



Per Mail an: zentrale-psva@ezv.admin.ch

Bern, 18. November 2021

Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Inhalt der Vorlage

- *Die leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird seit ihrer Einführung im Jahr 2001 mit einem ausschliesslich in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein zugelassenen Erfassungsgerät der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) erhoben. **Sowohl die strassenseitige Infrastruktur als auch die Erfassungsgeräte müssen altersbedingt per Ende 2024 erneuert werden.** Mit der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS) hat die Europäische Union einheitliche Standards zur Mauterhebung in Europa geschaffen. Die Erhebung der Maut wurde dadurch, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, wesentlich vereinfacht und beschleunigt.*
- ***Der Bundesrat will die LSVA III auf den EETS abstimmen und per 1.1.2024 das Schwerverkehrsabgabegesetz sowie die Schwerverkehrsabgabeverordnung entsprechend anpassen.** Dadurch erübrigt sich die Entwicklung und Herausgabe eines Erfassungsgerätes durch die EZV. Die Abläufe können zudem vereinfacht und noch vermehrt digitalisiert sowie automatisiert werden. Die Anpassungen entlasten die Transportunternehmen administrativ und ermöglichen es ihnen mit Hilfe eines EETS-Anbieters die Abgabe auch in den europäischen Staaten abwickeln zu können.*
- ***Die Angleichung an den EETS hat keinen Einfluss auf den Tarif, die Abgabepflicht, die Befreiungen, die Sonderregelungen oder die Verwendung der Erträge.***
- ***Neu soll allerdings die Veranlagung des Anhängers nicht mehr auf der Grundlage des zulässigen Gesamtgewichts, sondern wie in anderen europäischen Ländern aufgrund der Anzahl Achsen erfolgen.** Diese Änderung soll einnahmenneutral ausgestaltet werden.*

Stellungnahme SP Schweiz

- Die LSVA stellt einen der wichtigsten Pfeiler der erfolgreichen schweizerischen Verlagerungspolitik dar. Diese Verlagerungspolitik ist für die SP Schweiz sowohl aus klimapolitischen aber auch aus gesellschaftspolitischen Gründen sehr wichtig. **Wir sind allerdings der Meinung, dass die LSVA nicht nur technisch, sondern auch inhaltlich (Ausgestaltung der Abgabe) möglichst rasch weiterentwickelt und erhöht werden soll.** Denn die LSVA ist ein wichtiges Instrument, um die vom Schwerverkehr entstandenen externen Kosten (wie CO₂-Emissionen, Stickoxide, Stau, Lärm, Flächen- und Ressourcenverbrauch, Feinstaub und Mikroplastik der Reifen) zu internalisieren. **Nur wenn die LSVA die externen Kosten vollumfänglich deckt, kann von einer fairen Bepreisung des Schwerverkehrs gesprochen werden.** Wie die Erhebungen des ARE zu externen Kosten und Nutzen des Verkehrs eindrücklich nachweisen, ist dies aktuell leider immer noch nicht der Fall. Deshalb fordern wir, dass die **LSVA möglichst rasch im Rahmen des Landverkehrsabkommens ausgereizt und künftig unter anderem nach CO₂-Emissions-Klassen erhoben wird.**
