

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

BLS Cargo AG
Bollwerk 27
3001 Bern
Schweiz

Bern, 28. Mai 2024

Stellungnahme zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes, SVAG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

BLS Cargo begrüsst die Vorlage und unterstützt die geplanten Massnahmen grundsätzlich, fordert aber in zu einigen Punkten Anpassungen und Ergänzungen.

Die LSVA war in den letzten Jahren ein zentrales Element der Verlagerungspolitik. Sie dient ebenso der Internalisierung der externen Kosten wie der Förderung der Entwicklung von Lastwagen mit weniger gesundheits- und umweltschädlichen Luftschadstoffemissionen. Das aktuelle LSVA-System stösst jedoch an seine Grenzen. Zur Erreichung des gesetzlichen Verlagerungsziels und der Klimaziele des Bundes ist ein grösserer Schienenanteil im Güterverkehr unerlässlich. Nicht zuletzt muss auch die Finanzierung des BIF über Mittel aus der LSVA weiterhin sichergestellt werden. Auch bisher nicht berücksichtigte Lastwagen mit emissionsarmen Antrieben und Lieferwagen verursachen Stau, Unfälle, Lärm, benötigen Platz, und müssen deshalb die externen Kosten via LSVA-Abgaben mittragen. Aus diesen Gründen begrüssen wir diese Weiterentwicklung der LSVA ausdrücklich.

Im Folgenden legen wir Ihnen unsere Positionen und Überlegungen, insbesondere zu den vorgesehenen zwei Massnahmen, dar:

1. Stärkung der Kostendeckung

Wir unterstützen den in der Vorlage gemachten Vorschlag vollumfänglich, dass neu auch elektrisch angetriebene Lastwagen der LSVA unterstellt werden sollen und diese in die tiefste Abgabekategorie eingestuft werden. Elektrofahrzeuge verursachen keine direkten Schadstoffemissionen und im Vergleich zu fossil angetriebenen Fahrzeugen tiefere externe Kosten.

Ebenso erachten wir es als sinnvoll, die heute umweltfreundlichsten Fahrzeuge mit fossilem Antrieb (EURO VI) in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren. Mit diesen Massnahmen wird die Kostendeckung der LSVA gestärkt und der Gütertransport auf der Schiene gefördert.

Zu überlegen ist, ob die LSVA schon vor 2031 auf elektrisch angetriebene Lastwagen ausgeweitet werden kann. 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 alsbald eingeführt. So haben beispielsweise Österreich und Deutschland die Maut-Reformen in Kraft gesetzt, in Belgien und den Niederlanden werden sie bald in Kraft treten. Die Schweiz hinkt daher mit ihrer Weiterentwicklung der LSVA hinterher.

2. Flankierende Massnahmen zur Förderung von Elektro-Lastwagen

Der Bundesrat schlägt in der Vorlage zwei Varianten mit flankierenden Massnahmen vor: Die erste Variante enthält einen LSVA-Rabatt für neu erworbene und schon in Verkehr gesetzte elektrisch angetriebene Lastwagen. Bei der zweiten Variante können Transporteure mit Sitz in der Schweiz beim Kauf neuer Elektro-Lastwagen auswählen, ob sie den LSVA-Rabatt oder einen Investitionsbeitrag beanspruchen wollen. In Verkehr gesetzte Elektro-Lastwagen können hingegen nur vom Rabatt profitieren. Die Höhe des Rabatts bzw. der Investitionsbeiträge wird später festgelegt. Beide Varianten sind von 2031 bis 2035 befristet. Aus unserer Sicht sind beide vorgeschlagenen Varianten gangbar. Wichtig ist uns jedoch, dass diese Massnahmen bis höchstens 2035 befristet sind.

