mindestens Faktor zwei) sind ebendiese bei kleineren Transportunternehmen noch nicht besonders weit verbreitet. Ein reiner Fokus auf das Rabattsystem würde diesen KMU die Teilhabe an der Förderung verunmöglichen. Denn wer sich erst gar kein Elektrofahrzeug anschaffen kann, kann auch nicht von den vorgesehenen Rabatten profitieren. Im Falle der Variante 1, d.h. ohne Investitionsbeiträge würde den KMU auch die Dekarbonisierung ihrer Fahrzeugflotte erheblich erschwert, was ihnen im Wettbewerb mit grösseren Firmen unfaire Nachteile einbringen würde. Im Sinne gleich langer Spiesse für alle Unternehmen, unabhängig ihrer Grösse, ist die liberale Wahlfreiheit zwischen Rabatten und Investitionsbeiträgen zu bevorzugen.

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

Eine Berechnung auf Basis der Transportleistung ist wenig praxistauglich, da sie vor allem Transportunternehmen im Nahverkehr benachteiligen würden, wo sich elektrische Fahrzeuge am stärksten lohnen.

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Die verschiedenen Forderungen der Wirtschaftskammer zu nötigen Anpassungen an den vorgesehenen Gesetzestexten sind dieser Stellungnahme zu entnehmen. Unter diesen Umständen unterstützen wir die Anpassungen.

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

Keine.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Siehe hierzu nachfolgender Absatz – Schlussbemerkungen.

V. Schlussbemerkungen

Der Nutzen des Strassentransports für Wirtschaft und Gesellschaft, welcher erheblich und systemrelevant ist, wird jedoch im erläuternden Bericht völlig ausser Acht gelassen. Dies wird den Tatsachen rund um die LSVA-Debatte nicht gerecht. **Die Wirtschaftskammer fordert im Rahmen der Botschaft zuhanden des Parlaments eine ausgewogenere Darstellung.**

Gemäss der Vorlage wird mittels der Änderung der Zielfunktion der LSVA und der Streichung der LSVA-Höchsttarife im SVAG ein grundlegender Systemwechsel avisiert, was so nicht unterstützt wird. **Die Wirtschaftskammer fordert die Beibehaltung der jetzigen Formulierungen, da ansonsten die Gefahr gross ist, dass die LSVA von einer bewährten Lenkungsabgabe zu einer reinen wirtschaftsschädlichen Steuer umfunktioniert wird.**

Als zentrales Element der Vorlage erachten wir die Planungs- und Investitionssicherheit. Folglich wird die Einführung einer rollenden Planung in einem siebenjährigen Zyklus begrüsst. Dies entspricht den

Innovationszyklen in der wirtschaftlichen Realität und schafft Rechtssicherheit für die betroffenen Strassentransportunternehmen. **Damit diese allerdings auch in der Praxis gegeben ist, muss die Planungssicherheit zwingend auf Gesetzesstufe und nicht nur auf Verordnungsstufe geregelt werden.**

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

WIRTSCHAFTSKAMMER BASELLAND

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of connected strokes that form a stylized, somewhat abstract shape.

Michael Köhn, stv. Direktor Wirtschaftskammer Baselland