- Die mit der vorliegenden Vorlage angedachte Erneuerung des Erfassungssystems der LSVA und die Standardisierung mit dem europäischen System (LSVA III) soll die Zollabfertigung der grenzüberschreitenden Lastwagenverkehre vereinfachen und beschleunigen. Das wird den Strassentransport günstiger und attraktiver machen. Zudem wird eine schnellere und ungehinderte Abfertigung am Zoll, welche durch diese einheitliche elektrische Datenerhebung ermöglicht wird, wohl auch zu einer leichten Verminderung der lokalen Emissionen beitragen. Im Vergleich zu den gesamten Emissionen, die der Schwerverkehr ausstösst, handelt es sich hierbei aber um einen sehr kleinen Anteil.
- Natürlich begrüßen wir jegliche Arten von administrativen Vereinfachungen, wie sie mit dieser Vorlage ermöglicht werden. Es ist niemandem gedient, wenn ebendiese Abläufe bei den Transportunternehmen und der Verwaltung mehr Ressourcen benötigen, aber keinen Mehrwert generieren. **Wir befürchten jedoch, dass diese Änderung bzw. Vereinfachung durch digitale Lösungen bei der technischen Infrastruktur der LSVA dazu führt, dass der Strassengüterverkehr gegenüber dem Schienengüterverkehr an Attraktivität dazugewinnt.** Deshalb braucht es unbedingt ein **Massnahmenpaket mit Verlagerungswirkung, welches diesen Wettbewerbsvorteil des Strassenverkehrs kompensiert.** So könnte z.B. die Höhe der LSVA gesteigert, die Trassenpreise für die Güterbahn gesenkt oder administrative Vorgänge bei grenzüberschreitenden Schienentransporten vereinfacht werden. Ohne solche weiteren Massnahmen führt die zwar wünschenswerte technische Erneuerung der LSVA zu Rückverlagerungen auf die Strasse und bremst somit die Verlagerungspolitik aus.
- **Zudem sind wir der Meinung, dass von der Digitalisierung des Systems nicht nur die Verwaltung und die Transport-Branche, sondern auch die Allgemeinheit, Gesellschaft, Umwelt und andere Verkehrsteilnehmer:innen profitieren sollen. Deshalb sollte vertieft geprüft werden, ob und in welcher Form Daten, welche mit dem neuen Erfassungssystem (EETS-CH) erfasst werden können, genutzt werden können, um die externen Effekte des Schwerverkehrs zu reduzieren.** Bspw. mit einer intelligenteren Lenkung des Verkehrs, Erkenntnissen zur Senkung des Treibstoff- bzw. Energie-Verbrauchs oder der Senkung der Belastung der Luftschadstoffe und des Lärms. Falls dies aus Datenschutzgründen anders nicht möglich sein sollte, könnten diese Daten auch nur in anonymisierter bzw. aggregierter Form gesammelt werden.
- Bei der LSVA geht es um einen relevanten Kostenbetrag für die Transport-Branche. Wenn man bedenkt, dass nur schon zur Einsparung von Ad-Blue-Ausgaben Emulatoren (Software und Hardware) eingebaut werden, kann man sich gut vorstellen, dass dies zur Umgehung von Maut- und LSVA-Abgaben sicherlich auch geschehen wird. Umso mehr, wenn man durch eine «digitale Manipulation» kostenfrei durch ganz Europa fahren kann und damit Mautkosten