Dem Vorschlag, diese Fördermassnahmen aus überschüssigen BIF-Reserven zu finanzieren, stehen wir ablehnend gegenüber. Letztlich werden der Schienengüterverkehr und damit die Bahn durch die Förderung emissionsarmer LKWs geschwächt, da durch Subventionen Mitnahmeeffekte und damit Strassengüterverkehr induzierende Effekte einhergehen können. Gemäss Schwerverkehrsabgabegesetz, Art. 19 Absatz 1 wird der Reinertrag der LSVA zu einem Drittel als gebundene Ausgabe den Kantonen zugewiesen und verbleibt zu zwei Dritteln beim Bund. Gemäss Absatz 2 verwendet der Bund seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (BIF) sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr, sofern der BIF eine angemessene Reserve enthält. Die befristete, als Übergangsmassnahme konzipierte Förderung dürfte einen geringen Effekt auf die Elektrifizierung des Schwerverkehrs haben, die zurzeit eher von vom Technologiefortschritt und der Marktdiffusion abhängig ist.

Aus klimapolitischen und wirtschaftlichen Überlegungen erachten wir vor allem die Förderung von E-LKWs in der Endzustellung und Nahversorgung für sinnvoll. Dieser Teil des Warenverkehrs ist kleinteiliger und kommt somit kaum für den schienenengebundenen Transport in Frage. Auf Langstreckenverbindungen ohne Kupplungsvorgänge ist der Schienengüterverkehr besonders konkurrenzfähig. In diesem Segment ist die Elektrifizierung des Strassengütertransports aufgrund der langen Laufleistungen auch wirtschaftlich unattraktiver. Eine explizite Subventionierung, die vor allem Langstreckenverkehren zugutekommt, muss deshalb mit Rücksicht auf Verlagerungseffekte und Subventionseffizienz erfolgen. Aus diesem Grund lehnen wir die Verknüpfung der Höhe des Investitionsbeitrags mit der «durchschnittlichen jährlichen Transportleistung» ab. Diese Verknüpfung setzt Fehlanreize. Gilt das Erreichen einer für den reinen Strassentransport durchschnittlichen Transportleistung als Voraussetzung für Investitionsbeiträge, sind E-LKWs, die primär im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs eingesetzt werden, praktisch von einer Förderung ausgeschlossen.

Grundsätzlich befürworten wir zeitlich begrenzte Anreizrabatte oder Investitionsbeiträge für E-LKWs. Diese sollen jedoch nicht aus BIF-Reserven finanziert werden, damit die Verlagerungsbestrebungen nicht untergraben werden. Ausserdem sollen sie schwergewichtig für die Elektrifizierung der Nahzustellung verwendet werden.

3. Künftige Preisanpassungen

Die Deckung der durch den Schwerverkehr verursachten externen Kosten und Infrastrukturkosten muss auch zukünftig sichergestellt werden, wozu durch die im Bericht beschriebenen Entwicklungen auch Preiserhöhungen zu prüfen sind. Die Höhe der LSVA ist sowohl von den zu

erwarteten Erträgen zur Finanzierung eines nachhaltigen (Schiene-)Güterverkehrs und dem Erreichen des Verlagerungsziels abhängig zu machen. Im Minimum soll die LSVA neu automatisch der Teuerung angepasst werden.

4. Einbezug der Lieferwagen

Die Anzahl der Lieferwagen hat in den letzten Jahren massiv zugenommen. Da diese ebenso zu steigenden externen Kosten beitragen, erachten wir eine baldige Aufnahme in das LSVA-Tarifsystem als richtig und erforderlich. Die geltende LSVA-Untergrenze von 3.5 Tonnen verursacht auch Fehlanreize zu weniger Effizienz im Strassengüterverkehr. Das zeigt sich beispielweise daran, dass in der Schweiz auffallend viele Fahrzeuge knapp unter der 3.5t-Grenze im Verkehr zugelassen sind. Die LSVA-Pflicht ist deshalb auf Fahrzeuge von 2.5–3.5 Tonnen ausdehnen. Bei der Förderung der Elektrifizierung des Güterverkehrs sollen Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von höchstens 3.5 Tonnen deshalb im Gegenzug ein besonderes Augenmerk erhalten.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

BLS AG

BLS Cargo AG

Daniel Schafer
CEO

Dirk Stahl
CEO