von jährlich 25'000 Fr. pro Fahrzeug sparen könnte. **Auch die neue digitale Erhebungsmethode der LSVA führt zu neuen Betrugspotenzialen.** Im erläuternden Bericht wird dazu auch festgehalten, dass die Manipulationssicherheit mit den neuen Systemen abnimmt. **Dem gilt es mit einem engen, wirksamen und griffigen Kontrollsystem (stationär, mobil, IT-System) entgegenzutreten.** Es braucht also genügend stationäre, mobile Kontrollen im Feld und stabile IT-Sicherheitssysteme. Für die digitale Systeme des EETS-CH fordern wir zur Erhöhung der Sicherheit, dass **auch die Option von Open Source Software geprüft wird,** bei der der Quellcode veröffentlicht würde. Zudem soll es auf jeden Fall anonyme Meldemöglichkeiten für systemische Sicherheitslücken geben.

- Im Rahmen der vorgeschlagenen Verordnung kann jede Person, die vorsätzlich die Abgabe umgehen will, mit einer Geldstrafe von bis zum Fünffachen des normalen Abgabebetrags belegt werden. Der normale Abgabebetrag beläuft sich bei einer Fahrt durch die Schweiz aktuell auf etwa 300 Fr. Die Höchststrafe würde somit 1'500 Fr. betragen. **Dieser Strafbetrag ist unseres Erachtens viel zu niedrig, um wirksam von einer Straftat abzuschrecken.** Wenn ein Lastwagen die Schweiz mehrmals durchquert, würde es sich lohnen, das Risiko einzugehen, wenn man weniger als jedes fünfte Mal bei der Transitfahrt eine Geldstrafe bekäme. Die LSVA vorsätzlich nicht zu bezahlen ist keine Bagatelle, sondern ein Umweltverbrechen, das sich unter keinen Umständen lohnen soll.
- **Weiter sind wir dagegen, dass Transporte der Land- und Forstwirtschaft teilweise von der LSVA befreit werden.** Diese versteckte, klima- und umweltschädliche Subvention muss rasch abgeschafft werden. Denn auch diese Fahrzeuge erzeugen externe Kosten. **Deshalb ist es umso richtiger, dass auch diese zu gleichen Teilen für die externen Kosten aufkommen wie andere Fahrzeuge des Schwerverkehrs.** Es widerspricht der Logik der LSVA, dass gewisse Transporte eine Sonderbehandlung erhalten, obwohl dies inhaltlich nicht begründet ist. Im 3. Abschnitt «*Transporte von Rohholz, offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren*» (Artikel 13-15) der neuen Verordnung werden diese Vergünstigungen aufgeführt: Transporte von Rohholz, offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren können von der Reduktion der LSVA-Abgabe um bis zu 25% profitieren. Wir fordern, dass diese Ausnahmen so rasch wie möglich abgeschafft werden. Sie widersprechen dem Ziel der LSVA, der Internalisierung der externen Kosten, und sind unfair.
- **In der Schweiz beträgt die Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen 80 km/h. Sowohl der BR als auch die Verwaltung scheinen sich im Klaren darüber zu sein, dass diese Höchstgeschwindigkeit nicht zufriedenstellend eingehalten wird.** So ist im [Verlagerungsbericht 2019](#) (S. 40) Folgendes zu lesen: «Die schweren Güterfahrzeuge sind im Durchschnitt auf ebenen Strecken mit fast 90 km/h unterwegs». Daraus ist zu schliessen, dass ein Grossteil der Lastwagen schneller als erlaubt fährt! Dies ist u.a. aus folgenden 3 Gründen überhaupt nicht wünschenswert:
 - 1) Durch eine höhere Geschwindigkeit wird auch mehr Treibstoff verbraucht, was zu **mehr klimaschädlichen Emissionen** führt. Würde das Tempolimit von 80 km/h strikt eingehalten (d.h. eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit um ca. 7%), könnte laut Studien (siehe z.B. [hier](#)) der Kraftstoffverbrauch bzw. der CO₂-Ausstoss um 6–8% vermindert werden. So werden z.B. für Österreich eine Einsparung von über 100'000 Tonnen CO₂ pro Jahr beziffert, würde die Einhaltung des Tempolimits 80 km/h für den Schwerverkehr strikte befolgt werden.
 - 2) Auch steigen mit zunehmender Geschwindigkeit der Schwerverkehrsfahrzeuge die **Unfallgefahr sowie auch die Schwere der Unfälle** deutlich an. Konsequenterweise eingehaltene Höchstgeschwindigkeiten retten Menschenleben.
 - 3) Drittens steigen auch die **Lärmemissionen des Strassenverkehrs** mit höheren Fahrtgeschwindigkeiten drastisch an. Bei strikter Einhaltung der Lkw-Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h könnte auf der Autobahn eine Lärminderung

erzielt werden, die mit einer 20-prozentigen Verkehrsabnahme vergleichbar ist.

Dadurch würden sich auch Sparpotenziale beim Lärmschutz ergeben.

Aufgrund dieser Tatsachen möchten wir Sie anregen, dass das neue Erfassungssystem der Schweiz (EETS-CH) so ausgestaltet wird, dass Geschwindigkeitsübertretungen über 80 km/h von Lastwagen auf Schweizer Hoheitsgebiet verunmöglicht werden. Idealerweise wären natürlich alle strassenspezifischen Höchstgeschwindigkeiten in der Schweiz in einem System hinterlegt und die Lastwagen könnten diese entsprechend nicht systematisch überschreiten. Falls dies nicht möglich sein sollte, dann sollen per se illegale Geschwindigkeitsübertretungen von über 80 km/h über dieses System automatisch gebüsst werden können. Mit der Einführung eines solchen neuen Systems muss die Schweiz sicherstellen, dass die systematische Missachtung der Höchstgeschwindigkeiten auf Schweizer Strassen verunmöglicht oder zumindest drastisch reduziert wird.

Des Weiteren soll geprüft werden, ob mit diesem neuen digitalen System EETS-CH auch Verstöße gegen Arbeits- und Ruhezeiten-Vorgaben, gewisse Verstöße bei der Fahrzeugtechnik und Verstöße gegen Kabotage-Regelungen verunmöglicht, zumindest gebüsst oder mit einem Monitoring spezifischer Fahrzeuge bzw. Fahrer:innen an die zuständigen Kantonalpolizeien und Schwerverkehrskontrollzentren gemeldet werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin