



Eingereichte Stellungnahmen im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Teilrevi- sion Schwerverkehrsabgabegesetz und To- talrevision Schwerverkehrsabgabeverord- nung

1. Kantone (24)

- Aargau
- Appenzell Innerrhoden
- Appenzell Ausserrhoden
- Bern
- Basel-Landschaft
- Basel-Stadt
- Freiburg
- Genf
- Glarus
- Graubünden
- Jura
- Luzern
- Neuenburg
- Nidwalden
- Obwalden
- Schaffhausen
- St. Gallen
- Schwyz
- Thurgau
- Tessin
- Uri
- Waadt
- Wallis
- Zug

2. Politische Parteien (3)

- FDP.Die Liberalen
- Sozialdemokratische Partei
- Schweizerische Volkspartei

3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (1)

- Associations des Communes Suisses

4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft (5)

- economiesuisse
- Schweizerischer Gewerbeverband
- Schweizerischer Arbeitgeberverband
- Schweizerischer Gewerkschaftsbund
- Travail.Suisse

5. Verkehrsverbände (5)

- Autogewerbeverband der Schweiz
- Schweizer Nutzfahrzeugverband
- Les Routiers Suisses
- Verkehrs-Club der Schweiz
- Vereinigung der Strassenverkehrsämter

6. Weitere interessierte Kreise (16)

- Allianz Fossilfreie Logistik
- Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien
- Alpen-Initiative
- auto-schweiz
- Biofuels Schweiz
- Centre Patronal
- Greenpeace
- Handelskammer beider Basel
- KMU-Forum
- Krummen Kerzers AG
- Lidl Schweiz
- metal.suisse
- Ökostrom Schweiz
- privatim
- Stiftung PUSCH
- SPEDLOGSWISS

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus

Eidgenössische Zollverwaltung
Taubenstrasse 16
3003 Bern

20. Oktober 2021

Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zur Änderung des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG) und der Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV) Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt Stellung.

Der Kanton Aargau begrüsst eine Erneuerung und die Koordination mit den europäischen Standards. Die Möglichkeit, dies im Rahmen des ohnehin anstehenden Ersatzes der technischen Ausrüstung tun zu können, ist ein zusätzlicher Pluspunkt.

Die Vorlage zieht für den Kanton Aargau keine personellen oder finanziellen Konsequenzen nach sich. Sie hat keine Auswirkungen auf die bestehende Aufgabenteilung Bund – Kanton Aargau. Die heutige Regelung ist eingespielt und weist keinen Änderungsbedarf auf. Damit wird die Vorlage aus finanzieller Sicht unterstützt.

Aus Sicht der Verkehrsentwicklung und Verkehrssteuerung bringt die Vorlage keine Veränderung. Nach wie vor bleiben die massgebenden Abgabeparameter (Kilometer x massgebendes Gewicht x Tarif) unverändert. Für die Berechnung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gilt damit die Anzahl der gefahrenen Kilometer unabhängig von der Strassenhierarchie. Das ist aus Sicht des Kantons Aargau für den jetzigen Anpassungsschritt zur neuen Erfassungstechnologie nachvollziehbar.

Die neue Technologie zur Erfassung mittels globalem Satellitennavigationssystem (GNSS) erlaubt jedoch technisch eine Differenzierung nach Strassentyp (Hochleistungsstrassennetz [HLS], Hauptverkehrsstrassen [HVS] und untergeordnetes Strassennetz). Eine solche Differenzierung ist aus kantonalen Sicht anzustreben, so dass nicht mehr nur der kürzeste und damit der günstigste Weg attraktiv ist. Mit einer unterschiedlichen Bepreisung von Strassen kann grundsätzlich eine Verlagerung auf das übergeordnete Strassennetz und die Schonung der Siedlungsräume und insbesondere der Ortsdurchfahrten erreicht werden. Eine solche Differenzierung ist für eine nächste Überarbeitung anzustreben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen für eine Weiterentwicklung der LSVA.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Stephan Attiger
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

Kopie

- zentrale-psva@ezv.admin.ch



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

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

Appenzell, 10. November 2021

Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabe- verordnung Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie ist mit der Vorlage einverstanden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Justiz-, Polizei- und Militärdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 10d, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Regierungsrat, 9102 Herisau

Eidg. Finanzdepartement EJPD
per E-Mail: zentrale-psva@ezv.admin.ch
[PDF- und Wordversion]

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 29. Oktober 2021

Eidg. Vernehmlassung; Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 wurden die Kantonsregierungen vom Eidgenössischen Finanzdepartement EFD zur Vernehmlassung eingeladen zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung. Die Vernehmlassungsfrist dauert bis 19. November 2021.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Er stimmt den vorgeschlagenen Änderungen zu. Im Anhang 2 der Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wird die Anzahl Gemeinden des Kantons Appenzell Ausserrhoden mit 21 angegeben; zutreffend sind 20 Gemeinden. Auf weitere Bemerkungen wird verzichtet.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössische Zollverwaltung
per E-Mail: zentrale-psva@ezv.admin.ch

Ihr Zeichen:

17. November 2021

Unser Zeichen: 2021.SIDGS.565

RRB Nr.: 1334/2021

Direktion: Sicherheitsdirektion

Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme betreffend die Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) und der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV). Der Regierungsrat des Kantons Bern nimmt wie folgt Stellung:

1. Grundsätzliches

Mit dieser Vorlage sollen die rechtlichen Grundlagen für die notwendige Ablösung und Weiterentwicklung des bisherigen, an sein technisches Lebensende gekommenes LSVA-Erfassungssystems geschaffen werden. Insbesondere soll eine administrative Entlastung der Transportunternehmen herbeigeführt werden, indem mit Hilfe der zugelassenen EETS-Anbieter die Abgaben sowohl in der Schweiz als auch in den europäischen Staaten abgewickelt werden können und Prozesse durch Digitalisierung und Automatisierung vereinfacht werden.

Der Regierungsrat begrüsst grundsätzlich jegliche Bestrebungen, welche eine Vereinfachung der Praxis für die Wirtschaft und die Verwaltung zur Folge haben. So sind die aufgezeigten Anpassungen gerade mit Blick auf die Kompatibilität mit grenzüberschreitenden EETS-Anbietern und die damit zusammenhängenden Entlastungen für das Transportwesen absolut erstrebenswert.

Den grundsätzlichen Revisionsinhalten kann in diesem Sinne zugestimmt werden.

Auch wenn die Vorlage für die Kantone z.B. bei den Fahrzeugprüfungen zu geringfügigen Vereinfachungen führt, ist doch klar darauf hinzuweisen, dass die Vollzugsaufgaben im administrativen Bereich (Unternehmensidentifikation; Erfassung Achsen) und voraussichtlich auch die Kontrolltätigkeit der Polizeior-gane erschwert werden.

Aus Sicht des Regierungsrats ist die Vorlage namentlich in Bezug auf die Verantwortlichkeiten bei der Kontrolle zur Einhaltung der Vorschriften (BAZG - Polizei) noch deutlich zu konkretisieren. Werden der Polizei weiterhin Kontrollaufgaben im Verkehr zugewiesen, ist deren Zugriff auf die Daten des NETS/EETS und eine automatisierte Datenbewirtschaftung im Vollzug sicherzustellen.

Des Weiteren erachtet es der Regierungsrat als zentral, in vorliegendem Gesetzesentwurf die Strassenunterhaltsfahrzeuge endlich den andern staatlichen Dienstfahrzeugen gleich zu stellen und somit von der Schwerverkehrsabgabe zu befreien.

Der Regierungsrat weist bereits jetzt - im Hinblick auf die in den Erläuterungen angesprochene Überprüfung der kantonalen Entschädigung für die Zulassungsstellen - darauf hin, dass die kantonalen Vollzugsaufgaben mit Blick auf die aktuelle Vorlage nicht grundsätzlich vereinfacht werden und weiterhin in vollem Umfang durch den Bund zu entschädigen sind.

Mit Blick auf den Vollzug sind folgende Anträge im Rahmen der weiteren Arbeiten zwingend zu berücksichtigen:

2. Polizeiliche Kontrolltätigkeit (Art. 19a^{bis} ff. SVAG)

2.1 Aufgaben der kantonalen Polizeiorgane

Im SVAG wird definiert, dass das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) für die Kontrollen und den Vollzug zuständig ist. Aktuell wird die Kontrollaufgabe der Kantone explizit in den LV ASTRA aufgeführt. Es ist zwingend zu klären, ob diese vollständig wegfallen.

Hat die kantonale Polizei weiterhin Aufgaben, namentlich im Hinblick auf Art. 13 ff. SVAV, zu erfüllen, so muss für diese Kontrollen zwingend ein Zugang zu den NETS/EETS-Daten des Bundes erstellt werden. Ohne entsprechende Zugänge zu diesen Informationen ist es nicht möglich, Kontrollen betreffend Verwendungszweck mit definierter Ladung vorzunehmen.

Antrag 1

Für den polizeilichen Vollzug muss mit der Umsetzung des SVAG und der dazugehörigen Verordnung zusätzlich die Grundlage für entsprechende Kontrollen geschaffen werden oder die Kontrollaufgaben sind vollumfänglich dem BAZG zuzuordnen.

Die Veränderungen bei den Aufgaben der aktuell mit dem Vollzug der Verkehrskontrollen beauftragten kantonalen Polizeiorgane sind klar auszuweisen. Die LV ASTRA ist sofern notwendig anzupassen.

Sind weiterhin Kontroll- und Vollzugsaufgaben zu erfüllen, ist der Zugang zu den NETS/EETS-Daten sicherzustellen und eine allfällige gesetzliche Grundlage für den Datenzugang ist zu schaffen.

2.2 Hoher Automatisierungsgrad im Vollzug

Aufgrund der vorgesehenen Änderungen wird es in den Schwerverkehrskontrollzentren nicht mehr möglich sein, Fahrzeugstammdaten über die Baken (DRSC Schnittstellen – Kapsch Bake) automatisiert in die Verarbeitungsapplikationen zu übernehmen oder die Stammdaten mittels ID-Card einzulesen. Das ASTRA ist sich dieser Problematik bewusst und sucht nach Lösungen. Zurzeit ist aber davon auszugehen, dass die Stammdaten mit der Einführung von NETS/EETS wohl manuell erfasst werden müssen.

Antrag 2

Die polizeiliche Tätigkeit in den Schwerverkehrskontrollzentren ist durch einen hohen Automatisierungsgrad bei der Datenerfassung zu unterstützen.

2.3 Störung des Betriebs

Ein besonderes Problem, das die Polizei wohl beschäftigen wird, ist das Stören des GPS-Signals, welches für die GNSS Daten nötig ist. Eine solche Manipulation kann mit einfachen Jammern (Störsendern) vorgenommen werden.

Antrag 3

Manipulationsmöglichkeiten sind frühzeitig zu identifizieren und soweit möglich technisch zu verhindern. Deren Einfluss auf die polizeiliche Kontrolltätigkeit ist aufzuzeigen.

3. Befreiung von der Abgabepflicht (Art. 4 Abs. 1 SVAG und Art. 3 Abs. 1 SVAV)

3.1 Gleichstellung von Strassenunterhaltsfahrzeugen

Gemäss gesetzgeberischem Wille kann der Bundesrat bestimmte Fahrzeugarten oder Fahrzeuge mit besonderem Verwendungszweck von der Abgabe befreien. Dabei ist der Grundsatz der verursachergerechten Anlastung der Kosten zu beachten (Art. 4 Abs. 1 SVAG). Art. 3 Abs. 1 bezeichnet abschliessend diejenigen Motorfahrzeuge und Anhänger (Fahrzeuge), die von der Schwerverkehrsabgabepflicht ausgenommen sind. Dabei handelt es sich namentlich um «staatliche» Fahrzeuge, wie solche von Militär oder Zivilschutz sowie Polizei, Feuer-, Öl- und Chemiewehr. Aufgrund dieser vorgenannten Aufzählung muss davon ausgegangen werden, dass die Strassenunterhaltsfahrzeuge eigentlich auch unter diese Kategorie zu subsumieren wären und bisher einfach übersehen wurden. Der Regierungsrat erachtet es daher als sinnvoll, diesen Umstand vorliegend zu korrigieren und die Kantone finanziell zu entlasten.

Antrag 1

Strassenunterhaltsfahrzeuge sind den in Art. 4 Abs. 1 i.V.m Art. 3 Abs. 1 SVAV genannten Fahrzeugen gleichzustellen und ebenfalls von der Abgabepflicht zu befreien.

4. Unternehmens-Identifikationsnummer UID (Art. 14a SVAG und Art. 61 SVAV)

4.1 Verbindlichkeit

Zur genauen Identifikation des Fahrzeughalters soll anlässlich der Verkehrszulassung eines Fahrzeuges in Zukunft die UID zwingend angegeben werden müssen. Dazu wird eine Grundlage in Art. 71 Abs. 1 Bst. e VZV geschaffen werden (Art. 64 SVAV). Aufgrund der gesetzlichen Regelung ist davon auszugehen, dass sowohl LSVA- als auch PSVA-pflichtige Fahrzeuge von dieser Voraussetzung betroffen wären.

Gemäss Wortlaut von Art. 71 Abs. 1 Bst e VZV handelt es sich um eine Zulassungsvoraussetzung, die bei SVA-pflichtigen Fahrzeugen bereits bei der Immatrikulation von den Zulassungsbehörden zu prüfen und zu beachten ist.

Demgegenüber geht Art. 14a SVAG von einer nachträglichen Anweisung des BAZG zum Erlass einer Verfügung aus. Wird bei der erstmaligen Immatrikulation keine UID vorgewiesen, muss die kantonale Zulassungsbehörde Fahrzeugausweis und Kontrollschilder verweigern oder entziehen.

Die aktuellen Formulierungen sind nicht aufeinander abgestimmt. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Art. 71 VZV bei der erstmaligen Immatrikulation von Fahrzeugen - ohne Berücksichtigung möglicher besonderer Einzelfälle - keine Mitwirkung des BAZG erfordert. Bestreitet ein aus Sicht der Zulassungsbehörde meldepflichtiger Kunde oder eine meldepflichtige Kundin, eine UID beibringen zu müssen, erfolgt eine Verfügung der Zulassungsbehörde gestützt auf Art. 71 VZV mit Weiterzugsmöglichkeit an das BAZG. Alternativ könnte das Fahrzeug auch immatrikuliert werden und es wäre am BAZG zu prüfen, ob eine Pflicht besteht und ob in einem Entzugsverfahren die erforderlichen Informationen evtl. nachträglich zu erhoben bzw. Ausweis und Kontrollschilder einzuziehen sind (Art. 14a SVAG).

Nicht geregelt ist zudem der Umstand, welche Auswirkung der nachträgliche Wegfall einer UID aufgrund von Löschung der Firma und ähnlichen Sachverhalten auf die Immatrikulation dieser Fahrzeuge hat.

Es stellt sich zudem die Frage, ob Art. 11 Abs. 2 Bst. c und Art. 16 Abs. 5 SVG aufgrund der Änderungen angepasst werden müssen.

Antrag 1

Das Verhältnis von Art. 14a Abs. 1 Bst. e SVAG zu Art. 11 Abs. 2 Bst. c und Art. 16 Abs. 5 SVG in Verbindung mit Art. 71 Abs. 1 Bst. e VZV ist zu klären. Es ist ein möglichst transparentes und einfaches Verfahren im Rahmen des Zulassungsverfahrens sicherzustellen.

4.2 Vollständigkeit

Von den rund 10'000 LSVA-pflichtigen Fahrzeugen im Kanton Bern sind ca. 500 auf den Namen von natürlichen Personen eingelöst. Diese Personen verfügen nicht über eine UID. Sie wären wohl auch nicht eintragungsfähig.

Weitere Fahrzeuge sind auf Haltergemeinschaften, Vereine, Botschaften immatrikuliert, die ebenfalls keine UID besitzen.

Es fehlt eine Regelung, wie mit solchen Fällen umgegangen werden soll.

Die vollständige Umsetzung der UID würde eine Anpassung der UID-Eintragungsvoraussetzungen notwendig machen. Andernfalls ist für diese Fälle eine Lösung innerhalb des SVAG zu finden.

Antrag 2

Die Frage des Umfangs der UID-Pflicht als Immatrikulationsvoraussetzung ist noch einmal zu prüfen. Es sind für Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter ohne UID-Eintragungspflicht zweckmässige und einfache Verfahren festzulegen.

4.3 Automatisierter Datenaustausch und Plausibilisierung

Bis jetzt wurde aufgrund der fehlenden Notwendigkeit auf die vollständige Erhebung der «UID-Nummer» verzichtet. Insbesondere erfolgt keine Übermittlung an das Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) des ASTRA über die kantonale Schnittstelle Applikation, zumal auch noch kein entsprechendes Datenfeld besteht. Soll dies nun geändert werden, so wären Anpassungen in der kantonalen Applikation, an IVZ und an den Übermittlungsschnittstellen zwingend notwendig. Innerhalb der Fachapplikation wird die UID-Nummer als Datenfeld zwar geführt. Dieses wurde jedoch bisher in keiner Weise plausibilisiert, da es sich nicht um eine obligatorische Angabe handelt. Es erfolgt auch keine Übermittlung an das Informationssystem IVZ des ASTRA.

Für den automatisierten und konsistenten Datenaustausch wären Anpassungen an der Fachapplikation, an IVZ und an den Übermittlungsschnittstellen notwendig. Auch eine Anbindung der Fachapplikationen im Abrufverfahren an UID und BUR wäre in diesem Zusammenhang notwendigerweise zu prüfen.

Antrag 3

Die notwendigen fachlichen und technischen Erfordernisse an den Datenaustausch sind durch den Bund, namentlich das ASTRA, zeitnah zu definieren und die dafür notwendigen Voraussetzungen unter enger Mitwirkung der kantonalen Zulassungsstellen innerhalb einer realistischen Umsetzungsplanung zu schaffen.

Der Regierungsrat geht davon aus, dass bereits bisher eine enge Abstimmung mit dem Bundesamt für Strassen in Sachen polizeilichen Kontrollen, Immatrikulation und Datenaustausch stattgefunden hat. Die gemachten Feststellungen lassen aber darauf schliessen, dass hier noch Verbesserungen im Interesse eines zukünftig einfachen und ökonomischen Vollzugs möglich sind.

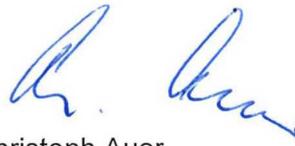
Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Beatrice Simon
Regierungspräsidentin



Christoph Auer
Staatschreiber

Verteiler
– Sicherheitsdirektion

Regierungsrat BL, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches

Finanzdepartement

Bern

zentrale-psva@ezv.admin.ch

Liestal, 9. November 2021

Vernehmlassung

zum Entwurf einer Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die Zielrichtung des Revisionsvorhabens, die Abgabenerhebung durch Automatisierung sowie Harmonisierung mit den europäischen Erfassungssystemen zu vereinfachen und effizienter zu gestalten, ist zu begrüßen. Entsprechend unterstützen wir die Vorlage, möchten aber noch auf zwei Punkte hinweisen.

Amtshilfe: Im Schwerverkehrsabgabegesetz soll die bisherige Regelung über die Amtshilfe (Artikel 16) gestrichen und das Thema neu im BAZG-Vollzugsaufgabengesetz geregelt werden (Artikel 108 und 109). Allerdings sind die Regelungen in den beiden Gesetzen nicht deckungsgleich. So fehlt in der vorgeschlagenen Neuregelung die Möglichkeit, dass die kantonalen Strafverfolgungsbehörden zur Erfüllung ihrer Aufgabe Informationen bei der Schwerverkehrsabgabe-Vollzugsbehörde über die Bewegungen von abgabepflichtigen Fahrzeugen einholen können. Der Revisionsentwurf sieht lediglich vor, dass das BAZG den Strafverfolgungsbehörden aktiv Informationen zukommen lassen kann (Spontanhilfe). Die bisherige Möglichkeit, auf Ersuchen der kantonalen Behörden Auskünfte zu erteilen, fehlt hingegen. Wir bitten Sie daher, weiterhin auch diese Amtshilfe-Möglichkeit gesetzlich vorzusehen.

Finanzielle Auswirkungen auf die Kanone: Der erläuternde Bericht erwähnt mehrfach die finanziellen Auswirkungen auf die Kanone. Einerseits entfällt anlässlich der Zulassungsprüfung die Kontrolle des Einbaus der On-Board-Units (OBU). Gleichzeitig muss neu aber die Erfassung der Unternehmens-Identifikationsnummer (UID) sichergestellt werden. Im Vergleich zu heute entsteht daraus unseres Erachtens ein zusätzlicher Administrationsaufwand für die Kantone. Sollte sich dies bei der Überprüfung durch den Bund als zutreffend erweisen, ist die Bundesentschädigung an die Kantone entsprechend zu erhöhen. Eine Kürzung der Entschädigung ist jedenfalls nicht angebracht.

Abschliessend bedanken wir uns nochmals für die Gelegenheit zur Meinungsäusserung und für eine wohlwollende Prüfung unserer Anliegen.

Hochachtungsvoll



Thomas Weber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössische Finanzdepartement EFD

per E-Mail an:
zentrale-psva@ezv.admin.ch

Basel, 16. November 2021

Regierungsratsbeschluss vom 16. November 2021

Vernehmlassung zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung zukommen lassen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und teilen Ihnen mit, dass der Kanton Basel-Stadt die Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung begrüsst.

Mit freundlichen Grüssen
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Beat Jans
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral des finances DFF
Monsieur Ueli Maurer, Conseiller fédéral
Bundesgasse 3
3003 Berne

Courriel : zentrale-psva@ezv.admin.ch

Fribourg, le 3 novembre 2021

Révision de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds et de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 11 août dernier, vous nous avez consultés sur l'objet cité en titre, et nous vous en remercions.

Nous avons pris note du fait que l'actuel système de perception de la redevance sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP) arrivait en fin de vie et que l'Administration des finances a mis en place dès 2020 un service de perception compatible avec le service européen de télépéage (SET), apportant plus de simplicité dans les travaux administratifs tant pour les prestataires de service agréés par l'AFD que pour l'AFD elle-même.

Sur le plan financier, nous constatons que, les bases de calcul de la RPLP demeurant inchangées, les cantons pourront tabler sur des recettes similaires à la situation actuelle. Nous estimons enfin que l'indemnisation des autorités d'agrément cantonales – à savoir l'Office de la circulation et de la navigation (OCN) pour le canton de Fribourg – pourrait à terme faire l'objet d'un réexamen et d'une adaptation.

Avec ces considérations, nous approuvons sans réserve le projet présenté et vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de nos sentiments distingués.

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-François Steiert, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat



Genève, le 17 novembre 2021

Le Conseil d'Etat

5482-2021

Département fédéral des finances (DFF)
Monsieur Ueli Maurer
Conseiller fédéral
Bundesgasse 3
3003 Berne

Concerne : modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds et sur l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds; procédure de consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Votre courrier du 11 août 2021 concernant l'objet cité en titre nous est bien parvenu et nous vous en remercions.

Notre Conseil soutient la modernisation de l'ensemble du système de perception et sa mise en conformité avec le service européen de télépéage. Nous n'avons aucune remarque sur les modifications de la loi et de l'ordonnance qui font l'objet de votre consultation.

Conformément à votre demande, notre avis vous parviendra également sous la forme électronique requise à l'adresse que vous nous avez indiquée.

En vous remerciant de nous avoir permis de nous exprimer sur les modifications envisagées, et restant à votre disposition par l'intermédiaire des offices du département des infrastructures, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre parfaite considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michele Righetti

Le président :



Serge Dal Busco

Glarus, 16. November 2021
Unsere Ref: 2021-176

Vernehmlassung i. S. Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Hochgeachteter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Finanzdepartement gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und teilen mit, dass wir mit der Vorlage im Grundsatz einverstanden sind. Im erläuternden Bericht wird darauf hingewiesen, dass allenfalls die Entschädigung der kantonalen Zulassungsbehörden überprüft werden muss. Unseres Erachtens ist mit der Vorlage unter dem Strich mit einem zusätzlichen administrativen Aufwand für die Kantone zu rechnen. Bei einer allfälligen Überprüfung von deren Entschädigung durch den Bund ist daher eine Kürzung nicht angezeigt.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Marianne Lienhard
Landammann


Hansjörg Dürst
Ratsschreiber

E-Mail an (PDF- und Word-Version):
- zentrale-psva@ezv.admin.ch

Kontaktangaben für Rückfragen:
Departement Sicherheit und Justiz
Postgasse 29
8750 Glarus
Tel: 055 646 68 00 / E-Mail: sicherheitjustiz@gl.ch



Sitzung vom

16. November 2021

Mitgeteilt den

17. November 2021

Protokoll Nr.

972/2021

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Herr Bundesrat Ueli Maurer
Bundesgasse 3
3003 Bern

Per E-Mail an: zentrale-psva@ezv.admin.ch (PDF- und Word-Version)

Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur eingangs erwähnten Revisionsvorlage und teilen Ihnen mit, dass wir keine Bemerkungen bezüglich der vorgeschlagenen Änderungen haben.

Freundliche Grüsse



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Mario Cavigelli

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Kopie an:

- Strassenverkehrsamt
- Tiefbauamt
- Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral des finances DFF
Monsieur le Conseiller fédéral
Ueli Maurer
Bundesgasse 3
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

envoi par courriel à : zentrale-psva@ezv.admin.ch

Delémont, le 2 novembre 2021

Modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds et de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds
Ouverture de la procédure de consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Gouvernement jurassien a examiné avec intérêt votre courrier du 11 août 2021 concernant la procédure de consultation susmentionnée.

Il vous informe qu'il est favorable aux propositions d'adaptations de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds ainsi que de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds.

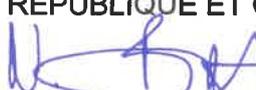
Il prend acte que les appareils de saisie usuels de la RPLP seront remplacés par des solutions correspondantes qui sont bien établies sur le marché européen. Le système de perception de la RPLP sera simplifié et réduira la charge administrative des entreprises de transport et de la Confédération.

Finalement, il relève que le montant de la redevance et son mode de calcul resteront fondamentalement inchangés.

La personne de référence est M. Yves-Alain Fleury, chef des sections des constructions routières et de l'entretien des routes au Service des infrastructures (yves-alain.fleury@jura.ch; 032 420 73 43 / 032 420 60 10).

Le Gouvernement vous remercie de lui avoir permis de participer à cette procédure de consultation et vous présente, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de sa très haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Nathalie Barthoulot
Présidente




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

per E-Mail

zentrale-psva@ezv.admin.ch

Luzern, 19. Oktober 2021

Protokoll-Nr.: 1210

Vernehmlassung zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 lädt das Eidgenössische Finanzdepartement EFD die Kantone ein, zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung Stellung zu nehmen.

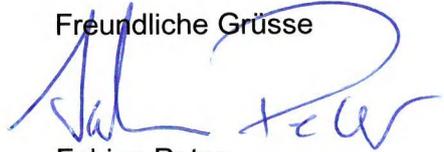
Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir die vorgeschlagene Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung im Grundsatz begrüssen. So soll das künftige Erhebungssystem der Schweizer Schwerverkehrsabgabe auf die europäischen Standards abgestimmt werden, die mit dem European Electronic Toll Service (EETS) auf europäischer Ebene harmonisiert und vereinheitlicht wurden und die Erhebung der Maut in Europa – insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr – wesentlich vereinfachen und beschleunigen. Neu wird auf diese im europäischen Mautmarkt etablierten Lösungen abgestellt. Dadurch soll die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe wesentlich vereinfacht und der administrative Aufwand bei Transportgewerbe und Bund verringert werden.

Bemerkenswert allerdings ist die unter dem Titel «Kontrollen» (Ziffer 2.7) im erläuternden Bericht erwähnte Abnahme der Manipulationssicherheit und der damit verbundene Mehraufwand für die Kontrollbehörden. Es ist aus unserer Sicht daher nicht nachvollziehbar, dass die Nichtinbetriebnahme des Erfassungssystems lediglich als Ordnungswidrigkeit bestraft wird (nArt. 20c SVAG). Die Einführung eines Ordnungsbussentatbestands kann zwar zu einer Vereinfachung des Verfahrens führen, allerdings muss bedacht werden, dass die nArt. 20 und 20a ebenfalls die Nichtinbetriebnahme des Erfassungssystems als Tatbestand aufweisen. Eine Einzelfallabwägung muss daher ohnehin gemacht werden. Zudem besteht die Gefahr, dass in solchen Fällen das Ordnungsbussenverfahren bevorzugt wird, um diese Aufwände zu vermeiden. Wir schlagen daher vor, den nArt. 20c SVAG ersatzlos zu streichen und die dort aufgeführten Tatbestände unter den nArt. 20a SVAG zu subsumieren. Bei geringem Verschulden kann die Busse durch die Strafbehörde ohnehin nach unten angepasst werden (siehe Art. 106 Abs. 3 des Strafgesetzbuches [StGB]).

Im erläuternden Bericht wird sodann mehrfach auf die finanziellen Auswirkungen auf die Kantonen hingewiesen. Einerseits entfällt anlässlich der Zulassungsprüfung die Kontrolle des Einbaus der On-Board-Unit (OBU). Gleichzeitig muss neu aber die Erfassung der Unternehmens-Identifikationsnummer (UID) sichergestellt werden. Unseres Erachtens resultiert daraus ein zusätzlicher administrativer Aufwand im Vergleich zu heute. Sollte sich dies bei der Überprüfung durch den Bund als zutreffend herausstellen, ist die Entschädigung für die Kantone entsprechend zu erhöhen. Eine Kürzung der Entschädigung ist sicher nicht angebracht.

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anträge und Bemerkungen.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel à : zentrale-psva@ezv.admin.ch

Département fédéral des finances (DFF)
Messieurs Yves Suter et Erich Burkhalter
3003 Berne

Procédure de consultation relative à la modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds et de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds

Messieurs,

Le Conseil d'Etat a pris connaissance du projet de révision cité sous rubrique et vous remercie de lui donner la possibilité d'exprimer son avis sur les dispositions proposées.

En premier lieu, nous saluons une simplification pour les services automobiles puisque les tâches de contrôle lors des expertises vont disparaître. Le nouvel appareil n'étant plus relié aux données du véhicule, il est autonome et calcule les trajets avec un GPS.

En second lieu, nous relevons les deux problématiques suivantes :

1. Pour déterminer le poids total des remorques, il sera pris en compte uniquement le nombre d'essieux multiplié par 9000 kg et l'abaissement du poids total possible des remorques n'aura plus d'influence sur la taxation. Ceci pourra dès lors engendrer les problèmes suivants pour les transporteurs:
 - Même si le poids de l'ensemble peut être abaissé, il pourrait être nécessaire, dans certains cas et en raison des besoins d'interchangeabilité entre différentes remorques, d'avoir un poids de l'ensemble à 40'000 kg pour le véhicule tracteur, et, parfois, atteler une remorque spécifique pour des transport plus léger. Dans ce cas, la taxe sera calculée sur 9000 kg par essieu alors qu'ils ne sont pas exploités.
 - Certaines remorques ont un poids garanti inférieur à la limite légale et/ou des essieux ont une garantie inférieure à 9000 kg. Dans ce cas et sans pouvoir exploiter les 9000 kg par essieu, la taxe sera calculée sur 9000 kg par essieu.

2. Selon l'art. 48, al. 2 ORPL proposé : « *En cas de changement du lieu de stationnement, le nouveau canton de stationnement est compétent pour la perception de la redevance dès le début du mois au cours duquel le lieu de stationnement d'un véhicule est transféré dans un autre canton. L'ancien canton doit rembourser les redevances qui ont été perçues pour une période ultérieure* ».

Cette disposition est déjà prévue actuellement par l'art. 31, al. 2 ORPL mais elle n'est pas applicable ni appliquée par les cantons. En effet, le décompte est établi comme pour la taxe cantonale, en l'occurrence au prorata du nombre de jours pendant lequel le véhicule est immatriculé dans le canton. Cet élément doit être repris dans l'ordonnance.

En dernier lieu, nous nous interrogeons sur les risques et la pertinence de déléguer à des privés, suisses ou étrangers, une partie des tâches en question, notamment la mise à disposition des systèmes SET et de la récolte des données des parcours effectués sur le territoire suisse.

Pour conclure, nous vous prions de noter que nous nous prononçons globalement en faveur du projet proposé, sous réserve des remarques formulées ci-avant.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre position, nous vous prions de croire, Messieurs, à notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 17 novembre 2021

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. FAVRE

La chancelière,
S. DESPLAND





CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidg. Finanzdepartement EFD
Herr Bundesrat Ueli Maurer
Bundesgasse 3
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 16. November 2021

Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung. Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 eröffnete das Eidg. Finanzdepartement (FD) bei den Kantonen das Vernehmlassungsverfahren zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung.

1 Ausgangslage

Das heute in der Schweiz verwendete Erfassungssystem zur Erhebung der Schwerverkehrsabgabe ist seit seiner Einführung im Jahr 2001 praktisch unverändert geblieben. Die aktuell in den Motorfahrzeugen eingesetzten Geräte sowie die strassenseitige Infrastruktur kommen an ihr technisches Lebensende und müssen bis spätestens Ende 2024 erneuert werden. Zugleich sind mit dem EETS (European Electronic Toll Service) auf europäischer Ebene harmonisierte einheitliche Standards eingeführt worden, welche die Erhebung der Maut in Europa, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, wesentlich vereinfachen und beschleunigen. Die Schweiz hat - ohne die entsprechende EU-Richtlinie zu übernehmen - Anfang 2020 für ausländische Fahrzeuge im Rahmen der Digitalisierung und Weiterentwicklung der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) einen mit dem EETS kompatiblen Erhebungsdienst eingeführt (EETS-CH).

2 Beurteilung

2.1

Der Kanton Nidwalden begrüsst, dass mit dieser Vorlage die Rechtsgrundlagen für die notwendige technische Ablösung und Weiterentwicklung des bisherigen Erfassungssystems geschaffen werden. Anbieter von Erfassungsdienstleistungen erhalten damit die Möglichkeit, nach einem Zulassungsverfahren ihre Dienstleistungen in der Schweiz anzubieten und ihre den schweizerischen Anforderungen entsprechenden Erfassungssysteme zur Verfügung zu stellen. Dies eröffnet Halterinnen und Haltern LSVA-pflichtiger Motorfahrzeuge die Möglichkeit,

mit einem in der Schweiz zugelassenen Anbieter ihrer Wahl, einen Vertrag zur Erfassung der abgabepflichtigen Fahrt abzuschliessen.

Als grosser Vorteil wird beurteilt, dass die Transportunternehmen administrativ entlastet werden, indem sie einerseits mit Hilfe eines EETS-Anbieters die Abgabe auch in den europäischen Staaten abwickeln können und andererseits indem Prozesse durch Digitalisierung und Automatisierung stark vereinfacht werden. Das periodische Auslesen der Fahrleistungsdaten mittels Chipkarte aus den Erfassungsgeräten und ihre Übermittlung per Post oder auf elektronischem Weg an die EZV fallen dadurch weg. Der Bund wird zudem von der kostspieligen Entwicklung und Herausgabe eines Erfassungsgerätes entbunden. Demgegenüber muss er aber die Anbieter für Dienstleistungen entschädigen, die bisher von der EZV wahrgenommen wurden. Für abgabepflichtige Personen, die nicht im internationalen Verkehr tätig sind, wird ein mit dem EETS vergleichbarer nationaler Erhebungsdienst bereitgestellt.

Es ist zu begrüessen, dass die technische Erneuerung des Erfassungssystems zu keinen Mehr- oder Mindereinnahmen aus der LSVA führen. Die Abgabeparameter (Kilometer x massgebendes Gewicht x Tarif) sollen grundsätzlich unverändert bleiben.

2.2

Da sämtliche LSVA-Komponenten ihr technisches Lebensende erreichen und daher zwingend erneuert werden müssen, fallen die im Bericht erwähnten Kosten zur Erneuerung der Systeme unabhängig von dieser Vorlage an. Im Falle einer Nichtrealisierung kämen zudem Zusatzkosten in der Grössenordnung von weiteren 110 Millionen Franken hinzu. Dies hauptsächlich für die Entwicklung und Beschaffung eines LSVA-Erfassungsgerätes als Ersatz für das heutige emotach-Gerät.

2.3

Der Regierungsrat des Kantons Nidwalden nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass die Kantone weiterhin mit gleichbleibenden LSVA-Einnahmen rechnen können, da mit den vorgeschlagenen Änderungen keine signifikanten Mehr- oder Mindereinnahmen zu verzeichnen sind.

3 Antrag

Der Kanton Nidwalden stimmt dem vorliegenden Entwurf vollumfänglich zu.

Der Regierungsrat Nidwalden bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir unterstützen die Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Karin Kayser-Frutschi
Landammann



lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:

- zentrale-psva@ezv.admin.ch



CH-6061 Sarnen, Postfach 1561, SJD

Per E-Mail an:

Eidgenössisches Finanzdepartement
3003 Bern

zentrale-psva@ezv.admin.ch

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.4132
Unser Zeichen: fu

Sarnen, 11. November 2021

Vernehmlassung zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat, *geschätzter Herr*
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung.

Nach Prüfung der Unterlagen teilen wir Ihnen gerne mit, dass wir auf eine inhaltliche Stellungnahme verzichten.

Freundliche Grüsse


Christoph Amstad
Regierungsrat

Kopie an:

- Kantonale Mitglieder der Bundesversammlung
- Kantonspolizei
- Verkehrssicherheitszentrum Obwalden/Nidwalden
- Staatskanzlei (Kommunikation)



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 16. November 2021

Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie den Kantonen den Entwurf einer Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SR 641.81) und der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SR 641.811) zur Vernehmlassung bis zum 19. November 2021 unterbreitet.

Wir sind mit den vorgesehenen Änderungen grundsätzlich einverstanden. Im Zusammenhang mit der neu zu erfassenden Unternehmens-Identifikationsnummer (UID) haben die Kantone mit Mehraufwand zu rechnen (u.a. Erhebung, Erfassung, Übermittlung, Anpassung IT-Struktur, gegebenenfalls Verweigerung bzw. Entzug von Fahrzeugausweis und Kontrollschild). Sollte dieser grösser sein als erwartet, wäre die Entschädigung der Kantone, wie im erläuternden Bericht in Aussicht gestellt (vgl. S. 39), anzupassen.

Die Vollzugsbehörde ([zukünftiges] Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit [BAZG]) will die notwendigen Angaben zu inländischen Motorfahrzeugen aus dem Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) des Bundesamtes für Strassen beziehen. Die UID will sie im Abrufverfahren erfassen (erläuternder Bericht, S. 27). Auf welche Weise die Kantone dem BAZG bzw. dem IVZ die UID zur Verfügung zu stellen haben, wird mit der Vorlage nicht geklärt. Gegebenenfalls wäre ein Mehraufwand der Kantone zu berücksichtigen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung



Marc Mächler
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär





Zusätzlich per E-Mail (in pdf- und Word-Format) an:
zentrale-psva@ezv.admin.ch

Kanton Schaffhausen
Baudepartement
Beckenstube 7
CH-8200 Schaffhausen
www.sh.ch



T +41 52 632 73 67
sekretariat-bd@sh.ch

Baudepartement

Eidgenössisches Finanzdepartement

*per E-Mail als PDF und Word:
zentrale-psva@ezv.admin.ch*

Schaffhausen, 17. November 2021

Vernehmlassung EFD betreffend Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Maurer
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie uns zur Vernehmlassung zum oben genannten Geschäft bis zum 19. November 2021 eingeladen, wofür wir uns bedanken. Wir möchten folgendes anmerken:

Das in der Schweiz verwendete Erfassungssystem zur Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) muss bis spätestens Ende 2024 erneuert werden. Hierbei soll das gesamte LSVA-Erfassungssystem technisch modernisiert und an den europäischen elektronischen Mautdienst (EETS) angeglichen werden. Die Höhe der Abgabe und ihre Berechnungsweise sollen grundsätzlich unverändert bleiben. Wir begrüßen somit die Anpassungen grundsätzlich. Jedoch ist es uns ein Anliegen, dass diese Systemänderung kein *Fait accompli* für die Einführung eines Road Pricing werden darf.

Die vorgesehenen Zuständigkeiten des Vollzugs der LSVA-Gesetzgebung zwischen Bund und Kantonen entsprechen grundsätzlich den heutigen Regelungen. Neu soll allerdings zur genauen Identifikation der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters anlässlich der Verkehrszulassung eines Fahrzeugs auch die Unternehmens-Identifikationsnummer (UID) zwingend angegeben werden müssen. Die Erfassung der UID stellt für die Zulassungsbehörde einen klaren Mehraufwand dar. Einerseits muss die kantonale Fachapplikation für die Erfassung der UID erst angepasst werden und andererseits kann die Zuordnung der korrekten UID recht aufwändig sein, da die

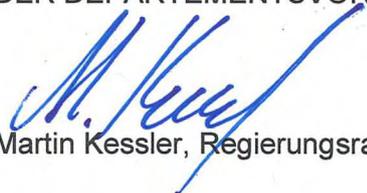
Erfahrung zeigt, dass Halterinnen und Halter ihre Adressänderungen der kantonalen Zulassungsbehörde nicht immer mitgeteilt haben. Liegt keine UID vor, muss die Zulassungsbehörde die Immatrikulation des Fahrzeugs verweigern, was ebenfalls zu mehr Umtrieben führen wird.

Der Kanton Schaffhausen wird heute für den Vollzug der Schwerverkehrsabgabe jährlich mit gut 160'000 Franken entschädigt. Gemäss den Erläuterungen soll diese Entschädigung überprüft werden. Die technische Erneuerung des Erfassungssystems soll gemäss Vorlage zu keinen Mehr- oder Mindereinnahmen aus der LSVA führen, denn die Abgabeparameter bleiben grundsätzlich unverändert. Die Kantone dürfen somit mit gleichbleibenden LSVA-Einnahmen rechnen, was wir begrüssen. Wir gehen davon aus, dass die kantonalen Zulassungsbehörden mit LSVA III unter dem Strich nicht entlastet werden, weshalb die jährliche Entschädigung auf dem bisherigen Niveau bleiben oder, je nach dem mit der UID verbundenen Aufwand, erhöht werden sollte.

Für Rückfragen steht Ihnen Markus Storrer, Leiter Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, gerne zur Verfügung (markus.storrer@sh.ch, Telefon 052 632 76 01). Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

DER DEPARTEMENTSVORSTEHER



Martin Kessler, Regierungsrat

Kopie an

- Finanzdepartement
- Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt
- Tiefbau Schaffhausen

Baudepartement

Vorsteher

Domizil: Olympstrasse 10, Brunnen
Postfach 1250
6431 Schwyz
Telefon 041 819 25 15
www.sz.ch

kantonschwyz



6431 Schwyz, Postfach 1250

Generalsekretariat EFD
Eidgenössisches Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern

Unser Zeichen KNG / 2021.0270
Direktwahl 041 819 25 00
E-Mail andre.rueegsegger@sz.ch
Datum 16. November 2021

Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung
Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 hat das eidgenössische Finanzdepartement EFD die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung in titelvermerkter Angelegenheit bis zum 19. November 2021 eingeladen.

Der Kanton Schwyz begrüsst den vorliegenden Entwurf, das Vorhaben ist ein positives Beispiel eines nutzenstiftenden Digitalisierungsprojekts und einer adäquaten Auslagerung (Outsourcing). Die administrativen Abläufe werden beiderseitig verbessert und damit die Regulierungskosten verringert. Zudem wird der Bund von der Entwicklung eines Erfassungsgerätes entbunden und es kann auf effiziente, spezialisierte Dienstleister zurückgegriffen werden. Insbesondere da die Entwicklung von Erfassungsgeräten kaum als Aufgabe oder Kernkompetenz der öffentlichen Hand bezeichnet werden kann, ist diese Auslagerung zu begrüßen. Den vorgeschlagenen Änderungen ist somit zuzustimmen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse
Baudepartement Kanton Schwyz
Der Vorsteher

André Rüegsegger, Regierungsrat

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches
Finanzdepartement (EFD)
Herr Ueli Maurer
Bundesrat
Bundesgasse 3
3003 Bern

Frauenfeld, 9. November 2021
665

Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabe- verordnung

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Entwürfen für eine Änderung des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG; SR 641.81) sowie der Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV; SR 641.811) und teilen Ihnen mit, dass wir mit den beiden Vorlagen einverstanden sind.

Mit freundlichen Grüssen

Die Präsidentin des Regierungsrates

Maurer

Der Staatsschreiber

RS



Numero
5105

fr

1

Bellinzona
13 ottobre 2021

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale delle finanze
DFF
3003 Berna

trasmessa per email:
zentrale-psva@ezv.admin.ch

Procedura di consultazione concernente la modifica della legge sul traffico pesante e dell'ordinanza sul traffico pesante

Gentili signore,
Egregi signori,

abbiamo ricevuto la vostra lettera del 11 agosto 2021 in merito alla summenzionata procedura di consultazione e, ringraziando per l'opportunità che ci viene offerta di esprimere il nostro giudizio, formuliamo le seguenti osservazioni.

Il sistema di rilevazione attualmente in uso per la riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), deve essere rinnovato e il futuro sistema deve essere armonizzato con gli standard europei.

I fornitori di servizi di rilevazione possono, se ottengono l'autorizzazione da parte dell'autorità, offrire le loro prestazioni in Svizzera. Di fatto viene quindi introdotta una libertà di scelta da parte dei detentori di veicoli pesanti, che potranno scegliere i fornitori autorizzati.

Prendiamo atto che il rinnovo del sistema di rilevazione non comporta né un aumento né una riduzione delle entrate e che la quota TTPCP a favore dei Cantoni resta immutata.

I compiti che attualmente l'autorità cantonale competente per l'ammissione alla circolazione deve svolgere nell'ambito della percezione della tassa sul traffico pesante sono i seguenti: riprendere i dati dei veicoli per permettere all'autorità doganale di fatturare la TTPCP, verificare se sul veicolo messo in circolazione è installato il sistema di rilevazione e gestire integralmente la procedura di fatturazione e incasso della tassa forfettaria.

RG n. 5105 del 13 ottobre 2021

Con la modifica proposta i compiti legati alla tassa forfettaria e alla ripresa dei dati dei veicoli non subiscono modifiche. Per contro invece di verificare l'installazione dell'apparecchio l'autorità cantonale dovrà rilevare il numero IDI.

Per i compiti sopra citati l'autorità cantonale d'immatricolazione riceve un'indennità conformemente all'Ordinanza del DFF di data 5 maggio 2000. Considerato che i compiti per l'autorità cantonale restano praticamente inalterati riteniamo che l'indennità versata non debba subire modifiche.

Vogliate gradire, gentili signore ed egregi signori, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente



Manuele Bertoli

Il Cancelliere



Arnaldo Coduri

Copia a:

- Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch);
- Segreteria generale del Dipartimento delle istituzioni (di-sg.ap@ti.ch);
- Sezione della circolazione (di-sc.direzione@ti.ch);
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch);
- Pubblicazione in Internet.



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Finanzdepartement
Eidgenössische Zollverwaltung (EZV)
Politischer Stab
Monbijoustrasse 40
3003 Bern

Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 laden Sie den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG; SR 641.81) und der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV; SR 641.811) Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat ist mit den Revisionsvorlagen einverstanden und verzichtet auf eine einlässliche Vernehmlassung.

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 9. November 2021



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Urban Camenzind

Roman Balli



Département des
institutions et du
territoire

Cheffe du Département

Place du Château 1
1014 Lausanne

Par e-mail
zentrale-psva@ezv.admin.ch

Lausanne, le 9 novembre 2021

Modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds et de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds
Consultation fédérale

Madame, Monsieur,

Le Canton de Vaud, par le Département des institutions et du territoire (DIT), vous remercie de l'associer à cette procédure de consultation et de lui permettre de donner ses observations dans le cadre de l'objet mentionné en titre.

Après examen des documents de la consultation, je vous informe que le Canton de Vaud est favorable aux projets de modifications présentées et n'a pas de remarques particulières à formuler sur le contenu de ces modifications. Il relève toutefois une erreur dans le rapport explicatif en langue française concernant les art. 47 à 49 (page 31) qui mentionnent que la RPLF des véhicules étrangers continue d'être prélevée par l'autorité d'admission à la circulation du canton de stationnement ; en effet, il s'agit de la RPLF des véhicules suisses.

Par ailleurs, il prend note que ces modifications n'auront pas d'impact financier sur le produit de la redevance distribué aux cantons. En revanche, il relève que la RPLP III sera synonyme d'allègement pour les autorités cantonales – qui ne devront plus vérifier si un système de saisie a été installé mais qui devront enregistrer l'IDE, cas échéant refuser l'immatriculation – et que l'indemnisation des autorités cantonales d'admission à la circulation sera donc examinée.

A cet égard, il paraît judicieux que les autorités cantonales compétentes soient consultées avant toute modification de l'ordonnance du DFF sur l'indemnisation des autorités cantonales pour l'exécution de la redevance sur le trafic des poids lourds et ce afin de s'assurer que les tâches nouvelles seront indemnisées de manière adéquate.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de mes sentiments distingués.


Christelle Luisier Brodard
Conseillère d'Etat



2021.04247

GS / EFD
+ 15. Okt. 2021 +
Reg.-Nr.

P.P. CH-1951
Sion

A-PRIORITY Poste CH SA

Département fédéral des finances
Monsieur Ueli Maurer
Conseiller fédéral
Bundesgasse 3
3003 Bern



Notre réf. C - 48066/CV
Votre réf.

Date 13 OCT. 2021

Modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds et de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de l'avoir associé à la consultation portant sur la modification législative précitée.

Celle-ci est à saluer. Elle présente l'avantage d'introduire un système efficace permettant la perception de ces différentes redevances et autres taxes, tant au sein de l'Union européenne qu'en Suisse.

Pour le surplus, ce projet n'appelle pas de remarque particulière de notre part.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président
Frédéric Favre
Le chancelier
Philipp Spörri



Copie à M. Christian Varone, Commandant de la Police cantonale
zentrale-psva@ezv.admin.ch

Sicherheitsdirektion, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Eidgenössisches
Finanzdepartement EFD
Bundesgasse 3
3003 Bern

T direkt +41 41 728 50 45
alexandra.boller@zg.ch
Zug, 14. Oktober 2021 BOAL
SD SDS 7.11 / 295

**Vernehmlassung zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, sich bis am 19. November 2021 zur obgenannten Vorlage vernehmen zu lassen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat die Sicherheitsdirektion mit der direkten Erledigung der Vernehmlassung beauftragt. Gerne nehmen wir zur Vorlage nachfolgend Stellung.

Mit der Vorlage soll das bisherige Erfassungssystem zur Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) technisch abgelöst und weiterentwickelt werden. Die angestrebte Vereinfachung bei der Erhebung der LSVA und die Verringerung des administrativen Aufwandes bei Transportgewerbe und Bund sind zu begrüßen. Der Kanton Zug unterstützt daher die geplanten Änderungen unter Berücksichtigung des folgenden Antrags:

Antrag:

Den Kantonen ist Gelegenheit zu geben, zu einer allfälligen Änderung der Verordnung des EFD über die Entschädigung der kantonalen Behörden für den Vollzug der Schwerverkehrsabgabe vom 5. Mai 2000 (SR 641.811.911) Stellung zu nehmen. Überdies wäre eine allfällige Änderung der Höhe der Entschädigung den Kantonen im Rahmen der Finanzplanung frühzeitig zu kommunizieren.

Begründung:

Dem erläuternden Bericht ist zu entnehmen, dass mit LSVa III von einer Entlastung der kantonalen Zulassungsbehörden auszugehen sei (Ziff. 4.2). Deshalb sei die Entschädigung, die diesen derzeit gestützt auf die Verordnung des EFD über die Entschädigung der kantonalen Behörden für den Vollzug der Schwerverkehrsabgabe vom 5. Mai 2000 zukommt, zu überprüfen. In diesem Zusammenhang gilt es zu berücksichtigen, dass die Zulassung von Fahrzeugen, welche die pauschale Schwerverkehrsabgabe (PSVA) bezahlen müssen, künftig aufgrund der Erfassung der Unternehmens-Identifikationsnummer (UID) zwar weniger Aufwand verursachen wird. Mit dem Bau der UID-Schnittstellen werden aber auch zusätzliche Kosten für die Kantone zu tragen sein. Der Aufwand für den Einzug der PSVA inkl. Datenpflege bleibt für die Kantone ebenfalls bestehen.

Um sicherzustellen, dass die Kantone ihre Finanzplanung korrekt vornehmen können, müsste ihnen zu einer allfälligen Änderung der Verordnung des EFD über die Entschädigung der kantonalen Behörden für den Vollzug der Schwerverkehrsabgabe vom 5. Mai 2000 die Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt werden und eine Änderung der Höhe der Entschädigung müsste im Rahmen der Finanzplanung frühzeitig kommuniziert werden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unseres Antrags.

Freundliche Grüsse
Sicherheitsdirektion


Beat Villiger
Regierungsrat

Versand per E-Mail an:

- EFD (zentrale-psva@ezv.admin.ch; als PDF- und Word-Version)
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Staatskanzlei (Abschluss der GEVER-Aufgabe und zur Aufschaltung der Vernehmlassung im Internet)
- Strassenverkehrsamt
- Volkswirtschaftsdirektion
- Finanzdirektion

Département fédéral des finances (DFF)

Berne, 29 novembre 2021 / nb
VL LSVA / RPLP

Par e-mail :

zentrale-psva@ezv.admin.ch

Révision de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (RPLP) et de l'Ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds
Prise de position du PLR.Les Libéraux-Radicaux

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

PLR.Les Libéraux-Radicaux n'accepte que partiellement cette proposition de révision de loi. Il salue certes une modernisation du système de prélèvement de la RPLP, cet avant-projet présente toutefois des lacunes importantes qui devront être corrigées par le Conseil fédéral.

Le système actuel date de 2001. Certains des appareils utilisés arrivent en fin de vie technique en 2024. Le PLR reconnaît donc le besoin de moderniser le système de prélèvement de la RPLP. Il partage aussi les objectifs du Conseil fédéral, à savoir saisir les opportunités offertes par les avancées technologiques d'une part, et harmoniser le système avec les normes européennes d'autre part.

Cette révision doit simplifier les processus de prélèvement de la RPLP et réduire la charge administrative des entreprises de transport. Elle ne doit pas engendrer une augmentation des recettes pour la Confédération. Les coûts pour les entreprises de transport devraient, une fois la phase de transition passée, diminuer, grâce à l'usage de nouvelles technologies plus efficaces et le recours au savoir-faire du secteur privé. Ce renforcement de l'efficacité doit constituer un objectif explicite de cette réforme. Or, le Conseil fédéral reste très prudent dans son rapport, ne parlant d'économie de coûts qu'au conditionnel. Des garanties de futures économies doivent être fournies si l'on veut justifier des frais d'investissement évalués à près de 150 millions CHF.

Il est en outre essentiel pour les Libéraux-Radicaux que le calcul fondamental de la RPLP, à savoir la multiplication du poids total, des kilomètres et de la classe d'émission du véhicule, reste inchangé. Or, ce modèle est partiellement remis en question par le Conseil fédéral, qui ouvre la voie à une prise en compte non plus du poids total, mais du nombre d'essieux de la remorque comme base de calcul. Ce système forfaitaire est problématique, car son degré de précision est moindre que celui du système actuel, qui prend strictement en compte le poids exact. Le PLR demande donc au Conseil fédéral de prendre connaissance des réticences de la branche et d'adapter sa proposition en conséquence.

Les entreprises de transport routier ont besoin, comme le secteur privé dans son ensemble, de prévisibilité. Or, celle-ci n'est pas toujours garantie. Par exemple, elles doivent avoir des garanties selon lesquelles les nouveaux véhicules resteront durant une période suffisamment longue dans la classe de véhicule la meilleure marché pour le calcul de la RPLP. Seules ces garanties permettent d'encourager les investissements dans des véhicules modernes et donc peu polluants.

Enfin, le PLR demande au Conseil fédéral qu'il mette en œuvre dans le cadre de cette révision les éléments concernant la RPLP de la motion [19.4381](#) « Conditions-cadres pour les véhicules moins polluants », adoptée par les Chambres fédérales. En effet, des conditions-cadres plus avantageuses favoriseraient le recours à des véhicules à propulsion sans carburants fossiles. Réduire la RPLP pour ces véhicules aura donc un impact environnemental positif.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agrèer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

PLR.Les Libéraux-Radicaux
Le Président



Thierry Burkart
Conseiller aux Etats

La secrétaire générale



Fanny Noghero



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



Elektronisch an:
zentrale-psva@ezv.admin.ch

Bern, 16. November 2021

Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Die SVP kann der Erneuerung des elektronischen Erfassungssystem zur Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in dieser Form nicht zustimmen. Zwar ist die Erneuerung insofern begrüssenswert, als dass diese zu einer administrativen Entlastung der Schweizer KMU im Transportgewerbe und der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) führen soll. Die Erneuerung hat jedoch einnahmeneutral für den Staat sowie kostenneutral für die Abgabepflichtigen zu erfolgen.

Die SVP wird jegliche Abgabenerhöhung – auch verdeckte durch eine geänderte Berechnungsgrundlage – bekämpfen. Aus diesem Grund lehnt die SVP die vorliegenden Änderungen im Bereich der Bemessungsgrundlage und Abgabenerhebung ab, wonach der Bundesrat neben dem höchstzulässigen Gesamtgewicht alternativ die Anzahl Achsen hinzuziehen können soll. Überhaupt lehnt die SVP die Kompetenzdelegation bei der Festlegung der Bemessungsgrundlage an den Bundesrat strikt ab.

Die SVP ist damit einverstanden, dass das Erhebungssystem der Schweizer Schwerverkehrsabgabe auch künftig mit den Standards der EU abgestimmt wird, sofern weiterhin explizit auf eine Übernahme entsprechender EU-Richtlinien verzichtet wird und der grenzüberschreitende Verkehr im Sinne einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des heimischen Transportgewerbes dadurch vereinfacht und beschleunigt werden kann. Durch die Umstellung auf ein europaweit standardisiertes Erhebungssystem entfällt seitens des Bundes die Entwicklung und Herausgabe eines eigenen Erfassungsgerätes. Diese Einsparungen sowie die erhebliche Verringerung des Administrativaufwandes durch den Wegfall des manuellen Einlesens einer Chipkarte muss aus Sicht der SVP jedoch auch messbare Einsparungen bei den betreffenden Verwaltungseinheiten mit sich bringen. Der lapidare Verweis, dass diese Einsparungen bereits bei den Effizienzgewinnen des Projekts DaziT eingerechnet seien, ist aus Sicht der SVP unzureichend.

Für die SVP ist darüber hinaus klar, dass die kostenlose Abgabe des Erfassungsgerätes weiterhin zwingend gewährleistet bleiben muss (Art. 21 E-SVAV) oder diese Mehrkosten zumindest vollständig durch anderweitige Einsparungen (bspw. durch einen verringerten Wartungs- und Kontrollaufwand der Erhebungsgeräte) kompensiert werden müssen. Wenn Fahrzeughalter schon Abgaben in der Gesamthöhe von rund 1,6 Mia. Franken leisten, dann sollen diese nicht auch noch mit den Kosten für das technische Equipment für die Erfassung belastet werden.

Änderungen im Bereich der Bemessungsgrundlage und Abgabenerhebung dürfen nicht zu einer verdeckten Erhöhung der Abgabe führen

Bei den Bemessungsgrundlagen soll der Bundesrat neben dem höchstzulässigen Gesamtgewicht alternativ die Anzahl Achsen hinzuziehen können. Die SVP sieht diese vorgesehenen Änderungen kritisch und verortet in den Bemessungsgrundlagen eine drohende, verdeckte Abgabenerhöhung. Die Aufgabe der Herausgabe eigener Erfassungsgeräte sollte nochmals eingehend überprüft werden, sind doch auf dem freien Markt aktuell keine Erfassungsgeräte mit der notwendigen Erfassungsgenauigkeit erhältlich.

Dies käme einem Paradigmenwechsel bei der Erfassung gleich: Anstelle der genauen Gewichtserfassung wäre die Anzahl der Anhängerachsen ausschlaggebend, wodurch die LSVA-Erhebung weitaus ungenauer ausfallen würde, als dies mit dem heutigen System der Fall ist. Dies würde nicht nur die verursachergerechte Abgabenerhebung schwächen, sondern aufgrund der eingeschränkten Kombinationsmöglichkeiten von Zugfahrzeugen und Anhängern auch die Wirtschaftlichkeit der Fuhrparks der Transportunternehmen in erheblichem Masse schmälern. Die Zielerreichung der Umwelt- und Verlagerungszielsetzungen der LSVA würde damit ebenfalls tangiert, haben die Transportunternehmen ihre Fuhrparks doch seit Einführung der LSVA im Jahr 2001 fortlaufend optimiert. Für den Fall, dass der Bund am vorgeschlagenen Systemwechsel festhält, d. h. ein Erfassungsgerät ohne die Möglichkeit der kilogrammgenauen Erfassung und Abrechnung einführt, müssen die damit für die betroffenen Fahrzeughalter einhergehenden Nachteile aus Sicht der SVP zwangsläufig durch eine Anpassung der massgeblichen Stellgrössen ausgeglichen werden.

Die in Art. 6 Abs. 1 E-SVAG vorgesehene Kompetenzdelegation an den Bundesrat bei der Festlegung der Bemessungsgrundlage lehnt die SVP kategorisch ab. Vielmehr hat das Parlament als gesetzgebende Gewalt die Bemessungsgrundlage selbst zu definieren.

Keine weitere Zweckentfremdung von LSVA-Einnahmen zugunsten der Verwaltung

Die vom Bundesrat angekündigte Überprüfung der pauschalen Aufwandsentschädigung für den Bund und die Kantone aus den Einnahmen der LSVA darf aus Sicht der SVP keinesfalls in einer Erhöhung der Entschädigung münden. Es wäre nicht nachvollziehbar, weshalb noch weitere Mittel aus den Einnahmen der LSVA zugunsten des Verwaltungsapparates zweckentfremdet werden sollen, obwohl doch die vorliegende Erneuerung des Erhebungssystems ebendiesen verschlanken soll. Aus Sicht der SVP wäre vielmehr eine Senkung der Entschädigung bestehend aus 5 Prozent des Bruttoertrages der Einnahmen zu prüfen. Analog würde die SVP eine Erhöhung der Entschädigung für die kantonalen Zulassungsbehörden ablehnen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller
Nationalrat

Madame, Monsieur,

Avec votre courrier du 11 août, vous avez soumis la consultation sur la « Modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds » à l'Association des Communes Suisses (ACS) pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1600 communes affiliées à l'ACS.

Toutefois, après avoir étudié les documents, nous vous informons que l'ACS ne prendra pas position sur cet objet.

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

Manon Röthlisberger

Absente le vendredi

Association des Communes Suisses

Déléguée pour la Suisse romande

Responsable des domaines environnement, énergie, aménagement et mobilité

Tel. 031 380 70 10

manon.roethlisberger@chgemeinden.ch

www.chgemeinden.ch



SGV - Gemeinsam für starke Gemeinden

Der [Schweizerische Gemeindeverband](#) vertritt die Anliegen der Gemeinden auf nationaler Ebene. Er setzt sich dafür ein, dass der Gestaltungsspielraum der Gemeinden nicht weiter eingeschränkt wird. Er informiert in der «**Schweizer Gemeinde**» - [hier](#) geht es zur aktuellen Ausgabe - im Internet und an Fachtagungen über kommunalpolitisch relevante Themen und gute Praxisbeispiele. Unter den Gemeinden fördert er den Austausch, mit dem Ziel, ihre Leistungsfähigkeit zu steigern.

Eidgenössisches Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern

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

19. November 2021

**Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung:
Stellungnahme economiesuisse**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Maurer
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie uns eingeladen, zu einer Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft bündelt economiesuisse die Interessen von rund 100'000 Schweizer Unternehmen mit etwa 2 Mio. Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und diverse Einzelfirmen. Alle diese Mitglieder sind an einem nachfragegerechten, hochwertigen Gesamtverkehrssystem interessiert, in dem Personen und Güter verlässlich und kostengünstig transportiert werden können.

economiesuisse begrüsst die technische Modernisierung der LSVa grundsätzlich, verbindet damit aber die Erwartung einer wirtschaftsfreundlichen und vollständig digitalisierten Lösung, die auch mit der inhaltlichen Weiterentwicklung der LSVa abgestimmt ist. Entsprechend sehen wir Anpassungsbedarf an der Vernehmlassungsvorlage. Ein neues System muss auf staatlicher Seite einnahmenneutral sein, darf auf Seiten der Wirtschaft nicht zu höheren Abgaben oder mehr Bürokratie führen und muss die Planungs- und Investitionssicherheit der Unternehmen gewährleisten. Betriebskosten und administrativer Aufwand sollten dank eines durchgehend digitalisierten Prozesses sinken und die Effizienz der Abgabenerhebung sollte steigen. Eine technologieneutrale Rechtsgrundlage und ein aufwärtskompatibles System sind wichtige Grundlagen hierfür. Derweil enthält die Vernehmlassungsvorlage auch beachräftenswerte Elemente wie die Beschaffung einer technischen Lösung am Markt und die fortschreitende Angleichung an den European Electronic Tolling Service (EETS).

Detaillierte Ausführungen zu dieser Position finden Sie nachfolgend.

Prozessdigitalisierung muss ein effizienteres Erhebungssystem nach sich ziehen

economiesuisse begrüsst es, dass mit der Modernisierung der LSVA die Regulierungskosten für die betroffenen Unternehmen sinken sollen. Ein tieferer administrativer Aufwand unterstützt indirekt Produktivitätsfortschritte und erhöht die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. Aus volkswirtschaftlicher Sicht wäre ergänzend auch ein tieferer Aufwand bei der öffentlichen Hand anzustreben. Der erläuternde Bericht zur Vernehmlassungsvorlage lässt darauf schliessen, dass durch die vorgeschlagenen Anpassungen die Betriebskosten des Systems nicht sinken. Aus Sicht der Wirtschaft müssten auch diese reduziert werden oder zumindest in einem eindeutig positiven Verhältnis zu den Investitionen in ein neues System stehen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob der parallele Betrieb dreier Erhebungssysteme für verschiedene Zielgruppen eine geeignete Vorgehensweise darstellt oder ob es bessere Varianten gäbe, um die Bedürfnisse der unterschiedlichen Zielgruppen abzuholen. Gerade die Aufgabenteilung zwischen Zollverwaltung, EETS-Anbietern und einem nationalen Anbieter mit einer Sonderrolle wirkt komplex und entsprechend risikobehaftet. Aus den Vernehmlassungsunterlagen geht nicht hervor, dass diesbezüglich verschiedene Alternativen geprüft wurden. Des Weiteren ist anzumerken, dass die Digitalisierung enorme Effizienzpotentiale mit sich bringt, aber grundsätzlich eine vollständige Neukonzeption von Prozessen erfordert. Auch diesbezüglich geht unseres Erachtens nicht aus den Unterlagen hervor, in welchem Ausmass das entsprechende Potential tatsächlich genutzt wird. Ein wesentlicher Teil der Vereinfachungen und Kostensenkungen scheint auf den Einbezug dritter Dienstleister zurückführbar anstatt auf die schlanke Prozessgestaltung und den gezielten Einsatz neuer technischer Hilfsmittel.

Abstimmung mit der inhaltlichen Weiterentwicklung der LSVA sicherstellen

Im Rahmen des Verlagerungsberichts 2021 wird der Bundesrat seine Pläne für die inhaltliche Weiterentwicklung der LSVA skizzieren. Aus der Sicht von economiesuisse ist es nicht nachvollziehbar, dass diese Überlegungen von der technischen Modernisierung des Erhebungssystems entkoppelt sind. Das «was» ist für das «wie» schliesslich entscheidend. Im Idealfall sollte eine neue technische Lösung mit dem Zeithorizont 2024+ nicht für die heutigen, sondern die künftigen Ziele und Ansprüche der LSVA konzipiert werden. Somit wäre es aus unserer Sicht sinnvoll diese Koordination im weiteren Prozess zu stärken.

Investitions- und Planungssicherheit der Unternehmen gewährleisten

Die Systemumstellung von einer genauen auf eine angenäherte, achsenbasierte Bemessung des Gesamtgewichts von Schwerverkehrsfahrzeugen sehen wir kritisch. Diese Änderung kann bei betroffenen Unternehmen erheblichen Anpassungsbedarf auslösen, da die Fahrzeugkompositionen nach einem neuen Prinzip optimiert werden müssen. Dies kann zu Problemen mit bereits getätigten Investitionen führen und diese obsolet machen. Aus der Sicht von economiesuisse ist im erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage nicht ausreichend dargelegt, warum eine Modernisierung der Erhebungslösung zwingend einen solchen Systemwechsel erfordert. Es liegt die Vermutung nahe, dass eine genaue Gewichtsbemessung dank technologischem Fortschritt in Zukunft einfacher und effizienter möglich sein wird. Diese wäre auch im Sinne aller Beteiligten, da präzisere Daten eine präzisere Abgabenerhebung mit weniger Streuverlusten ermöglichen. Entsprechend befürwortet economiesuisse die Beibehaltung des heutigen Systems. Sollten die technischen Voraussetzungen und die EETS-Einbindung dies tatsächlich nicht erlauben, müsste die achsenbasierende Bemessung höchstens als Übergangslösung gewählt werden, bis die nötigen Voraussetzungen für die genaue Bemessung vorhanden sind. In dieser Übergangsphase müssten die Unternehmen mit den richtigen Rahmenbedingungen vor Zusatzkosten geschützt werden, beispielsweise durch einen «regulatory holiday» für bereits im Verkehr stehende Fahrzeuge. Zwingend wäre auch, dass der Bundesrat die Parameter (insb. zulässiges Gewicht pro Achse in Art. 6 E-SVAV) so festlegt, dass Mehrbelastungen im Vergleich zur genauen Berechnung minimiert werden.

Marktlösung und EETS-Anbindung werden begrüsst

economiesuisse begrüsst es explizit, dass die Verwaltung für die notwendige technische Ausrüstung eine Lösung am Markt beschaffen will und auf eine erneute Eigenentwicklung verzichtet. Dadurch können Komplexität und Projektrisiken tendenziell reduziert und spezialisiertes Know-how aus der Privatwirtschaft genutzt werden. Auch lassen sich allfällige technische Fortschritte auf diese Weise besser in das System integrieren.

Eine technologie neutrale gesetzliche Grundlage, die ein aufwärtskompatibles System zulässt, ist entscheidend. Diese erscheint uns insbesondere durch Art. 17-20 E-SVAV gewährleistet. Darüber hinaus begrüssen wir die gesamtheitliche Annäherung an das Erhebungssystem der EU. Dieser Schritt dürfte die Hürden im grenzüberschreitenden Verkehr senken und sich somit für alle Seiten positiv auswirken. Letztlich ist zu betonen, dass das neue LSVA-Erhebungssystem auch in die Digitalisierung der EZV-Prozesse, die im Rahmen von DazIT erarbeitet werden, eingebunden bzw. sinnvolle Schnittstellen zwischen den verschiedenen Systemen geschaffen werden müssen, um so den administrativen Aufwand für Firmen zusätzlich zu reduzieren.

Wir danken Ihnen herzlich für die Berücksichtigung unserer Argumente und stehen Ihnen bei Bedarf gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung



Lukas Federer
Projektleiter Infrastrukturen



Eidgenössisches Finanzdepartement
Eidgenössische Zollverwaltung
Taubenstrasse 16
3003 Bern
zentrale-psva@ezv.admin.ch

Bern, 16. November 2021 sgv-KI/ap

Vernehmlassungsantwort: Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) und der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 11. August 2021 lädt das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) ein, sich zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung) zu äussern. Wir danken für die Einladung.

Das aktuelle Erfassungsgerät für die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und die strassenseitige LSVA-Infrastruktur erreichen per Ende 2024 ihre ordentliche Lebensdauer. Zudem laufen die Wartungsverträge aus und Systemkomponenten müssen ersetzt werden. Bei dieser Gelegenheit soll das gesamte LSVA-Erhebungssystem technisch modernisiert und an den europäischen elektronischen Mautdienst (EETS) angeglichen werden.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt die vorliegende Revision ab.

In den vergangenen Jahren ist die Lastwagenflotte in der Schweiz stark modernisiert worden. Die Branche unternimmt viel, um die Schadstoffemissionen zu reduzieren. Trotzdem haben in der Vergangenheit Änderungen der gesetzlichen Vorgaben immer wieder zu Tarifierhöhungen in der LSVA geführt. Dies ist umso bedeutender, als dass diese ein entscheidender Kostenfaktor im Strassengütertransport ist.

Der sgv fordert, dass jegliche technische Umstellung für die Abgabepflichtigen kostenneutral erfolgt. Mehrbelastungen der Fahrzeughalter und Mehreinnahmen durch den Bund lehnt der sgv ab. Abgelehnt wird durch den sgv insbesondere der beantragte Wechsel von einer kilogrammgenauen Erfassung der Anhänger zu einer pauschalisierten Erfassung, gemäss der sich das massgebende Gewicht aus der Anzahl Achsen multipliziert mit dem Faktor XY (Kilogramm) berechnen würde.

Dieser Systemwechsel hätte zwar den Vorteil, dass Transportunternehmen administrativ entlastet werden, indem sie einerseits mit Hilfe eines EETS-Anbieters die Abgabe auch in den europäischen Staaten abwickeln können und andererseits indem Prozesse durch Digitalisierung und Automatisierung vereinfacht werden. Zudem würde der Bund von der kostspieligen Entwicklung und Herausgabe eines Erfassungsgerätes entbunden. Doch weil auf dem freien Markt offenbar keine erfassungsgenaue Geräte vorhanden sind, würde anhand der genauen Gewichtserfassung nur noch die Anzahl der Anhängerachsen zum Bewertungsmaßstab genommen mit der Folge ungenauer LSVA-Abgabebeträge im Vergleich zu heute.

In den vergangenen beiden Jahrzehnten seit Bestehen der LSVA haben die Transportunternehmen ihre Flotten aus betrieblichen aber auch aus umweltpolitischen Gründen laufend optimiert. Der Systemwechsel würde jetzt gravierende Auswirkungen auf das Transportgewerbe haben und die optimierten Fuhrparks entwerten.

Hält der Bund trotz diesen Einwänden am Systemwechsel fest, sind die Nachteile der Fuhrhalter zu kompensieren. Dabei steht die Bemessungsgrundlage für Anhänger im Fokus, wonach sich das massgebende Gewicht bei Anhängern aus der Anzahl Achsen multipliziert mit 9000 kg berechnen soll (Art. 6 Abs. 2 E-SVAV). Der Fachverband ASTAG – Mitglied beim Schweizerischen Gewerbeverband sgv – hat diesen Berechnungsprozess in der Projektphase eng begleiten dürfen und immer wieder darauf hingewiesen, dass der Multiplikator von 9000 kg pro Achse zu hoch angesetzt ist. In der Zwischenzeit hat sich dieser Befund bestätigt.

Der sgv fordert aus diesem Grund in Art. 6 E-SVAV für die Berechnung des massgebenden Anhänger gewichts einen Multiplikator von 7000 kg pro Anhängerachse einzusetzen und verweist in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahme der ASTAG.

Im Übrigen verweist der sgv auch auf die anderen von der ASTAG eingebrachten Anmerkungen in den Art. 6 Abs. 1 E-SVAG, Art. 12b E-SVAG, Art. 20c E-SVAG, Art. Art. 21 E-SVAV und Art. 50 E-SVAV.

Wir danken für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Dieter Kläy
Ressortleiter

Beilage

- Stellungnahme ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit in eingangs erwähnter Sache Stellung nehmen zu können.

Da diese Vorlage gemäss Dossieraufteilung zwischen economiesuisse und dem Schweizerischen Arbeitgeberverband von economiesuisse bearbeitet wird, verzichten wir auf eine Stellungnahme zu dieser Vernehmlassung.

Ich wünsche Ihnen einen schönen Tag.

Freundliche Grüsse

Sabine Maeder

Assistentin

SCHWEIZERISCHER ARBEITGEBERVERBAND

Hegibachstrasse 47

Postfach

8032 Zürich

Tel. +41 44 421 17 17

Fax +41 44 421 17 18

Direktwahl: +41 44 421 17 42

maeder@arbeitgeber.ch

<http://www.arbeitgeber.ch>



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Bundesgasse 3
3003 Bern

zentrale-psva@ezv.admin.ch

Bern, 27. Oktober 2021

Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Maurer,

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Im Folgenden nehmen wir gerne dazu Stellung.

Die LSVA ist einer der wichtigsten Pfeiler der erfolgreichen schweizerischen Verlagerungspolitik im Güterverkehr. Die LSVA muss allerdings nicht nur technisch – wie mit der vorliegenden Revision hauptsächlich vorgesehen –, sondern auch inhaltlich möglichst rasch weiterentwickelt und erhöht werden. Erst wenn die LSVA die externen Kosten des Strassengüterverkehrs vollumfänglich erfasst, kann gegenüber dem Schienengüterverkehr von einer fairen Bepreisung gesprochen werden. Leider ist dies aktuell sehr deutlich nicht der Fall, wie die kürzlich wieder publizierten Erhebungen des ARE eindrücklich zeigen. Der SGB schliesst sich deshalb der Forderung der Alpen-Initiative an, dass die LSVA möglichst rasch im Rahmen des Landverkehrsabkommens ausgereizt und künftig unter anderem nach CO₂-Emissionsklassen erhoben wird.

Natürlich sind die mit dieser Vorlage zu erzielenden administrativen Erleichterungen grundsätzlich zu begrüssen, allerdings führen sie eben auch dazu, dass der Strassengüterverkehr gegenüber dem Schienengüterverkehr an Attraktivität gewinnt. Damit die Verlagerungspolitik deshalb keine Dämpfer erfährt, braucht es parallel dazu ein Massnahmenbündel, welches diese neuen Wettbewerbsvorteile kompensiert. Neben einer Erhöhung der Abgabe (wie oben erwähnt), könnten beispielsweise die Trassenpreise für die Güterbahn gesenkt und administrative Vorgänge bei grenzüberschreitenden Schienentransporten vereinfacht werden.

Im Rahmen der vorgeschlagenen Verordnung kann jeder Betrieb, der vorsätzlich die Abgabe umgehen will, mit einer Geldstrafe bis zur Höhe des Fünffachen des normalen Abgabebetrags belegt werden. Da sich dieser Beitrag bei einer Fahrt durch die Schweiz aktuell auf etwa 300 Franken beläuft, beträgt die Höchststrafe somit 1500 Franken. Angesichts des aktuellen Kontrollregimes ist die Abschreckungswirkung dieses Betrags allerdings viel zu tief, der Höchstbetrag muss daher deutlich angehoben werden.

Die Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen beträgt in der Schweiz maximal 80 km/h, wird aber in der Praxis gemäss Verlagerungsbericht schlecht eingehalten. Dadurch steigen neben der Unfallgefahr auch die Treibhausgas- und die Lärmemissionen. Vor diesem Hintergrund schliessen wir

uns der Forderung der Alpen-Initiative an, dass mit der Einführung des neuen Erfassungssystems EETS-CH sichergestellt werden muss, dass die systematische Missachtung der Höchstgeschwindigkeiten auf Schweizer Strassen verunmöglicht oder zumindest drastisch reduziert wird. Des Weiteren soll geprüft werden, ob mit dem neuen digitalen System auch Verstösse gegen Arbeits- und Ruhezeiten-Vorgaben sowie Kabotage-Regelungen verunmöglicht bzw. registriert und gebüsst werden können.

Wir danken Ihnen herzlich für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

DFF
Monsieur Ueli Maurer
Conseiller fédéral et Chef du Département
Palais fédéral
Berne

Courriel : zentrale-psva@ezv.admin.ch

Berne, le 24 novembre 2021

Modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds et de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds. Consultation.

Monsieur le Conseil fédéral,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de nous prononcer sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous faisons parvenir notre avis.

Travail.Suisse, l'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses, est favorable aux modifications prévues. En effet, en raison de l'arrivée à échéance de leur durée de vie normale de l'appareil d'enregistrement et de l'infrastructure routière de la RPLP à la fin 2024, de l'expiration prochaine des contrats de maintenance et de la nécessité de remplacer des composants du système, il est nécessaire de moderniser l'ensemble du système de perception de la RPLP sur le plan technique. Il s'agit aussi de le mettre en conformité avec le service européen de télépéage (SET).

Par ailleurs, le montant de la redevance et son mode de calcul restent fondamentalement inchangés.

Au vu de ces conditions, Travail.Suisse, l'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses, soutien les modifications prévues de la loi et de l'ordonnance.

N'étant pas une organisation spécialisée sur des aspects concrets liés au trafic des poids lourds, nous renonçons à examiner plus en détail ce projet et à vous faire des commentaires de nature technique sur des points particuliers.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Adrian Wüthrich, président de Travail. Suisse



Denis Torche, responsable du dossier service public



Eidg. Finanzdepartement (EFD)

3003 Bern

per E-Mail: zentrale-psva@evz.admin.ch

Bern, den 16. November 2021

Vernehmlassung zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) und der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Mit Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie die Vernehmlassung zu einer Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der dazugehörigen Schwerverkehrsabgabeverordnung eröffnet.

Der AGVS anerkennt die Notwendigkeit, das bisherige Erfassungssystem (LSVA II) durch ein neues System (LSVA III) zu ersetzen. Dabei ist jedoch von entscheidender Bedeutung, dass dieser rein technisch bedingte kostenneutral für die Abgabepflichtigen ausgestaltet wird. Da die Kostenneutralität nicht gewährleistet ist, lehnt der AGVS diese Vorlage ab. Nicht unterstützt wird insbesondere der vorgeschlagene Wechsel von einer kilogrammgenauen Erfassung der Anhänger zu einer pauschalisierten Erfassung. Die Absicht der EZV, nicht mehr selbst ein auf die spezifischen Anforderungen der LSVA abgestimmtes Erfassungsgerät herzustellen und anzubieten, ist zwar nachvollziehbar, allerdings sind derzeit auf dem freien Markt keine Erfassungsgeräte mit der notwendigen Erfassungsgenauigkeit erhältlich. Deshalb käme der geplante Systemwechsel einem radikalen Paradigmenwechsel gleich, weil anstelle der genauen Gewichtserfassung nur noch die Anzahl der Anhängerachsen ausschlaggebend wäre – mit der zwangsläufigen Folge ungenauer LSVA-Abgabebeträge im Vergleich zum heutigen System.

Dieser grundlegende Systemwechsel würde insbesondere auch die Flexibilität der Transportunternehmen hinsichtlich der Kombinationsmöglichkeiten von Zugfahrzeugen und Anhängern in schwerwiegender Weise tangieren.

Seit Einführung der LSVA im Jahr 2001 haben die Transportunternehmen ihre Flotten laufend optimiert. Das Ziel war, damit die Verlagerungs- und Umweltzielsetzungen der LSVA zu erfüllen, andererseits aber auch betriebswirtschaftliche Verbesserungen vorzunehmen, d.h. eine möglichst geringe Tarifbelastung zu erreichen. Der vom Bund vorgeschlagene Systemwechsel würde die solchermassen optimierten Fuhrparks nun auf einen Schlag entwerten und abermals zu einem erheblichen und kostspieligen Anpassungsbedarf führen.

Denn nur so könnten die Unternehmen und Fahrzeughalter individuelle Mehrbelastungen minimieren und gleichzeitig die wirtschaftlich erforderliche Variabilität der Fahrzeugkombinationen bewahren.

Der AGVS unterstützt zudem die detaillierte Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes Astag und strasseschweiz.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Thomas Hurter
Zentralpräsident



Olivier Maeder
Mitglied der Geschäftsleitung



Eidg. Finanzdepartement (EFD)
3003 Bern

per E-Mail:
zentrale-psva@evz.admin.ch

Bern, 10. November 2021

Vernehmlassung: Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

1 | 4 Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie die Vernehmlassung zu einer Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der dazugehörigen Schwerverkehrsabgabeverordnung eröffnet.

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVa ist ein entscheidender Kostenfaktor im Strassengütertransport. In der Vergangenheit haben Änderungen der gesetzlichen Vorgaben immer wieder zu Tarifierhöhungen geführt – trotz nachweislich massiven Fortschritten bei der Flottenmodernisierung und damit weniger Schadstoffemissionen.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG, der die Interessen des Schweizer Güter- und Personentransports auf der Strasse vertritt, bedankt sich deshalb für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Im Namen unserer rund 4'200 Mitglieder und aller unserer Sektionen äussern wir uns gerne wie folgt.

1. Grundsätzliche Ablehnung des Projekts

Die ASTAG anerkennt die Notwendigkeit, das bisherige Erfassungssystem (LSVA II) durch ein neues System (LSVA III) zu ersetzen. Dabei ist jedoch von entscheidender Bedeutung, dass dieser rein technisch bedingte Systemwechsel einnahmenneutral für den Staat und kostenneutral für die Abgabepflichtigen ausgestaltet wird. Auf Basis eines einstimmigen Beschlusses des Zentralvorstands lehnt die ASTAG jegliche Systemanpassungen ab, die zu höheren Gesamteinnahmen des Bundes und/oder zu einer Mehrbelastung der abgabepflichtigen Fahrzeughalter führen.

Nicht unterstützt wird insbesondere der vorgeschlagene Wechsel von einer kilogrammgenauen Erfassung der Anhänger zu einer pauschalisierten Erfassung, gemäss der sich das massgebende Gewicht aus der Anzahl Achsen multipliziert mit dem Faktor XY (Kilogramm) berechnen würde.

Die Absicht der EZV, nicht mehr selber ein auf die spezifischen Anforderungen der LSVA abgestimmtes Erfassungsgerät herzustellen und anzubieten, ist zwar nachvollziehbar, weil die Geräteherstellung keine vordringliche Bundesaufgabe ist. Allerdings sind derzeit auf dem freien Markt keine Erfassungsgeräte mit der notwendigen Erfassungsgenauigkeit erhältlich. Deshalb käme der geplante Systemwechsel einem radikalen Paradigmenwechsel gleich, weil anstelle der genauen Gewichtserfassung nur noch die Anzahl der Anhängerachsen ausschlaggebend wäre – mit der zwangsläufigen Folge ungenauer LSVA-Abgabebeträge im Vergleich zum heutigen System.

Dieser grundlegende Systemwechsel würde insbesondere auch die Flexibilität der Transportunternehmen hinsichtlich der Kombinationsmöglichkeiten von Zugfahrzeugen und Anhängern in schwerwiegender Weise tangieren. Seit Einführung der LSVA im Jahr 2001 haben die Transportunternehmen ihre Flotten laufend optimiert. Das Ziel war, damit die Verlagerungs- und Umweltzielsetzungen der LSVA zu erfüllen, andererseits aber auch betriebswirtschaftliche Verbesserungen vorzunehmen, d. h. eine möglichst geringe Tarifbelastung zu erreichen. Der vom Bund vorgeschlagene Systemwechsel würde die solchermaßen optimierten Fuhrparks nun auf einen Schlag entwerten und abermals zu einem erheblichen und kostspieligen Anpassungsbedarf führen – selbst unter Anwendung der unbedingt notwendigen, bereits geplanten, erleichterten Auf- und Ablastungsmöglichkeiten. Denn nur so könnten die Unternehmen und Fahrzeughalter individuelle Mehrbelastungen minimieren und gleichzeitig die wirtschaftlich erforderliche Variabilität der Fahrzeugkombinationen bewahren.

Vor diesem Hintergrund spricht sich die ASTAG gegen den Systemwechsel aus, sofern mit dem neuen Erfassungsgerät eine kilogrammgenaue Abrechnung der LSVA sowohl für Zugfahrzeuge wie für Anhänger und Auflieger nicht mehr möglich sein sollte.

2. Reduktion des massgebenden Anhängerachsgewichts

Für den Fall, dass der Bund am vorgeschlagenen Systemwechsel festhält, d. h. ein Erfassungsgerät ohne die Möglichkeit der kilogrammgenauen Erfassung und Abrechnung einführt, müssen die damit für die betroffenen Fahrzeughalter zwangsläufig einhergehenden Nachteile durch eine Anpassung der massgeblichen Stellgrössen bestmöglich ausgeglichen werden. Im Mittelpunkt steht dabei die Bemessungsgrundlage für Anhänger, konkret der Vorschlag gemäss Art. 6 Abs. 2 E-SVAV, wonach sich das massgebende Gewicht bei Anhängern aus der Anzahl Achsen multipliziert mit 9000 kg berechnen soll.

Die ASTAG hat den Berechnungsprozess in der Projektphase eng begleiten dürfen und immer wieder darauf hingewiesen, dass der vorgeschlagene Multiplikator von 9000 kg pro Achse zu hoch angesetzt ist. Unterdessen hat sich die Kritik bei den ASTAG-Mitgliedern aufgrund der vertieften Beschäftigung mit der Materie deutlich akzentuiert. Der ASTAG wurden Berechnungsbeispiele vorgelegt, die alle klar aufzeigen, dass mit dem Systemwechsel Nachteile in Form von Flexibilitätseinbussen einhergehen, namentlich bei der Verwendung standardisierter Fahrzeugkombinationen.

Beispiel 1:

Für den Transport leichter Güter werden Anhänger meist abgelastet, ein Zweiachs-Normalanhänger beispielsweise von 18 t auf 8 t. Nach dem heutigen Abgabesystem und bei einer Fahrleistung von jährlich 70'000 km bezahlt man für eine Fahrzeugkombination bestehend aus einem Zugfahrzeug mit einem Gesamtgewicht von 18 t und einem Gesamtzugsgewicht von 40 t sowie einem Anhänger mit einem abgelasteten Gesamtgewicht von 8 t derzeit 41'496 Franken (massgebendes Gewicht = 26 t). Nach dem neuen Abgabesystem dagegen würde sich der Betrag ausgehend von einem massgebenden Gewicht von 36 t (18 t + 2x9 t) auf 57'456

Franken belaufen – eine Erhöhung um nahezu 40 Prozent. Um diese exorbitante Kostensteigerung vollumfänglich zu vermeiden, bliebe dem Unternehmer im vorliegenden Beispiel nur die Möglichkeit, das Gesamtzugsgewicht auf 26 t zu reduzieren. Dies hätte jedoch zur Konsequenz, dass die Zugmaschine nicht mehr in wirtschaftlich sinnvoller Weise mit nicht abgelasteten Anhängern kombiniert werden könnte – die Flexibilität des Fahrzeugeinsatzes leidet enorm.

Beispiel 2:

Gleich verhält es sich bei Sattelschleppern, deren Gesamtzugsgewicht zur Vermeidung von Kostensteigerungen reduziert werden müsste. So bezahlt ein Zweiachs-Sattelschlepper mit einem Gesamtgewicht von 18 t, einem Leergewicht von 7 t und einem Gesamtzugsgewicht von 40 t, der einen Einachs-Sattelanhänger mit einem Gesamtgewicht von 16 t zieht, nach dem geltenden Abgabesystem und bei einer jährlichen Fahrleistung von 70'000 km derzeit 36'708 Franken. Nach dem neuen Abgabesystem wären es 43'092 Franken (17 Prozent mehr). Auch hier müsste der Fahrzeughalter das Gesamtzugsgewicht des Sattelschleppers auf 23 t ablasten, um die Kostensteigerung vollumfänglich zu verhindern – abermals mit der Konsequenz, dass zwei- oder dreiachsige Sattelanhängern nicht mehr flexibel, vor allem nicht mehr in wirtschaftlich sinnvoller Weise mit dem Sattelschlepper kombiniert werden könnten.

Die ASTAG fordert daher für den Fall, dass der Bund am Systemwechsel festhält, einen Multiplikator von 7000 kg pro Anhängerachse. Nur so lassen sich ungerechtfertigte, weil allein durch den technischen Systemwechsel bedingte Mehrbelastungen der Fahrzeughalter verhindern.

3. Anmerkungen zu SVAG und SVAV

Die nachfolgenden Anmerkungen stehen unter den in Ziffern 1 und 2 angebrachten grundsätzlichen Vorbehalten der ASTAG gegenüber Vorlage. Sie sind deshalb in einem nachrangigen Sinne zu verstehen.

3.1 SVAG

Art. 6 Abs. 1 E-SVAG Grundsatz

Die Bemessungsgrundlage ist das zentrale Element der LSVA-Abgabeerhebung. Aus diesem Grund erachten wir die in Art. 6 Abs. 1 vorgesehene Kompetenzdelegation an den Bundesrat (*"Der Bundesrat kann festlegen, dass zur Berechnung des Gesamtgewichts die Anzahl Achsen herangezogen wird [Satz 1]. Er legt dabei das Gewicht fest, das pro Achse verwendet wird [Satz 2]"*) als nicht stufengerecht und damit als zu weitgefasst, insbesondere Satz 1. **Vielmehr muss der Gesetzgeber (Parlament) die zentralen Grundlagen der Bemessung (Anzahl Achsen ja/nein?) selber fixieren.** Die konkrete Ausführung (Gewicht pro Achse) kann dann dem Bundesrat delegiert werden.

Art. 12b E-SVAG Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Fahrzeugen

Dass die Abgabeschuld für ausländische Fahrzeuge, die den Dienst eines zugelassenen Anbieters (EETS) in Anspruch nehmen, erst mit der Bezahlung der Abgabe ans BAZG erlischt, erachten wir deshalb als fragwürdig, weil die abgabepflichtigen Personen schlimmstenfalls mit einer Doppelzahlung rechnen müssen (z. B. im Falle der Konkurseröffnung gegen den EETS-Anbieter). Das ist eine sehr scharfe Form der Solidarhaftung ohne die Möglichkeit, sich von der Haftung zu befreien (Art. 5a E-SVAG in Verbindung mit Art. 53 f. E-SVAV dagegen sieht richtigerweise einen Befreiungsmechanismus vor). Zwar wären nur die Halter ausländischer Fahrzeuge davon betroffen, gleichwohl regen wir aus Gründen der Gleichbehandlung an, auch für diesen Personenkreis eine Absicherungsmöglichkeit vorzusehen.

Art. 20c E-SVAG Ordnungswidrigkeit

Aus der Bestimmung geht (verständlicherweise) nicht hervor, dass sich die Bussen in aller Regel zwischen 100 bis 500 Franken bewegen dürften. Gemäss Erläuterungen soll die definitive Höhe der Ordnungsbussen vom BAZG festgelegt werden. In welcher Erlassform und auf welcher Stufe? Wir lehnen es ab, dass die Regulierung auf Amtsebene erfolgt. Vielmehr muss dies auf Verordnungsebene geschehen (analog Ordnungsbussenverordnung, SR 314.11).

3.2 SVAV*Art. 6 E-SVAV Massgebendes Gewicht*

Aus den schon unter Ziff. 1 und 2 erwähnten Gründen beantragen wir, für die Berechnung des massgebenden Anhänger gewichts einen Multiplikator von 7000 kg pro Anhängerachse einzusetzen.

Art. 21 E-SVAV Kosten der Ermittlung der gefahrenen Kilometer

Die kostenlose Abgabe des Erfassungsgeräts muss weiterhin zwingend gewährleistet bleiben. Wenn Fahrzeughalter schon Abgaben in der Gesamthöhe von rund 1,6 Mia. Franken leisten, dann muss der Bund auch das zur Erhebung notwendige technische Equipment kostenlos zur Verfügung stellen.

Art. 50 E-SVAV Rückerstattung für Auslandfahrten

Die Aufhebung des halben Rückerstattungsbetrags bewirkt für inländische Fahrzeughalter gegenüber der heutigen Situation (Art. 33 SVAV) eine Verschlechterung. Zwar teilen wir die Begründung, wonach die unterschiedliche Behandlung von ausländischen und inländischen Fahrzeugen nicht nachvollziehbar sei (vgl. Erläuterungen zu Art. 50), nicht hingegen die Konsequenz daraus. Vielmehr soll – anstatt die Rückerstattung für inländische Fahrzeuge einfach so zu streichen – die Rückerstattungsmöglichkeit auch auf ausländische Fahrzeuge ausgedehnt werden, womit Gleichbehandlung hergestellt ist.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unser Anliegen und hoffen, dass sie in die Botschaft ans Parlament Eingang finden.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart
Zentralpräsident



Reto Jaussi
Direktor



Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor

LES ROUTIERS SUISSES SCHWEIZER BERUFSFAHRER



Secrétariat général, La Chocolatière 26, 1026 Echandens
Tél. 021 706 20 00, www.routiers.ch

Eidg. Finanzdepartement (EFD)

3003 Bern

zentrale-psva@evz.admin.ch

Echandens, 19.11.2021

Vernehmlassungsantwort

Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Gerne nehmen wir am Vernehmlassungsverfahren vom 11.08. 2021 zur LSVA teil. Unser Verband zählt 16'000 Chauffeure. Als Verband der Chauffeure vertreten wir die Interessen der Chauffeure. Obwohl die LSVA von Transportunternehmern bezahlt wird, hat die Ausgestaltung der betreffenden Gesetzgebung Einfluss auf die Arbeit als Chauffeur. Im Sinne der gesamten Transportbranche können wir eine Erhöhung der Abgabe durch eine veränderte Erfassung nicht befürworten. Der vorgesehene Wechsel der Bemessungsmodalitäten wird Einfluss auf den Wettbewerb zwischen Transportunternehmen haben. Da Fahrzeugflotten langfristige Investitionen darstellen, dürfen die Anpassungen keine wesentlichen Veränderungen für die verschiedenen Fahrzeugkonzepte zur Folge haben.

Systemwechsel

Durch den Wechsel auf eine Abgabeerhebung für Anhänger aufgrund der Anzahl Achsen wird die Datenerfassung für den Chauffeur eher einfacher und es werden sich weniger Eingabefehler ergeben. Auch die vereinfachten Erfassungsgeräte wären ein Vorteil. Es werden auch weniger Fehler beim Beladen gemacht, da es keinen Sinn mehr macht, Anhänger abzulasten und dann trotzdem zu überladen. Die Ablastung des Gesamtzugsgewichtes kann nach wie vor zu Fehler- oder Missbrauch führen. Allerdings ist dies für einen Chauffeur einfacher zu befolgen, da er sein Zugfahrzeug meist besser als öfter wechselnde Anhänger kennt. Wir gehen davon aus, dass von den Chauffeuren insgesamt weniger Fehler bei der Erfassung der Anhänger gemacht werden und Missbrauch durch Ablastung von Fahrzeugen geringer wird.

Anhänger

Schwere Motorfahrzeuge und mitgeführte Anhänger sind abgabepflichtig. Bisher waren mitgeführte Anhänger leichter als 3.5t nicht abgabepflichtig. Dies ist im Gesetz und der Verordnung nicht ausdrücklich und unserer Ansicht genügend festgehalten. Anhänger leichter als 3.5t sollten ausdrücklich in den Ausnahmen aufgeführt werden oder der Geltungsbereich muss präziser festgelegt werden.

Bewertung der Anhängergewichte

Probleme ergeben sich vor allem bei Zweiachs-Anhängern und Zweiachs-Sattelaufliegern. Dreiachs-Anhänger und Dreiachs-Sattelaufleger werden grundsätzlich für das maximal mögliche Gesamtzuggewicht von 40t verwendet. Einachs-Anhänger sind kaum mehr vorhanden und haben technische Nachteile. Sie müssen beim Abstellen abgestützt werden. Ausserdem haben sie je nach Beladungszustand gefährliche Fahreigenschaften. Aufgrund der erhöhten Unfallgefahren werden schwere einachsige Anhänger in der Schweiz kaum mehr verwendet. Anstelle von Einachs-Anhängern wurden bisher leichtere Zweiachs-Anhänger verwendet. Aus Gründen der Verkehrssicherheit möchten wir auf vermehrten Einsatz von Einachs-Anhängern verzichten. Einachsige Sattelaufleger werden in Spezialfällen eher verwendet, sind aber von den Kosten her eher uninteressant.

Die generelle Bewertung einer Anhängerachse mit 9000kg schafft Benachteiligungen.

Mit der neuen Berechnungsmethode wird ein leichter zweiachsiger Anhänger teuer, da er mit 18000kg bewertet wird.

Bei dreiachsigen Anhängern ergibt sich diese Problematik nicht, da bei die LSVA auf 40'000kg beschränkt ist und niemand einen technischen Grund hat, anstelle eines Zweiachsanhängers oder - Sattelauflegers einen abgelasteten Dreiachser einzusetzen. Dieser Effekt kann mit einem reduzierten Gesamtzuggewicht nur bedingt abgeschwächt werden. Die Reduktion des Gesamtzuggewichtes reduziert den flexiblen Einsatz eines Zugfahrzeuges mit verschiedenen schweren Anhängern.

Zweiachsige Anhänger sind die in der Schweiz am weitesten verbreitete Achs-Kombination bei Anhängern, weshalb diese Änderung einen grossen Einfluss auf viele Transportunternehmen haben wird.

Variante 1

Zur Bemessung der LSVA wird pro Achse nur 7334kg gerechnet. Somit wären bei einem Zugfahrzeug mit 18000kg und einem Dreiachsanhänger 40000kg erreicht. Bei einem Zweiachsanhänger würden 32668kg erreicht.

Variante 2

Eine andere Methode wäre, drei Achsen mit je 9000kg, insgesamt 27000kg zu bewerten. Ebenso können Anhänger und Sattelaufleger mit einer Achse mit 9000kg bewertet werden. Diese Fahrzeuge werden auch heute nicht abgelastet eingesetzt. Für zweiachsige Anhänger und Sattelaufleger sollten dann aber lediglich 7000kg je Achse, folglich 14000kg gerechnet werden. Bei einem dreiachsigen Zugfahrzeug können bei Bedarf nach wie vor 40000kg Gesamtgewicht erreicht werden. Bei leichten

zweiachsigen Anhängern, welche oft auch für 10000 bis 12000kg Gesamtgewicht eingesetzt werden, ist die Benachteiligung kleiner. Zweiachsige Auflieger werden sehr oft abgelastet eingesetzt. Diese Variante erachten wir als sinnvoll, da sie für Transportunternehmer bei hohen Gewichten keine Veränderungen ergibt, keine gefährlichen einachsigen Anhänger favorisiert und Spielraum für verschieden und flexibel eingesetzte zweiachsige Anhänger und Auflieger ergibt, die zudem besser in der topographisch eher schwierigen Schweiz einsetzbar sind. Es ist klar, dass damit zumindest für den Binnentransport eine Favorisierung von zweiachsigen Anhängern und Aufliegern entsteht. Sie haben in der Schweiz eine lange Tradition und passen am besten in unsere kleinräumigere Verkehrslandschaft.

Andernfalls wäre es auch möglich gemäss SVAG Art. 8 den Tarif für Fahrzeugkombinationen unter 28t um 20% zu reduzieren.

Erfassung der Abgabe und Abrechnung durch Dienstleister

Wir erachten es als riskant, LSVA über ausländische Dienstleister abrechnen zu lassen. Es handelt sich um eine Abgabe, welche bei inländischen Fahrzeugen mit allen Möglichkeiten des Schweizer Rechts eingefordert wird. Sitzt ein Dienstleister im Ausland, wird das Inkasso schwieriger. Ebenso wird es schwierig, bei Nichtbezahlung Massnahmen gegen den Fahrzeughalter einzuleiten.

Da unter den Dienstleistern ein Markt besteht und das BAZG den Dienstleister für seine Aufgaben entschädigt, müssen wir davon ausgehen, dass Dienstleister daran interessiert sind, Marketing zu betreiben und sich untereinander als Wettbewerber zu verhalten. Wir müssen damit rechnen, dass in kurzer Zeit Cash-Back oder Bonus-Systeme aufgebaut werden, mit denen einen Teil der Einnahmen wieder an die Transportunternehmen rückerstattet werden. Dies hätte zur Folge, dass auch inländische Transporteure die LSVA über ausländische Dienstleister abrechnen wollen. Solche Anreize bestehen bereits heute bei Kreditkarten oder Tankkarten. Einerseits wird es schwierig zu begründen, wieso ein ausländischer Transporteur weniger bezahlen soll, zum anderen wird das Inkasso unnötig verteuert. Das Vertrauen in eine gerechte Abrechnung ist nicht mehr gegeben.

Es ist nicht angemessen, Dienstleister zur Ermittlung der Abgabe und Bezahlung der Abgabe zuzulassen und bei allfälliger Zahlungsunfähigkeit die Verantwortung weiterhin beim Fahrzeughalter zu belassen. Die Zulassung des Dienstleisters müsste an angemessene Zahlungsgarantien gegenüber dem Bund geknüpft sein. Unter diesen Umständen wird ein Dienstleister seine Kunden prüfen und allenfalls ebenso Garantien verlangen. Ansonsten wird es besser sein, wenn der Bund die LSVA weiterhin selbst direkt verrechnet.

Geräte und Erfassungskosten

Erfassungsgeräte müssen weiterhin in der Verantwortung des Bundes oder allenfalls von durch den Bund bestimmten Dienstleister liegen. Dazu gehören auch die Kosten der Geräte, deren Einbau und deren Unterhalt. Zudem liegt die Entscheidung über den Einbau bei geringen Kilometerleistungen oder bei Ausnahmen ebenso beim Bund.

Gemessen an den gesamten Einnahmen der LSVA sind diese Kosten für den Bund tragbar

Eine besser abgestimmte Bewertung der Gewichte der Anhängerachsen würde einiges zur Akzeptanz der LSVA III beitragen. Wir bitten Sie, unsere Anliegen zu prüfen und in Ihre Entscheidungen einzubeziehen.

Mit besten Grüßen

David Piras
Generalsekretär

Elektronisch verschickt an:

zentrale-psva@ezv.admin.ch

Eidgenössisches Finanzdepartement

Bundesgasse 3

3003 Bern

Bern, 18. November 2021

Stellungnahme zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung (Erneuerung der technischen Infrastruktur der Schwerverkehrsabgabe (LSVA))

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Erneuerung der technischen Infrastruktur der Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Vor 20 Jahren trat die LSVA in Kraft. Die LSVA stellt einen der wichtigsten Pfeiler der erfolgreichen schweizerischen Verlagerungspolitik dar. Die LSVA muss aus unserer Sicht nicht nur technisch, sondern auch inhaltlich (Ausgestaltung der Abgabe) möglichst rasch weiterentwickelt und erhöht werden. Die LSVA ist ein wichtiges Instrument, um die vom Schwerverkehr verursachten 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. Dies ist aktuell leider sehr deutlich nicht der Fall, wie das die Erhebungen des ARE zu externen Kosten und Nutzen des Verkehrs fundiert und eindrücklich nachweisen. **Der VCS fordert, dass die LSVA möglichst rasch im Rahmen des Landverkehrsabkommens ausgereizt und künftig unter anderem nach CO₂-Emissions-Klassen erhoben wird.**

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern

Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0

www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

Nun zur Erneuerung der technischen Infrastruktur: Auf der einen Seite wird die Erneuerung des Erfassungssystems der LSVA und die Standardisierung mit dem europäischen System (LSVA III) die Zollabfertigung der grenzüberschreitenden Lastwagenverkehre vereinfachen und beschleunigen. Das wird den Strassentransport günstiger und attraktiver machen. Auf der anderen Seite kann eine schnellere und ungehinderte Abfertigung am Zoll, welche von einer einheitlichen elektrischen Datenerhebung ermöglicht wird, auch zu einer leichten Verminderung der lokalen Emissionen beitragen kann. Dieser Effekt wird aber auf jeden Fall überschaubar klein sein.

Natürlich begrüßen wir administrative 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. Allerdings führt diese Änderung, bzw. Vereinfachung durch digitale Lösungen bei der technischen Infrastruktur der LSVA dazu, dass der Strassengüterverkehr gegenüber dem Schienengüterverkehr an Attraktivität dazugewinnt. **Damit die Verlagerungspolitik keine Dämpfer erfährt, braucht es ein Massnahmenbündel mit Verlagerungswirkung, welches diesen Wettbewerbsvorteil kompensiert.** Bspw. könnte die Abgabenhöhe der LSVA gesteigert werden, Trassenpreise für die Güterbahn gesenkt werden und administrative Vorgänge bei grenzüberschreitenden Schienentransporten vereinfacht werden. Ohne ein solches Massnahmenbündel führt die wünschenswerte technische Erneuerung der LSVA zu Rückverlagerungen auf die Strasse bzw. bremst die Verlagerungspolitik aus. Dieser Gefahr ist entschieden entgegenzutreten.

Zudem sollen von der Digitalisierung des Systems nicht nur die Verwaltung und die Transport-Branche, sondern auch die Allgemeinheit, Gesellschaft, Umwelt und andere Verkehrsteilnehmer profitieren. Es soll 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.

Die neue digitale Erhebungsmethode der LSVA führt zu neuen Betrugspotenzialen. Im erläuternden Bericht wird darum 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. 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» gleich kostenfrei durch ganz Europa fahren kann und damit Mautkosten von jährlich 25'000 CHF pro Fahrzeug sparen könnte. Es braucht darum 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. Auf jeden Fall soll es anonyme Meldemöglichkeiten für systemische Sicherheitslücken geben.

Im Rahmen der vorgeschlagenen Verordnung kann jeder, der vorsätzlich die Abgabe umgehen will, mit einer Geldstrafe bis zur Höhe des Fünffachen des normalen Abgabebetrags belegt werden. Da sich dieser Beitrag bei einer Fahrt durch die Schweiz aktuell auf etwa 300 CHF beläuft, beträgt die Höchststrafe somit 1'500 CHF. **Dieser Strafbetrag ist 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. Als Relation: Aktuell werden bspw. im Transitverkehr nur ca. 4% des Nord-Süd-Schwerverkehrs kontrolliert. Die LSVA vorsätzlich nicht zu bezahlen ist keine Bagatelle, sondern ein Umweltverbrechen, das sich unter keinen Umständen lohnen soll.

Aus unserer Sicht ist es stossend, dass Transporte der Land- und Forstwirtschaft teilweise von der LSVA befreit werden. Diese versteckte, klima- und umweltschädliche Subvention muss rasch abgeschafft werden. Auch diese Fahrzeuge erzeugen externen Kosten, und sollen für ebendiese zu gleichen Teilen aufkommen wie andere Fahrzeuge des Schwerverkehrs. Es widerspricht der Logik der LSVA, dass gewisse Transporte hier eine Sonderbehandlung erhalten, obwohl dies inhaltlich nicht begründet ist (wie dies beim Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs der Fall ist). Im Abschnitt 3 (Artikel 13-15) der neuen Verordnung werden diese Vergünstigungen wiederum aufgeführt: **Transporte von Rohholz, offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren können von der Reduktion der LSVA-Abgabe um bis zu 25% profitieren. Diese Ausnahmen gehören so rasch wie möglich abgeschafft. Sie widersprechen dem Ziel der LSVA der Internalisierung der externen Kosten und sind unfair.**

Die Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen beträgt in der Schweiz maximal 80 km/h. Bundesrat und Verwaltung scheinen sich im Klaren darüber zu sein, dass diese Höchstgeschwindigkeit sehr schlecht eingehalten wird. Hält der Bundesrat im Verlagerungsbericht 2019 doch fest: «Die schweren Güterfahrzeuge sind im Durchschnitt auf ebenen Strecken mit fast 90 km/h unterwegs.» Daraus kann geschlossen werden, dass ein Grossteil der Lastwagen schneller als erlaubt fährt. Dies ist u.a. aus folgenden Gründen nicht wünschenswert:

1. Höhere Lkw-Geschwindigkeiten verursachen mehr Treibstoffverbrauch und damit auch mehr klimaschädliche Emissionen. Die strikte Einhaltung des Tempolimits (80 km/h) würde laut Studien eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit um ca. 7% bedeuten und den Kraftstoffverbrauch bzw. den CO₂-Ausstoß um 6 bis 8% vermindern¹. Für Österreich werden die Einsparungen von absoluten CO₂-Emissionen durch die strikte Einhaltung des Tempolimits 80 km/h für den Schwerverkehr auf über 100'000 Tonnen CO₂ pro Jahr beziffert.

¹ Informationen zur Umweltpolitik (2011): Lkw-Tempolimits und Emissionen Auswirkungen der Einhaltung der Lkw-Tempolimits auf Autobahnen auf Emissionen und Lärm. S. 21
(https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/lzUmweltpolitik_Ausgabe_184.pdf)

2. Mit zunehmender Geschwindigkeit der Schwerverkehrsfahrzeuge steigen sowohl die Unfallgefahr als auch die Schwere der Unfälle deutlich an. Konsequenterweise eingehaltene Höchstgeschwindigkeiten retten Menschenleben.
3. Die Lärmemissionen des Strassenverkehrs steigen mit höheren Fahrtgeschwindigkeiten drastisch an. Bei strikter Einhaltung der Lkw-Höchstgeschwindigkeit (80 km/h) könnte auf der Autobahn eine Lärminderung erzielt werden, die mit einer 20-prozentigen Verkehrsabnahme vergleichbar ist. Dadurch ergeben sich auch Sparpotenziale beim Lärmschutz.

Vor diesem Hintergrund fordern wir, dass das neue Erfassungssystem der Schweiz (EETS-CH) so ausgestaltet ist, dass Geschwindigkeitsübertretungen über 80 km/h von Lastwagen auf Schweizer Hoheitsgebiet verunmöglicht werden. Idealerweise wären alle strassenspezifischen Höchstgeschwindigkeiten in der Schweiz in einem System hinterlegt und der Lastwagen könnte diese entsprechend nicht systematisch überschreiten. Falls dies nicht möglich ist, dann sollen per se illegale Geschwindigkeitsübertretungen von über 80 km/h über dieses System automatisch gebüsst werden können. Die entsprechenden Gesetzesänderungen sollten vom Bund erarbeitet werden. 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 an die zuständigen Kantonalpolizeien und Schwerverkehrskontrollzentren gemeldet werden können.**

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Anders Gautschi

Geschäftsführer

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Einladung zur Stellungnahme hinsichtlich der Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung und informieren Sie, dass die asa auf eine Stellungnahme verzichtet.

Mit freundlichen Grüssen
Gabriele Geier

asa
Vereinigung der Strassenverkehrsämter

Leiterin Vereinssekretariat
Thunstrasse 9, 3005 Bern
Telefon: 031 350 83 83
Direkt: 031 350 83 82
mailto: geier@asa.ch

Besuchen Sie uns im Internet: <http://www.asa.ch>

Per E-Mail

Absender: Allianz Fossilfreie Logistik

Bundesrat Ueli Maurer
Vorsteher des Eidg. Finanzdepartements EFD
E-Mail: zentrale-psva@ezv.admin.ch

Bern, 3. November 2021

Stellungnahme zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Maurer, sehr geehrte Damen und Herren

Die «Allianz Fossilfreie Logistik» dankt Ihnen für die Gelegenheit, zur Änderung des Bundesgesetzes über eine leistungsfähige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz SVAG) und der dazugehörigen Verordnung (Schwerverkehrsabgabeverordnung SVAV) Stellung beziehen zu können.

Wir anerkennen, dass das aktuelle Erfassungsgerät für die LSVA und die strassenseitige LSVA-Infrastruktur bald ihre ordentliche Lebensdauer erreichen. Ebenso ist es offensichtlich, dass das gesamte LSVA-Erhebungssystem Erneuerungsbedarf hat und idealerweise mit dem europäischen System harmonisiert wird.

Es ist uns aber nicht verständlich, weshalb die weitgehende Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes sowie die Totalrevision (!) SVAV nicht auch hängige Aufträge des Parlaments miteinbezieht. Das eidgenössische Parlament hat im Frühjahr 2021 der Kommissionenmotion 19.4381 «Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge» mit einer sehr grossen Mehrheit zugestimmt. Damit ist der Bundesrat beauftragt, innerhalb von den zwei Jahren Gesetze und Verordnungen so anzupassen, dass die LSVA für Nutzfahrzeuge mit fossilfreiem Antrieb reduziert wird.

LKW mit fossilfreiem Antrieb sind heute noch wesentlich teurer in der Anschaffung sowie im Unterhalt und Betrieb. Gleiches gilt für erneuerbare Treibstoffe. Damit die Dekarbonisierung im Segment des schweren Strassengüterverkehrs fortschreiten kann, braucht die Branche Planungs- und Investitionssicherheit. Würde die LSVA-Reduktion oder -Befreiung überdies wie vom Bundesrat geplant im neuen CO₂-Gesetz umgesetzt, wäre dies auch nicht mit der bisherigen Rechtsetzung kohärent. LSVA-Regelungen gehören weiterhin in das SVAG und die SVAV. Die Erfahrung zeigt zudem, dass mit jedem neuen CO₂-Gesetz Unsicherheiten

verbunden sind: Es könnte wiederum zu einem Referendum und einem ablehnenden Volksentscheid kommen, womit eine Umsetzung der Kommissionsmotion 19.4381 sich beträchtlich verzögern oder letztlich eventuell gar nicht erfolgen würde.

Die «Allianz Fossilfreie Logistik» fordert daher, gleichzeitig mit der vorgesehenen Totalrevision der Schwerkverkehrsabgabeverordnung diese beschlossene Gesetzesänderung umzusetzen, indem Art. 3 Befreiung von der Abgabepflicht in Buchstabe k von «Motorwagen mit elektrischem Antrieb» mit dem Inhalt «Motorwagen mit fossilfreiem Antrieb» erweitert wird. Eventuell braucht es dafür einen weiteren Buchstaben, weil der Mechanismus mit den Bescheinigungen für die Reduktion der LSVA wohl ein anderer sein wird als bei den E-LKW.

Mit einer LSVA-Reduktion gemäss 19.4381 erhalten alle zukunftsfähigen, klimaneutralen Alternativen gleich lange Spiesse, und die notwendigen CO₂-Reduktionen im Schwerlastverkehr sind gewerbe- und wirtschaftsfreundlich zu erreichen.

Die «Allianz Fossilfreie Logistik» dankt Ihnen für die Kenntnisnahme ihrer Vernehmlassungsantwort. Für zusätzliche Anliegen oder Fragen stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Allianz Fossilfreie Logistik

Schweizerischer Nutzfahrzeugverband Astag, Axpo, Biofuels, Biomasse Suisse, Fenaco, Galliker Transport und Logistics AG, Verband der Schweizerischen Gasindustrie, Krummen Kerzers AG, Lidl Schweiz, Ökostrom Schweiz, Schöni Transport AG, Schweizerischer Gewerbeverband SGV, Swissspower





**Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien
der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein**

**Communauté de Travail des Chefs des Polices de la
Circulation de la Suisse et de la Principauté du
Liechtenstein**

**Comunità di Lavoro dei Capi di Polizia della Circolazione
della Svizzera e del Principato del Liechtenstein**

Präsident
c/o Kantonspolizei Bern
Thomas Baumgartner
Chef Verkehr, Umwelt und Prävention
Schermenweg 5
3001 Bern
031/638 60 75
pbtb@police.be.ch

Bern, 18. November 2021

per E-Mail an:
zentrale-psva@ezv.admin.ch

EFD
Eidgenössisches Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern

Stellungnahme zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrter Herr Suter
Sehr geehrter Herr Burkhalter

Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 11. August 2021 danke ich Ihnen namens der Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS) für die Möglichkeit zur Stellungnahme in rubrizierter Angelegenheit.

Die aktuell eingesetzten Erfassungsgeräte für die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und die strassenseitige LSVA-Infrastruktur erreichen per Ende 2024 ihre ordentliche Lebensdauer. Die Vorlage hat zum Ziel, das gesamte Erhebungssystem technisch zu modernisieren und an den europäischen Mautdienst anzugleichen. Dazu ist u.a. eine Anpassung der Rechtsgrundlagen nötig.

Die geplanten Änderungen des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) beschlagen hauptsächlich die Bereiche Bemessungsgrundlage und Abgabenerhebung und damit zusammenhängend die Anpassung der Ausrüstung der Fahrzeuge, die Regelungen betreffend die Anbieter der Erfassungsdienstleistungen und die Infrastruktur für die Erfassung und Kontrollen der LSVA. Bei der LSVA handelt es sich um eine fiskalpolitische, zweckgebundene Lenkungsabgabe. Der Vollzug des Gesetzes obliegt dem Bund, und die sich daraus ergebenden Aufgaben, insbesondere auch die Kontrollen, wurden bisher fast ausschliesslich durch die Zollverwaltung wahrgenommen.

Bei Schwerverkehrskontrollen prüft hingegen auch die Polizei, ob die Vorgaben zur LSVA eingehalten werden und meldet festgestellte Verstösse dem Zoll. Kantone, welche Schwerverkehrskontrollzentren betreiben, sind – gestützt auf entsprechende Leistungsvereinbarungen – sogar verpflichtet,

diesbezügliche Kontrollen durchzuführen. Die von den LSVA-Systemen aufgezeichneten Informationen sind sodann auch im Zusammenhang mit der Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften der Chauffeure eine wichtige Quelle.

Aus Sicht der ACVS kann den vorgeschlagenen Änderungen des SVAG und der Totalrevision der dazugehörigen Verordnung (SVAV) daher unter Vorbehalt des nachfolgenden Hinweises zugestimmt werden:

Mit Blick auf die polizeilichen Kontrollen des Schwerverkehrs, insbesondere im Zusammenhang mit Kontrollen der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften, muss gewährleistet sein, dass die Vollzugsorgane der Polizei auf die entsprechenden LSVA-Daten zugreifen können.

Abschliessend sei die Anmerkung erlaubt, dass dem erläuternden Bericht, Seite 18, zu entnehmen ist, dass für niederschwellige Widerhandlungen im Zusammenhang mit Hilfsmitteln oder Geräten die Aussprechung einer Ordnungsbusse von CHF 300.- bzw. CHF 500.- vorgesehen ist. Das geltende Ordnungsbussengesetz (Art. 1 Absatz 4 OBG) hält fest, dass der Maximalbetrag einer Ordnungsbusse CHF 300.- beträgt; nur im Zusammenhang mit der Kumulation gemäss Art. 5 Abs. 2 OBG sind Beträge bis CHF 600.- möglich.

Ich danke Ihnen namens der ACVS für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Thomas Baumgartner, Fürsprecher
Chef Verkehr, Umwelt und Prävention
Präsident ACVS

Elektronisch verschickt an:
zentrale-psva@ezv.admin.ch

Eidgenössisches Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern

Altdorf, 16. November 2021

Stellungnahme der Alpen-Initiative zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung (Erneuerung der technischen Infrastruktur der Schwerverkehrsabgabe (LSVA))

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Erneuerung der technischen Infrastruktur der Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Stellung zu nehmen.

Nun zur Erneuerung der technischen Infrastruktur: Auf der einen Seite wird die Erneuerung des Erfassungssystems der LSVA und die Standardisierung mit dem europäischen System (LSVA III) die Zollabfertigung der grenzüberschreitenden Lastwagenverkehre vereinfachen und beschleunigen. Das wird den Strassentransport günstiger und attraktiver machen. Auf der anderen Seite kann eine schnellere und ungehinderte Abfertigung am Zoll, welche von einer einheitlichen elektrischen Datenerhebung ermöglicht wird, auch zu einer leichten Verminderung der lokalen Emissionen beitragen kann. Dieser Effekt wird aber auf jeden Fall überschaubar klein sein.

Natürlich begrüsst die Alpen-Initiative administrative 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. Allerdings führt diese Änderung, bzw. Vereinfachung durch digitale Lösungen bei der technischen Infrastruktur der LSVA dazu, dass der Strassengüterverkehr gegenüber dem Schienengüterverkehr an Attraktivität dazugewinnt. **Damit die Verlagerungspolitik keine Dämpfer erfährt, braucht es ein Massnahmenbündel mit Verlagerungswirkung, welches diesen Wettbewerbsvorteil kompensiert.** Bspw. könnte die Abgabenhöhe

der LSVA gesteigert werden, Trassenpreise für die Güterbahn gesenkt werden und administrative Vorgänge bei grenzüberschreitenden Schienentransporten vereinfacht werden. Ohne ein solches Massnahmenbündel führt die wünschenswerte technische Erneuerung der LSVA zu Rückverlagerungen auf die Strasse bzw. bremst die Verlagerungspolitik aus. Dieser Gefahr ist entschieden entgegenzutreten.

Zudem sollen von der Digitalisierung des Systems nicht nur die Verwaltung und die Transport-Branche, sondern auch die Allgemeinheit, Gesellschaft, Umwelt und andere Verkehrsteilnehmer profitieren. Es soll 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.

Die neue digitale Erhebungsmethode der LSVA führt zu neuen Betrugspotenzialen. Im erläuternden Bericht wird darum 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. 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» gleich kostenfrei durch ganz Europa fahren kann und damit Mautkosten von jährlich 25'000 CHF pro Fahrzeug sparen könnte. Es braucht darum 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. Auf jeden Fall soll es anonyme Meldemöglichkeiten für systemische Sicherheitslücken geben.

Im Rahmen der vorgeschlagenen Verordnung kann jeder, der vorsätzlich die Abgabe umgehen will, mit einer Geldstrafe bis zur Höhe des Fünffachen des normalen Abgabebetrags belegt werden. Da sich dieser Beitrag bei einer Fahrt durch die Schweiz aktuell auf etwa 300 CHF beläuft, beträgt die Höchststrafe somit 1'500 CHF. **Dieser Strafbetrag ist 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. Als Relation: Aktuell werden bspw. im Transitverkehr nur ca. 4% des Nord-Süd-Schwerverkehrs kontrolliert. Die LSVA vorsätzlich nicht zu bezahlen ist keine Bagatelle, sondern ein Umweltverbrechen, das sich unter keinen Umständen lohnen soll.

Aus Sicht der Alpen-Initiative ist es stossend, dass Transporte der Land- und Forstwirtschaft teilweise von der LSVA befreit werden. Diese versteckte, klima- und umweltschädliche Subvention muss rasch abgeschafft werden. Auch diese Fahrzeuge erzeugen externen Kosten, und sollen für ebendiese zu gleichen Teilen aufkommen wie andere Fahrzeuge des Schwerverkehrs. Es widerspricht der Logik der

LSVA, dass gewisse Transporte hier eine Sonderbehandlung erhalten, obwohl dies inhaltlich nicht begründet ist (wie dies beim Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs der Fall ist). Im Abschnitt 3 (Artikel 13-15) der neuen Verordnung werden diese Vergünstigungen wiederum aufgeführt: **Transporte von Rohholz, offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren können von der Reduktion der LSVA-Abgabe um bis zu 25% profitieren. Diese Ausnahmen gehören so rasch wie möglich abgeschafft. Sie widersprechen dem Ziel der LSVA der Internalisierung der externen Kosten und sind unfair.**

Die Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen beträgt in der Schweiz maximal 80 km/h. Bundesrat und Verwaltung scheinen sich im Klaren darüber zu sein, dass diese Höchstgeschwindigkeit sehr schlecht eingehalten wird. Hält der Bundesrat im Verlagerungsbericht 2019 doch fest: «Die schweren Güterfahrzeuge sind im Durchschnitt auf ebenen Strecken mit fast 90 km/h unterwegs.» Daraus kann geschlossen werden, dass ein Grossteil der Lastwagen schneller als erlaubt fährt. Dies ist u.a. aus folgenden Gründen nicht wünschenswert:

1. Höhere Lkw-Geschwindigkeiten verursachen mehr Treibstoffverbrauch und damit auch mehr klimaschädliche Emissionen. Die strikte Einhaltung des Tempolimits (80 km/h) würde laut Studien eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit um ca. 7% bedeuten und den Kraftstoffverbrauch bzw. den CO₂-Ausstoß um 6 bis 8% vermindern¹. Für Österreich werden die Einsparungen von absoluten CO₂-Emissionen durch die strikte Einhaltung des Tempolimits 80 km/h für den Schwerverkehr auf über 100'000 Tonnen CO₂ pro Jahr beziffert.
2. Mit zunehmender Geschwindigkeit der Schwerverkehrsfahrzeuge steigen sowohl die Unfallgefahr als auch die Schwere der Unfälle deutlich an. Konsequenterweise eingehaltene Höchstgeschwindigkeiten retten Menschenleben.
3. Die Lärmemissionen des Strassenverkehrs steigen mit höheren Fahrtgeschwindigkeiten drastisch an. Bei strikter Einhaltung der Lkw-Höchstgeschwindigkeit (80 km/h) könnte auf der Autobahn eine Lärminderung erzielt werden, die mit einer 20-prozentigen Verkehrsabnahme vergleichbar ist. Dadurch ergeben sich auch Sparpotenziale beim Lärmschutz.

Vor diesem Hintergrund fordert die Alpen-Initiative, dass das neue Erfassungssystem der Schweiz (EETS-CH) so ausgestaltet ist, dass Geschwindigkeitsübertretungen über 80 km/h von Lastwagen auf Schweizer Hoheitsgebiet verunmöglicht werden. Idealerweise wären alle strassen-spezifischen Höchstgeschwindigkeiten in der Schweiz in einem System hinterlegt und der Lastwagen könnte diese entsprechend nicht systematisch überschreiten. Falls dies nicht möglich ist, dann sollen per se illegale Geschwindigkeitsübertretungen von über 80 km/h über dieses System automatisch gebüsst werden können. Die entsprechenden Gesetzesänderungen sollten vom Bund erarbeitet werden. 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**

¹ Informationen zur Umweltpolitik (2011): Lkw-Tempolimits und Emissionen Auswirkungen der Einhaltung der Lkw-Tempolimits auf Autobahnen auf Emissionen und Lärm. S. 21 (https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/IzUmweltpolitik_Ausgabe_184.pdf)

oder mit einem Monitoring spezifischer Fahrzeuge bzw. Fahrer an die zuständigen Kantonalpolizeien und Schwerverkehrskontrollzentren gemeldet werden können.

Vor 20 Jahren trat die LSVA in Kraft. Die LSVA stellt einen der wichtigsten Pfeiler der erfolgreichen schweizerischen Verlagerungspolitik dar. Als Verein Alpen-Initiative liegt uns ebendiese Verlagerungspolitik natürlich am Herzen. Die LSVA muss aus unserer Sicht nicht nur technisch, sondern auch inhaltlich (Ausgestaltung der Abgabe) möglichst rasch weiterentwickelt und erhöht werden. Die LSVA ist ein wichtiges Instrument, um die vom Schwerverkehr verursachten 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 Preisung des Schwerverkehrs gesprochen werden. Dies ist aktuell leider sehr deutlich nicht der Fall, wie das die Erhebungen des ARE zu externen Kosten und Nutzen des Verkehrs fundiert und eindrücklich nachweisen. Die Alpen-Initiative fordert, dass die LSVA möglichst rasch im Rahmen des Landverkehrsabkommens ausgereizt und künftig unter anderem nach CO₂-Emissions-Klassen erhoben wird.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Jon Pult
Präsident der Alpen-Initiative



Fabio Gassmann
Koordinator Bundespolitik

Eidg. Finanzdepartement (EFD)
3003 Bern
per E-Mail: zentrale-psva@ezv.admin.ch

Bern, 19. November 2021 / FL / bna

Vernehmlassung zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) und der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV) Stellungnahme von auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen. Unsere Stellungnahme entspricht inhaltlich derjenigen unseres Dachverbandes strasseschweiz.

Allgemeine Bemerkungen

Mit Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie die Vernehmlassung zu einer Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der dazugehörigen Schwerverkehrsabgabeverordnung eröffnet. auto-schweiz anerkennt die Notwendigkeit, das bisherige Erfassungssystem (LSVA II) durch ein neues System (LSVA III) zu ersetzen. Dabei ist jedoch von entscheidender Bedeutung, dass diese rein technisch bedingte Umstellung kostenneutral für die Abgabepflichtigen ausgestaltet wird. Grundsätzlich ist der Kern der LSVA, dass mit ihr der «Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken» soll (SVAG, Art. 1, Abs. 1). Aufgrund der immer strengeren Abgasvorschriften und der konsequenten technischen Weiterentwicklung der Fahrzeuge (EURO VI, Vecto etc.) gehen diese Kosten pro Kilometer tendenziell zurück, weshalb Erhöhungen bei der LSVA nicht zu rechtfertigen sind.

Da die Kostenneutralität nicht gewährleistet ist, lehnt auto-schweiz diese Vorlage ab. Nicht unterstützt wird insbesondere der vorgeschlagene Wechsel von einer kilogrammgenaue Erfassung der Anhänger zu einer pauschalisierten Erfassung, gemäss der sich das massgebende Gewicht aus der Anzahl Achsen multipliziert mit dem Faktor XY (Kilogramm) berechnen würde.

Die Absicht der EZV, künftig kein eigenes, auf die spezifischen Anforderungen der LSVA abgestimmtes Erfassungsgerät mehr herzustellen und anzubieten, ist zwar nachvollziehbar, weil die Geräteherstellung keine vordringliche Bundesaufgabe ist. Allerdings sind derzeit auf dem freien Markt keine Erfassungsgeräte mit der notwendigen Erfassungsgenauigkeit erhältlich. Deshalb käme der geplante Systemwechsel einem radikalen Paradigmenwechsel gleich, weil anstelle der genauen Gewichtserfassung nur noch die Anzahl der Anhängerachsen ausschlaggebend wäre – mit der zwangsläufigen Folge ungenauer LSVA-Abgabebeträge im Vergleich zum heutigen System.

Dieser grundlegende Systemwechsel würde insbesondere auch die Flexibilität der Transportunternehmen hinsichtlich der Kombinationsmöglichkeiten von Zugfahrzeugen und Anhängern in schwerwiegender Weise tangieren. Seit Einführung der LSVA im Jahr 2001 haben die Transportunternehmen ihre Flotten laufend optimiert. Das Ziel war, damit die Verlagerungs- und Umweltzielsetzungen der LSVA zu erfüllen, andererseits aber auch betriebswirtschaftliche Verbesserungen vorzunehmen, d.h. eine möglichst geringe Tarifbelastung zu erreichen. Der vom Bund vorgeschlagene Systemwechsel würde die solchermaßen optimierten Fuhrparks nun auf einen Schlag entwerten und abermals zu einem erheblichen und kostspieligen Anpassungsbedarf führen – selbst unter Anwendung der unbedingt notwendigen, bereits geplanten, erleichterten Auf- und Ablastungsmöglichkeiten. Denn nur so könnten die Unternehmen und Fahrzeughalter individuelle Mehrbelastungen minimieren und gleichzeitig die

wirtschaftlich erforderliche Variabilität der Fahrzeugkombinationen bewahren.

Vor diesem Hintergrund spricht sich auto-schweiz gegen den Systemwechsel aus, sofern mit dem neuen Erfassungsgerät eine kilogrammgenaue Abrechnung der LSVA sowohl für Zugfahrzeuge wie für Anhänger und Auflieger nicht mehr möglich sein sollte.

Detaillierte Bemerkungen

Kommentare zur neuen Berechnung (Multiplikator pro Achse)

Für den Fall, dass der Bund am vorgeschlagenen Systemwechsel festhält, d. h. ein Erfassungsgerät ohne die Möglichkeit der kilogrammgenauen Erfassung und Abrechnung einführt, müssen die damit für die betroffenen Fahrzeughalter zwangsläufig einhergehenden Nachteile durch eine Anpassung der massgeblichen Stellgrössen bestmöglich ausgeglichen werden. Im Mittelpunkt steht dabei die Bemessungsgrundlage für Anhänger, konkret der Vorschlag gemäss Art. 6 Abs. 2 E-SVAV, wonach sich das massgebende Gewicht bei Anhängern aus der Anzahl Achsen multipliziert mit 9000 kg berechnen soll.

Der vorgeschlagene Multiplikator von 9000 kg pro Achse ist zu hoch angesetzt. Folgende Berechnungsbeispiele zeigen klar auf, dass mit dem Systemwechsel Nachteile in Form von Flexibilitätseinbussen einhergehen, namentlich bei der Verwendung standardisierter Fahrzeugkombinationen.

Beispiel 1:

Für den Transport leichter Güter werden Anhänger meist abgelastet, ein Zweiachs-Normalanhänger beispielsweise von 18 t auf 8 t. Nach dem heutigen Abgabesystem und bei einer Fahrleistung von jährlich 70'000 km bezahlt man für eine Fahrzeugkombination bestehend aus einem Zugfahrzeug mit einem Gesamtgewicht von 18 t und einem Gesamtzugsgewicht von 40 t sowie einem Anhänger mit einem abgelasteten Gesamtgewicht von 8 t derzeit 41'496 Franken (massgebendes Gewicht = 26 t). Nach dem neuen System dagegen würde sich der Betrag ausgehend von einem massgebenden Gewicht von 36 t (18 t + 2 x 9 t) auf 57'456 Franken belaufen – eine Erhöhung um nahezu 40 Prozent. Um diese exorbitante Kostensteigerung vollumfänglich zu vermeiden, bliebe dem Unternehmer im vorliegenden Beispiel nur die Möglichkeit, das Gesamtzugsgewicht auf 26 t zu reduzieren. Dies hätte jedoch zur Konsequenz, dass die Zugmaschine nicht mehr in wirtschaftlich sinnvoller Weise mit nicht abgelasteten Anhängern kombiniert werden könnte – die Flexibilität des Fahrzeugeinsatzes leidet enorm.

Beispiel 2:

Gleich verhält es sich bei Sattelschleppern, deren Gesamtzugsgewicht zur Vermeidung von Kostensteigerungen reduziert werden müsste. So bezahlt ein Zweiachs-Sattelschlepper mit einem Gesamtgewicht von 18 t, einem Leergewicht von 7 t und einem Gesamtzugsgewicht von 40 t, der einen Einachs-Sattelanhänger mit einem Gesamtgewicht von 16 t zieht, nach dem geltenden Abgabesystem und bei einer jährlichen Fahrleistung von 70'000 km derzeit 36'708 Franken. Nach dem neuen Abgabesystem wären es 43'092 Franken (17 Prozent mehr). Auch hier müsste der Fahrzeughalter das Gesamtzugsgewicht des Sattelschleppers auf 23 t ablasten, um die Kostensteigerung vollumfänglich zu verhindern – abermals mit der Konsequenz, dass zwei- oder dreiachsige Sattelanhänger nicht mehr flexibel, vor allem nicht mehr in wirtschaftlich sinnvoller Weise mit dem Sattelschlepper kombiniert werden könnten.

auto-schweiz fordert daher für den Fall, dass der Bund am Systemwechsel festhält, einen Multiplikator von 7000 kg pro Anhängerachse. Nur so lassen sich ungerechtfertigte, weil allein durch den technischen Systemwechsel bedingte Mehrbelastungen der Fahrzeughalter verhindern.

Kommentare zum E-SVAG

Art. 6 Abs. 1 Grundsatz

Die Bemessungsgrundlage ist das zentrale Element der LSVA-Abgabeerhebung. Aus diesem Grund erachten wir die in Art. 6 Abs. 1 vorgesehene Kompetenzdelegation an den Bundesrat («Der Bundesrat kann festlegen, dass

zur Berechnung des Gesamtgewichts die Anzahl Achsen herangezogen wird. Er legt dabei das Gewicht fest, das pro Achse verwendet wird») als nicht stufengerecht und damit als zu weitgefasst. Vielmehr muss der Gesetzgeber (Parlament) die zentralen Grundlagen der Bemessung (Anzahl Achsen ja/nein?) selbst fixieren. Die konkrete Ausführung (Gewicht pro Achse) kann dann dem Bundesrat delegiert werden.

Art. 12b Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Fahrzeugen

Dass die Abgabeschuld für ausländische Fahrzeuge, die den Dienst eines zugelassenen Anbieters (EETS) in Anspruch nehmen, erst mit der Bezahlung der Abgabe ans BAZG erlischt, erachten wir deshalb als fragwürdig, weil die abgabepflichtigen Personen schlimmstenfalls mit einer Doppelzahlung rechnen müssen (z.B. im Falle der Konkurseröffnung gegen den EETS-Anbieter). Das ist eine sehr scharfe Form der Solidarhaftung ohne die Möglichkeit, sich von der Haftung zu befreien (Art. 5a E-SVAG in Verbindung mit Art. 53 f. E-SVAV dagegen sieht richtigerweise einen Befreiungsmechanismus vor). Zwar wären nur die Halter ausländischer Fahrzeuge davon betroffen, gleichwohl regen wir aus Gründen der Gleichbehandlung an, auch für diesen Personenkreis eine Absicherungsmöglichkeit vorzusehen.

Art. 20c Ordnungswidrigkeit

Aus der Bestimmung geht (verständlicherweise) nicht hervor, dass sich die Bussen in aller Regel zwischen 100 bis 500 Franken bewegen dürften. Gemäss Erläuterungen soll die definitive Höhe der Ordnungsbussen vom BAZG festgelegt werden. In welcher Erlassform und auf welcher Stufe? Wir lehnen es ab, dass die Regulierung auf Amtsebene erfolgt. Vielmehr muss dies auf Verordnungsstufe geschehen (analog Ordnungsbussenverordnung, SR 314.11).

Kommentare zur E-SVAV

Art. 6 Massgebendes Gewicht

Aus den schon erwähnten Gründen beantragen wir, für die Berechnung des massgebenden Anhängerweights einen Multiplikator von 7000 kg pro Anhängerachse einzusetzen.

Art. 21 Kosten der Ermittlung der gefahrenen Kilometer

Die kostenlose Abgabe des Erfassungsgeräts muss weiterhin zwingend gewährleistet bleiben. Wenn Fahrzeughalter schon Abgaben in der Gesamthöhe von rund 1,6 Mia. Franken leisten, dann muss der Bund auch das zur Erhebung notwendige technische Equipment kostenlos zur Verfügung stellen.

Art. 50 Rückerstattung für Auslandfahrten

Die Aufhebung des halben Rückerstattungsbetrags bewirkt für inländische Fahrzeughalter gegenüber der heutigen Situation (Art. 33 SVAV) eine Verschlechterung. Zwar teilen wir die Begründung, wonach die unterschiedliche Behandlung von ausländischen und inländischen Fahrzeugen nicht nachvollziehbar sei (vgl. Erläuterungen zu Art. 50), nicht hingegen die Konsequenz daraus. Vielmehr soll – anstatt die Rückerstattung für inländische Fahrzeuge einfach so zu streichen – die Rückerstattungsmöglichkeit auch auf ausländische Fahrzeuge ausgedehnt werden, womit Gleichbehandlung hergestellt ist.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz



François Launaz
Präsident



Andreas Burgener
Direktor



PER E-MAIL

Herr Bundesrat Ueli Maurer
Vorsteher des Eidg. Finanzdepartements EFD
E-mail: zentrale-psva@ezv.admin.ch

Sissach, 18. November 2021

Stellungnahme zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Änderung des Bundesgesetzes über eine leistungsfähige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz SVAG) und der dazugehörigen Verordnung (Schwerverkehrsabgabeverordnung SVAV) Stellung beziehen zu können.

Wir anerkennen, dass das aktuelle Erfassungsgerät für die LSVA und die strassenseitige LSVA-Infrastruktur bald ihre ordentliche Lebensdauer erreichen. Ebenso ist es offensichtlich, dass das gesamte LSVA-Erhebungssystem Erneuerungsbedarf hat und idealerweise mit dem europäischen System harmonisiert wird.

Es ist uns aber nicht verständlich, weshalb sich die weitgehende Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes sowie die Totalrevision (!) SVAV nicht auch auf die Anpassung der Abgaben und ihre Berechnungsweise erstrecken. Das eidgenössische Parlament hat im Frühjahr 2021 der Kommissionenmotion 19.4381 «Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge» mit einer sehr grossen Mehrheit zugestimmt. Damit ist der Bundesrat beauftragt, innerhalb von den zwei Jahren Gesetze und Verordnungen so anzupassen, dass die LSVA für alle Nutzfahrzeuge mit fossilfreiem Betrieb reduziert wird.



Schwere Lastwagen mit fossilfreiem Antrieb sind heute noch wesentlich teurer in der Anschaffung sowie im Unterhalt und Betrieb. Gleiches gilt für erneuerbare Treibstoffe. Damit die Transformation in der Logistik von Diesel-Nutzfahrzeugen auf fossilfrei betriebene LKW geschehen kann, braucht die Branche Planungs- und Investitionssicherheit. Würde die LSVA-Befreiung überdies wie vom Bundesrat geplant erst im neuen CO2-Gesetz umgesetzt, wäre dies auch mit der bisherigen Rechtsetzung inkohärent, zumal mit dem SVAG ein Bundesgesetz und mit der SVAV eine Verordnung besteht, wo die (Teil-)Befreiung von der Schwerverkehrsabgabe geregelt wird. Die Erfahrung zeigt zudem, dass mit jedem neuen CO2-Gesetz Unsicherheiten verbunden sind: Es könnte wiederum zu einem Referendum und einem Volksnein kommen, womit der Parlamentswille für eine LSVA-Teilreduktion letztlich gar nicht umgesetzt würde.

Wir empfehlen Ihnen daher, gleich mit der vorgesehenen Totalrevision der Schwerverkehrsabgabeverordnung¹ diese beschlossene Gesetzesänderung umzusetzen, indem Art. 3 Befreiung von der Abgabepflicht in Buchstabe k von «Motorwagen mit elektrischem Antrieb» auf «Motorwagen mit fossilfreiem Antrieb» geändert wird.

Mit einer LSVA-Reduktion gemäss 19.4381 erhalten alle zukunftsfähigen, klimaneutralen Alternativen gleich lange Spiesse, und die CO2-Reduktionen im Schwerlastverkehrs sind gewerbe- und wirtschaftsfreundlich zu erreichen.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme. Für zusätzliche Anliegen oder Fragen stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Biofuels Schweiz

Ramon Werner, Präsident

Ulrich Frei, Vizepräsident

¹ <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/67802.pdf>

Monsieur le Conseiller fédéral
Ueli Maurer
Département fédéral des finances
(DFF)
Palais fédéral ouest
3003 Berne

Paudex, le 19 novembre 2021
JLP/CBI

Consultation portant sur la modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds et de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous avons pris connaissance de la circulaire du Département fédéral des finances (DFF) adressée le 11 août relative au sujet cité sous rubrique.

Après avoir pu étudier les documents correspondants et prendre l'avis d'un certain nombre de nos membres, nous sommes en mesure de vous faire part de notre prise de position au-travers des quelques lignes suivantes.

En préambule, nous relèverons que les objectifs généraux présentés dans ce dossier sont légitimes et sensés, et dès lors nous les soutenons dans leur grande majorité.

En effet, la mise à niveau des technologies liées aux appareils d'enregistrement et aux infrastructures routières de la RPLP est essentielle pour garantir le bon fonctionnement de tout le système à moyen terme. Cela évite les risques de panne et/ou d'erreur du système en place pour cause de vétusté, tout en permettant enfin d'uniformiser les structures avec les pays voisins.

Ces propositions doivent toutefois garantir une réelle neutralité des coûts pour les transporteurs qui doivent affronter une période difficile avec les conséquences de la pandémie, du renchérissement des matières premières, du renchérissement des carburants et de l'augmentation constante du trafic et des bouchons générant une perte de rentabilité indépendante de leur volonté.

Or, il apparaît que ce projet ne le garantit pas totalement en introduisant une inconnue, en lien avec la problématique du nouveau mode de calcul pour les remorques. En effet, jusqu'alors, la Confédération tenait compte du poids total dans le cas des ensembles de véhicules (Art.6, alinéa 2 de la LRPL).

Le projet introduit un changement important en reprenant les critères européens liés au nombre d'essieux ; ce qui en soit n'est pas forcément négatif, si cela n'est que le poids par essieu est estimé trop élevé par les professionnels de la branche.

Cette référence de 9 tonnes par essieu pourrait avoir pour conséquence une augmentation non négligeable des charges pour les transporteurs. Nous relayons ainsi cette inquiétude en reprenant la proposition de l'association faïtière ASTAG qui préconise, en cas de maintien de cette mesure, de prendre non pas 9'000KG par essieu, mais 7'000KG par essieu, en référence à l'article 67 de l'OCR, alinéa 1.a et 1.b., ceci afin de garantir que les charges financières liées à la redevance ne pèjorent pas la situation actuelle.

Nonobstant cette remarque, nous partons du principe que le projet de modification correspond bel et bien à un besoin de mise à jour nécessaire de toute l'infrastructure en lien avec la perception et l'enregistrement de la redevance sur le trafic poids lourds.

Les propositions soumises pour répondre à ce besoin rencontrent notre approbation, en espérant cependant que les autorités de contrôle sauront garantir une égalité de traitement entre les divers acteurs concernés.

Nous vous remercions par avance de l'attention que vous aurez portée à ces quelques lignes et nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre plus haute considération.

Centre Patronal

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jean-Luc Pirlot', written over a horizontal line.

Jean-Luc Pirlot

Abs.: Greenpeace Schweiz, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

Eidgenössisches Finanzdepartement
3003 Bern

via E-Mail an: zentrale-psva@ezv.admin.ch

Zürich, 10. November 2021

Stellungnahme zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung (Erneuerung der technischen Infrastruktur der Schwerverkehrsabgabe (LSVA))

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Erneuerung der technischen Infrastruktur der Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Stellung zu nehmen.

Vor 20 Jahren trat die LSVA in Kraft. Die LSVA stellt einen der wichtigsten Pfeiler der erfolgreichen schweizerischen Verlagerungspolitik dar. Die LSVA muss aus unserer Sicht nicht nur technisch, sondern auch inhaltlich (Ausgestaltung der Abgabe) möglichst rasch weiterentwickelt und erhöht werden. Die LSVA ist ein wichtiges Instrument, um die vom Schwerverkehr verursachten 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. Dies ist aktuell leider sehr deutlich nicht der Fall, wie das die Erhebungen des ARE zu externen Kosten und Nutzen des Verkehrs fundiert und eindrücklich nachweisen. **Unsere Organisation fordert, dass die LSVA möglichst rasch im Rahmen des Landverkehrsabkommens ausgereizt und künftig unter anderem nach CO₂-Emissions-Klassen erhoben wird.**

Nun zur Erneuerung der technischen Infrastruktur: Auf der einen Seite wird die Erneuerung des Erfassungssystems der LSVA und die Standardisierung mit dem europäischen System (LSVA III) die Zollabfertigung der grenzüberschreitenden Lastwagenverkehre vereinfachen und beschleunigen. Das wird den Strassentransport günstiger und attraktiver machen. Auf der anderen Seite kann eine schnellere und ungehinderte Ab-

fertigung am Zoll, welche von einer einheitlichen elektrischen Datenerhebung ermöglicht wird, auch zu einer leichten Verminderung der lokalen Emissionen beitragen kann. Dieser Effekt wird aber auf jeden Fall überschaubar klein sein.

Natürlich begrüßen wir administrative 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. Allerdings führt diese Änderung, bzw. Vereinfachung durch digitale Lösungen bei der technischen Infrastruktur der LSVA dazu, dass der Strassengüterverkehr gegenüber dem Schienengüterverkehr an Attraktivität dazugewinnt. **Damit die Verlagerungspolitik keine Dämpfer erfährt, braucht es ein Massnahmenbündel mit Verlagerungswirkung, welches diesen Wettbewerbsvorteil kompensiert.** Bspw. könnte die Abgabenhöhe der LSVA gesteigert werden, Trassenpreise für die Güterbahn gesenkt werden und administrative Vorgänge bei grenzüberschreitenden Schienentransporten vereinfacht werden. Ohne ein solches Massnahmenbündel führt die wünschenswerte technische Erneuerung der LSVA zu Rückverlagerungen auf die Strasse bzw. bremst die Verlagerungspolitik aus. Dieser Gefahr ist entschieden entgegenzutreten.

Zudem sollen von der Digitalisierung des Systems nicht nur die Verwaltung und die Transport-Branche, sondern auch die Allgemeinheit, Gesellschaft, Umwelt und andere Verkehrsteilnehmer profitieren. Es soll 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.

Die neue digitale Erhebungsmethode der LSVA führt zu neuen Betrugspotenzialen. Im erläuternden Bericht wird darum 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. 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» gleich kostenfrei durch ganz Europa fahren kann und damit Mautkosten von jährlich 25'000 CHF pro Fahrzeug sparen könnte. Es braucht darum 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. Auf jeden Fall soll es anonyme Meldemöglichkeiten für systemische Sicherheitslücken geben.

Im Rahmen der vorgeschlagenen Verordnung kann jeder, der vorsätzlich die Abgabe

umgehen will, mit einer Geldstrafe bis zur Höhe des Fünffachen des normalen Abgabebetrags belegt werden. Da sich dieser Beitrag bei einer Fahrt durch die Schweiz aktuell auf etwa 300 CHF beläuft, beträgt die Höchststrafe somit 1'500 CHF. **Dieser Strafbetrag ist 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. Als Relation: Aktuell werden bspw. im Transitverkehr nur ca. 4% des Nord-Süd-Schwerverkehrs kontrolliert. Die LSVA vorsätzlich nicht zu bezahlen ist keine Bagatelle, sondern ein Umweltverbrechen, das sich unter keinen Umständen lohnen soll.

Aus unserer Sicht ist es stossend, dass Transporte der Land- und Forstwirtschaft teilweise von der LSVA befreit werden. Diese versteckte, klima- und umweltschädliche Subvention muss rasch abgeschafft werden. Auch diese Fahrzeuge erzeugen externen Kosten, und sollen für ebendiese zu gleichen Teilen aufkommen wie andere Fahrzeuge des Schwerverkehrs. Es widerspricht der Logik der LSVA, dass gewisse Transporte hier eine Sonderbehandlung erhalten, obwohl dies inhaltlich nicht begründet ist (wie dies beim Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs der Fall ist). Im Abschnitt 3 (Artikel 13-15) der neuen Verordnung werden diese Vergünstigungen wiederum aufgeführt: **Transporte von Rohholz, offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren können von der Reduktion der LSVA-Abgabe um bis zu 25% profitieren. Diese Ausnahmen gehören so rasch wie möglich abgeschafft. Sie widersprechen dem Ziel der LSVA der Internalisierung der externen Kosten und sind unfair.**

Die Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen beträgt in der Schweiz maximal 80 km/h. Bundesrat und Verwaltung scheinen sich im Klaren darüber zu sein, dass diese Höchstgeschwindigkeit sehr schlecht eingehalten wird. Hält der Bundesrat im Verlaengerungsbericht 2019 doch fest: «Die schweren Güterfahrzeuge sind im Durchschnitt auf ebenen Strecken mit fast 90 km/h unterwegs.» Daraus kann geschlossen werden, dass ein Grossteil der Lastwagen schneller als erlaubt fährt. Dies ist u.a. aus folgenden Gründen nicht wünschenswert:

1. Höhere Lkw-Geschwindigkeiten verursachen mehr Treibstoffverbrauch und damit auch mehr klimaschädliche Emissionen. Die strikte Einhaltung des Tempolimits (80 km/h) würde laut Studien eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit um ca. 7% bedeuten und den Kraftstoffverbrauch bzw. den CO₂-Ausstoß um 6 bis 8% vermindern¹. Für Österreich werden die Einsparungen von absoluten CO₂-Emissionen durch die strikte Einhaltung des Tempolimits 80 km/h für den Schwerverkehr auf über 100'000 Tonnen CO₂ pro Jahr beziffert.
2. Mit zunehmender Geschwindigkeit der Schwerverkehrsfahrzeuge steigen sowohl die Unfallgefahr als auch die Schwere der Unfälle deutlich an. Konsequenterweise eingehaltene Höchstgeschwindigkeiten retten Menschenleben.

¹ Informationen zur Umweltpolitik (2011): Lkw-Tempolimits und Emissionen Auswirkungen der Einhaltung der Lkw-Tempolimits auf Autobahnen auf Emissionen und Lärm. S. 21 (https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/IzUmweltpolitik_Ausgabe_184.pdf)

3. Die Lärmemissionen des Strassenverkehrs steigen mit höheren Fahrtgeschwindigkeiten drastisch an. Bei strikter Einhaltung der Lkw-Höchstgeschwindigkeit (80 km/h) könnte auf der Autobahn eine Lärminderung erzielt werden, die mit einer 20-prozentigen Verkehrsabnahme vergleichbar ist. Dadurch ergeben sich auch Sparpotenziale beim Lärmschutz.

Vor diesem Hintergrund fordern wir, dass das neue Erfassungssystem der Schweiz (EETS-CH) so ausgestaltet ist, dass Geschwindigkeitsübertretungen über 80 km/h von Lastwagen auf Schweizer Hoheitsgebiet verunmöglicht werden. Idealerweise wären alle strassenspezifischen Höchstgeschwindigkeiten in der Schweiz in einem System hinterlegt und der Lastwagen könnte diese entsprechend nicht systematisch überschreiten. Falls dies nicht möglich ist, dann sollen per se illegale Geschwindigkeitsübertretungen von über 80 km/h über dieses System automatisch gebüsst werden können. Die entsprechenden Gesetzesänderungen sollten vom Bund erarbeitet werden. 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 an die zuständigen Kantonalpolizeien und Schwerverkehrskontrollzentren gemeldet werden können.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit freundlichen Grüssen



Remco Giovanoli

Verantwortlicher Politik Greenpeace Schweiz

Stellungnahme

Basel, 19. November 2021 sd

Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Wir verzichten bei diesem Geschäft auf eine eigene ausführliche Stellungnahme. Stattdessen verweisen wir auf die Stellungnahme von economiesuisse, die wir vollumfänglich unterstützen.

Ausgangslage

Das Erfassungssystem für die LSVA hat seine Lebensdauer per Ende 2024 erreicht und muss entsprechend ersetzt werden. Mit der in der Vorlage vorgeschlagenen Modernisierung soll gleichzeitig auf eine Harmonisierung mit der europäischen Lösung (EETS) hingewirkt werden. Keinen Einfluss soll der Ersatz auf den Tarif, die Abgabepflicht, die Befreiungen, die Sonderregelungen oder die Verwendung der Erträge haben. Neu soll die Veranlagung eines Anhängers jedoch aufgrund der Anzahl Achsen und nicht, wie bislang, aufgrund des zulässigen Gesamtgewichts basieren.

Zusammenfassung unserer Forderungen

- Die Prozessdigitalisierung unterstützen wird. Wir erwarten dadurch jedoch auch eine Effizienzsteigerung bei der Erhebung, die zu tieferen Regulierungskosten für die Unternehmen führen sollte.
- Die Harmonisierung des Schweizer Systems mit der europäischen Lösung und das Hinwirken auf Interoperabilität sind für uns entscheidend.
- Die technische Modernisierung der LSVA soll mit ihrer inhaltlichen Weiterentwicklung abgestimmt werden. So können Fehlplanungen und somit auch Fehlinvestitionen reduziert werden.
- Dem Systemwechsel von einer genauen hin zu einer achsenbasierten Bemessung des Gesamtgewichts, stehen wir kritisch gegenüber. Die Unternehmen haben Investitionen in ihren Fuhrpark getätigt, mit dem Ziel, diesen möglichst flexibel einsetzen zu können. Die Systemänderung könnte die Flexibilität und somit die Wirtschaftlichkeit gefährden.
- Wir unterstützen sowohl die EETS-Anbindung, als auch explizit die Entscheidung, für die technische Umsetzung notwendige Infrastrukturen am Markt zu beschaffen. Die Lösung muss aus unserer Sicht aufwärtskompatibel und bezüglich kommender technologischer Veränderungen adaptierbar sein.
- Digitalisierungen der EZV-Prozesse (inbs. DaziT) sollen, wo sinnvoll, berücksichtigt werden.

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch



CH-3003 Berne, Forum PME

Par courriel

zentrale-psva@ezv.admin.ch

Administration fédérale des douanes
Section RPLP, RPLF, vignette
Taubenstrasse 16
3003 Berne

Spécialiste: mup
Berne, 19.11.2021

Projet de révision de la loi et de l'ordonnance relatives à une redevance sur le trafic des poids lourds

Madame, Monsieur,

Notre commission extraparlamentaire s'est penchée, lors de sa séance du 2 septembre 2021, sur le projet de révision de la loi et de l'ordonnance relatives à une redevance sur le trafic des poids lourds. Nous remercions M. Erich Burkhalter de votre direction d'avoir participé à notre réunion et d'avoir présenté les aspects de ce projet qui intéressent plus particulièrement les PME.

Les membres de notre commission sont favorables au remplacement technique du système de saisie actuellement utilisé en Suisse pour percevoir la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Cela cependant à la condition que la solution retenue ne conduise pas à une augmentation des montants de redevance perçus et qu'elle n'induisse pas de charges administratives et coûts supplémentaires pour les entreprises concernées. Des analyses y relatives, réalisées par l'association suisse des transports routiers ASTAG, montrent cependant que le projet mis en consultation est susceptible de générer des charges et coûts supplémentaires dans différentes situations (voir prise de position ci-jointe du 10.11.2021).

Les nouvelles dispositions projetées prévoient que les remorques ne seront dorénavant plus taxées en fonction du poids total autorisé, mais du nombre de leurs essieux, comme cela est le cas dans d'autres pays européens. Ces modifications devraient entraîner dans certains cas, comme le montrent les exemples présentés par l'ASTAG, une augmentation des montants de RPLP perçus. Les changements prévus entraîneront par ailleurs, pour les entreprises concernées, des coûts d'adaptation parfois importants et réduiront dans nombre de cas leur flexibilité.

Forum PME

Holzikofenweg 36, 3003 Berne
Tél. +41 58 464 72 32
kmu-forum-pme@seco.admin.ch
www.forum-pme.ch

Conformément au projet d'article 6 alinéa 2 de l'ordonnance révisée et en ce qui concerne les bases de calcul de la redevance, le poids déterminant pour les remorques correspondra dans le nouveau système proposé au nombre d'essieux multiplié par 9000 kg. Or, selon les analyses et calculs réalisés par l'ASTAG, l'utilisation de ce multiplicateur (de 9000 kg) conduira dans certains cas à une augmentation importante des montants de RPLP perçus. Nous demandons pour cette raison qu'il soit abaissé. Des règles alternatives devront sinon être prévues afin de ne pas pénaliser les entreprises concernées. Nous soutenons dans ce sens les demandes formulées par l'ASTAG dans sa prise de position.

Notre commission a reçu, en 2011, le mandat exprès du Conseil fédéral¹ de vérifier, à l'occasion de procédures de consultation, que les offices aient procédé, lors de l'élaboration de projets législatifs, à une mesure des coûts de la réglementation ainsi qu'à une analyse de leur compatibilité PME (du point de vue des charges administratives, etc.). Nous vous remercions attentifs au fait que les informations figurant actuellement dans le rapport explicatif sont en partie insuffisantes à cet égard. Le chapitre sur les conséquences économiques du message devra contenir des informations plus détaillées et chiffrées concernant les impacts directs et indirects de la révision sur les entreprises². Il s'agira, dans la mesure du possible, de présenter les conséquences pour les différentes catégories d'entreprises (en fonction des véhicules et remorques qu'elles utilisent), en particulier celles qui sont susceptibles d'être confrontées à une augmentation des montants de RPLP perçus et/ou de leurs coûts et charges administratives en raison de la révision.

Espérant que nos recommandations seront prises en compte, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations. Nous nous tenons volontiers à votre disposition pour toute question éventuelle.



Jean-François Rime
Co-Président du Forum PME
Industriel, représentant de l'Union
suisse des arts et métiers



Dr. Eric Jakob
Co-Président du Forum PME
Ambassadeur, Chef de la promotion
économique du Secrétariat d'Etat à l'économie

Copie à : Commissions des transports et des télécommunications du Parlement
Annexe : prise de position de l'ASTAG du 10.11.2021

¹ Voir : mesure 2 du rapport du Conseil fédéral du 24.08.2011 "[Allègement administratif des entreprises: bilan 2007-2011 et perspectives 2012-2015](#)", p. 22.

² Voir : [Directives du Conseil fédéral du 06.12.2019](#) concernant l'analyse d'impact de la réglementation applicable aux projets législatifs de la Confédération.

Bundesrat Ueli Maurer
Vorsteher des Eidg. Finanzdepartements EFD
E-Mail: zentrale-psva@ezv.admin.ch

Kerzers, 15. November 2021

Vernehmlassung zu den Revisionen von Schwerverkehrsabgabegesetz und -verordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Maurer,
sehr geehrte Damen und Herren,

Das Transport- und Logistikunternehmen Krummen Kerzers AG setzt seit Jahren auf den Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) und verflüssigtem fossilfreiem Biogas (LBG) als alternative Treibstoffe zum herkömmlichen Diesel. Mit dem Ziel, das LNG künftig gänzlich durch LBG zu ersetzen, stellt Krummen schweizweit drei LNG-Tankstellen zur Verfügung und besitzt eine Flotte, die bereits mehrheitlich aus LKW besteht, mit denen die CO₂-Emissionen massiv gedrosselt werden oder sogar gänzlich wegfallen. Für knapp eine Million Franken beispielsweise schafft unser Unternehmen dieses Jahr eine vollelektrische Zugmaschine der neuesten Generation an.

Die Unternehmensstrategie von Krummen Kerzers ist voll auf Nachhaltigkeit ausgerichtet: bei den Technologien, aber auch bei den Finanzen und beim Einsatz der Ressourcen (Fahrtenplanung, Personalplanung etc.). «Wir tun mehr» bringt unsere Unternehmensstrategie auf eine Kurzformel. Daher verfolgen wir auch mit sehr grossem Interesse, wenn nun das Bundesgesetz über eine leistungsfähige Schwerverkehrsabgabe (SVAG) und die dazugehörige Verordnung (SVAV) revidiert werden sollen. Wir erlauben uns, Ihnen unsere Sicht als Vernehmlassungsantwort zukommen zu lassen.

Umsetzung der LSVA-Reduktion jetzt

Krummen Kerzers gehört der «Allianz Fossilfreie Logistik» an. Wir unterstützen deren Forderung, dass gleichzeitig mit der nun vorgesehenen Totalrevision der Schwerverkehrsabgabeverordnung die vom Parlament beschlossene Reduktion der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) umgesetzt werden muss. In Artikel 3, Befreiung von der Abgabepflicht, Buchstabe k, ist das mit einer Ergänzung sehr einfach zu bewerkstelligen.

Bekanntlich hat das Parlament dieses Jahr der Kommissionmotion 19.4381 «Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge» zugestimmt. Seither warten Schweizer Logistikunternehmer auf die Umsetzung – zumal diese die für die Branche äusserst wichtige Planungs- und Investitionssicherheit bringt. Denn wie eingangs geschildert ist die Anschaffung von LKW mit

fossilfreiem Antrieb nicht nur eine Frage des Umweltschutzes, sondern auch ein kostspieliges Unterfangen. Dabei kann die Reduktion der LSVA den technologischen Wandel massgeblich unterstützen – bis zum Marktauflauf der neuen Fahrzeuggeneration bzw. bis ein grosser Teil der Schweizer LKW-Flotten umgestellt sind.

Keine Mehrkosten

Krummen Kerzers setzt auf moderne Technologien. Daher unterstützen wir grundsätzlich, dass die Methodik zur Erfassung der Schwerverkehrsabgabe digitalisiert und modernisiert wird. Wiederum aus Gründen der Ressourcenschonung sollte aber mit der neuen SVAV garantiert sein, dass die Kosten für die Fahrzeughalter nicht erhöht werden und mit dem neuen Erfassungsgerät weiterhin eine kilogrammgenaue Abrechnung erfolgt. Eine pauschalisierte Erfassung würde den wichtigen individuellen Anstrengungen für eine möglichst tiefe Tarifbelastungen respektive für einen nachhaltigen Umgang mit den Ressourcen nicht gerecht.

Dazu gehört unseres Erachtens auch, dass – falls dennoch zu Pauschalen gegriffen würde – letztere so ausgestaltet werden, dass die Kosten für die Fahrzeughalter nicht steigen. Dies sollte bei jährlichen LSVA-Einnahmen von rund 1,6 Milliarden Franken zu bewerkstelligen sein – inklusive der kostenlosen Abgabe des Erfassungsgerätes, was unseres Erachtens ebenfalls zwingend gewährleistet bleiben muss.

Rückerstattung für Auslandsfahrten auch für ausländische Fahrzeuge

Als internationales Transport- und Logistikunternehmen möchten wir uns auch zur neuen «E-SVAV Rückerstattung für Auslandsfahrten» äussern. Die geplante Aufhebung des halben Rückerstattungsbetrages für uns inländische Fahrzeughalter würde gegenüber der bisherigen Regelung eine Verschlechterung bedeuten. Wenn also schon eine Gleichbehandlung anvisiert wird, dann würde diese besser und wiederum nachhaltiger erreicht, wenn die hälftige Rückerstattungsmöglichkeit auch auf ausländische Fahrzeuge ausgedehnt wird.

Wir danken Ihnen für die aufmerksame Entgegennahme und Prüfung unserer Anliegen. Bei allfälligen Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.



Hans Krummen
Co-CEO



Peter Krummen
Co-CEO



Bundesrat Ueli Maurer
Vorsteher des Eidg. Finanzdepartements EFD
Zustellung per E-Mail: zentrale-psva@ezv.admin.ch

Datum

02.11.2021

Stellungnahme zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Maurer, sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu den vorgesehenen Änderungen des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz SVAG) und der dazugehörigen Verordnung (Schwerverkehrsabgabeverordnung SVAV) Stellung beziehen zu können. Eine nachhaltige Logistik – entlang der gesamten Wertschöpfungskette – ist eine zentrale Säule in der Unternehmensstrategie von Lidl Schweiz.

Technologieoffene Ausgestaltung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Lidl Schweiz will bis im Jahr 2030 die Filialbelieferung fossilfrei gestalten. Die Herausforderung ist enorm: Über 40 Prozent unserer betriebseigenen und betriebsnahen Treibhausgas-Emissionen (Stand Geschäftsjahr 2020) sind auf die Filialbelieferung bzw. die Transportlogistik zurückzuführen. Diese Emissionen, die durch unsere Transportdienstleister ausgestossen werden, stehen daher im Fokus unserer Anstrengungen, die CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Lidl Schweiz engagiert sich seit Jahren auch politisch für eine Zukunft mit einer fossilfreien Logistik. Wir haben massgeblich den Aufbau einer breiten Allianz von Gleichinteressierten initiiert, die sich unter anderem für eine Reduktion der LSVA für fossilfreie LKW-Antriebsysteme einsetzt, und zwar technologieoffen, denn die bislang favorisierte Elektromobilität wird sich beim schweren Langstrecken-Güterverkehr auf Grund technischer Einschränkungen vorläufig nicht durchsetzen. Es braucht die Förderung anderer fossilfreier Alternativen.



LSVA-Reduktion gemäss Motion 19.4381 in der SVAV umsetzen

Es ist uns nicht verständlich, weshalb die jetzt vernehmlasssten Entwürfe zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes sowie zur Totalrevision SVAV nicht auch die Umsetzung der LSVA-Reduktion für Nutzfahrzeuge mit fossilfreiem Antrieb zum Inhalt haben. Das eidgenössische Parlament hat im Frühjahr 2021 der Kommissionsmotion 19.4381 «Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge» zugestimmt – der Ständerat einstimmig und auch der Nationalrat mit überwältigender Mehrheit. Dieser Auftrag ist bekanntlich in den nächsten zwei Jahren vom Bundesrat zu realisieren und die Gelegenheit liegt jetzt quasi auf dem Präsentierteller.

Bei der LSVA-Reduktion handelt es sich um eine Innovationsförderung, wie sie aus Perspektive der Wirtschaft heute wichtig ist: Von Schweizer Unternehmen wird erwartet, dass sie einen Beitrag zum Klimaschutz und den Klimazielen des Bundes leisten. Für viele – so auch für Lidl Schweiz – ist ein glaubwürdiges Engagement im Bereich Klimaschutz unabdingbar, um auch künftig im Wettbewerb bestehen zu können. Unternehmen können Umweltschutzmassnahmen aber nur dann umsetzen, wenn sie wirtschaftlich tragbar und effizient sind. Im Bereich der alternativen Antriebe im Schwerverkehr ist das nur dann gegeben, wenn regulatorische Rahmenbedingungen sich technologischen Entwicklungen anpassen, denn LKW mit fossilfreiem Antrieb sind heute noch wesentlich teurer in der Anschaffung sowie im Unterhalt und Betrieb. Gleiches gilt für erneuerbare Treibstoffe.

Planungs- und Investitionssicherheit ist dringend nötig

Damit die Dekarbonisierung im Segment des schweren Strassengüterverkehrs fortschreiten kann, braucht die Branche zudem Planungs- und Investitionssicherheit. Basierend auf den aktuell geltenden regulatorischen Rahmenbedingungen, darunter auch den geltenden LSVA-Abgaben, treffen Unternehmen Investitionsentscheidungen mit Auswirkungen auf die kommenden Jahre. Ein heute beschaffter Diesel-LKW wird die inländischen CO₂-Emissionen noch über Jahre – auch über 2030 hinaus – negativ beeinflussen! Wenn wir in der Schweiz die Ziele des Pariser Abkommens – 50 Prozent Reduktion bis 2030 – erreichen wollen, muss in der Gesetzgebung und in der Logistik also jetzt gehandelt werden.

CO₂-Gesetz ist auch ein Weg, aber ein unsicherer

Würde die LSVA-Reduktion oder -Befreiung überdies wie vom Bundesrat geplant im neuen CO₂-Gesetz umgesetzt, wäre dies auch nicht mit der bisherigen Rechtsetzung kohärent. LSVA-Regelungen gehören weiterhin in das SVAG und die SVAV. Die Erfahrung zeigt zudem, dass mit jedem neuen CO₂-Gesetz Unsicherheiten verbunden sind: Es könnte wiederum zu einem Referendum und einem ablehnenden Volksentscheid kommen, womit eine Umsetzung der Kommissionsmotion 19.4381 sich beträchtlich verzögern oder letztlich eventuell gar nicht erfolgen würde.



Fazit und Empfehlung

Wie die Allianz Fossilfreie Logistik empfehlen wir daher, gleichzeitig mit der vorgesehenen Totalrevision der Schwerverkehrsabgabeverordnung diese beschlossene Gesetzesänderung umzusetzen, indem Art.3 Befreiung von der Abgabepflicht in Buchstabe k von «Motorwagen mit elektrischem Antrieb» mit dem Inhalt «Motorwagen mit fossilfreiem Antrieb» erweitert wird. Eventuell braucht es dafür einen weiteren Buchstaben, weil der Mechanismus mit den Bescheinigungen für die Reduktion der LSVA wohl ein anderer sein wird als bei den E-LKW.

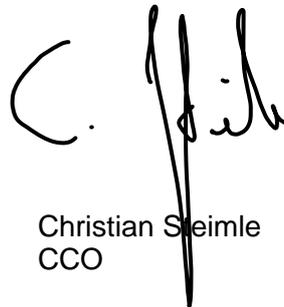
Mit einer LSVA-Reduktion gemäss Motion 19.4381 erhalten alle zukunftsfähigen, klimafreundlichen Alternativen gleich lange Spiesse, und die notwendigen CO₂-Reduktionen im Schwerlastverkehr sind gewerbe- und wirtschaftsfreundlich zu erreichen.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme unserer Vernehmlassungsantwort. Für zusätzliche Anliegen oder Fragen stehen wir Ihnen jederzeit sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Lidl Schweiz

Torsten Friedrich
CEO



Christian Steimle
CCO

Corina Milz
Head Corporate Communications
Head CSR & Sustainability

Ueli Rüeger
Head Logistics

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Bundesgasse 3
3003 Bern

18. November 2021

per Email an: zentrale-psva@ezv.admin.ch

Vernehmlassung zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die Vernehmlassung zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung und danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Dachverband metal.suisse fördert die Stahl-, Metall- und Fassadenbauweise in der Schweiz und setzt sich für den Materialkreislauf der metallischen Werkstoffe ein. Wir sind überzeugt mit unserer Bauweise und unseren Materialien einen zentralen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele der Schweiz beitragen zu können. Recyclingmaterialien sind in unserer Bauweise heute Standard. Unsere Bauweise ist wie keine zweite geeignet, die Konzepte der Weiter- und Wiederverwendung von Gebäuden und Bauteilen umzusetzen und zu fördern.

Grundsätzlich anerkennt metal.suisse die Notwendigkeit, das bisherige Erfassungssystem (LSVA II) durch ein neues System (LSVA III) zu ersetzen. Dabei ist es relevant, dass der rein technisch bedingte Systemwechsel kostenneutral für die Abgabepflichtigen und einnahmenneutral für den Staat aufgebaut werden soll. Zukünftig soll das Erhebungssystem der Schweizer Verkehrsabgabe mit den europäischen Standards harmonisiert werden, die mit dem European Electronic Toll Service (EETS) auf europäischer Ebene angepasst und normiert wurden. Dies zielt darauf ab, die Mauterhebung in Europa, speziell im grenzüberschreitenden Verkehr, zu beschleunigen und zu vereinfachen. Nun wird auf diese im europäischen Mautmarkt etablierte Lösung abgestellt.

Für metal.suisse ist es offensichtlich, dass die Abgabe des Erfassungsgeräts unbedingt kostenlos bleiben muss (Art. 21 E-SVAV) oder zusätzliche Kosten wenigstens komplett durch andere Einsparungen (z.B. durch tiefere Inspektions- und Instandhaltungskosten der Erhebungsgereäte) ausgeglichen werden müssen. Da Fahrzeughalter bereits Gesamtabgaben von zirka 1.6

Milliarden Franken ausrichten, darf keine zusätzliche finanzielle Belastung für technische Ausrüstung für die Erfassung erfolgen.

metal.suisse kritisiert, dass der Bundesrat als Bemessungsgrundlage neben dem höchstzulässigen Gesamtgewicht neuerdings die Anzahl Achsen hinzuziehen kann. Wir erkennen bei der vorgesehenen Änderung eine potenzielle verdeckte Abgabenerhöhung. Deshalb soll die Herausgabe eigener Erfassungsgeräte genau überprüft werden, da auf dem freien Markt keine Erfassungsgeräte mit der notwendigen Genauigkeit verfügbar sind.

Der Systemwechsel bei der Erfassung käme einem Paradigmenwechsel gleich. Mit der ange-dachten Gewichtserfassung durch die Anzahl Anhängerachsen fiel die LSVA-Erhebung viel un-genauer aus als mit dem heutigen System. Dadurch würde nicht nur das Verursacherprinzip bei der Abgabenerhebung kompromittiert, sondern auch die limitierte Kombinationsmöglichkeit von Anhängern und Zugfahrzeugen würde die Rentabilität der Fuhrparks der Logistikbetriebe grossenteils schädigen. Zudem würden die Zielsetzungen der Verlagerungs- und Umweltvorgaben ebenfalls touchiert, da die Transportunternehmen ihre Flotte bereits seit der Einführung der LSVA im Jahr 2021 fortlaufend verbessert haben. Aus Sicht von metal.suisse müssten be-troffene Fahrzeughalter im Falle des angedachten Systemwechsels durch den Bundesrat einige Nachteile erfahren, die durch eine Anpassung der massgeblichen Stellgrössen kompensiert werden könnten.

Nach Art. 6 Abs. 1 E-SVAG soll der Bundesrat bei der Festlegung der Bemessungsgrundlage die Kompetenz erhalten, was metal.suisse dezidiert ablehnt. Dem Parlament als legislative Gewalt kommt die Entscheidungshoheit über die Bemessungsgrundlage zu. Allein die konkrete Ausführung kann dann an den Bundesrat delegiert werden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und danken Ihnen für die Berücksich-tigung unserer Argumente. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

metal.suisse



Diana Gutjahr
Präsidentin
Nationalrätin SVP



Andreas Steffes
Geschäftsführer

Ökostrom Schweiz, Technoparkstrasse 2, 8406
Winterthur

Bundesrat Ueli Maurer
Vorsteher des Eidgenössischen Fi-
nanzdepartements EFD

Versand an: zentrale-psva@ezv.admin.ch

Winterthur, 04. November 2021

Stellungnahme zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Maurer
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Änderung des Bundesgesetzes über eine leistungsfähige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz SVAG) und der dazugehörigen Verordnung (Schwerverkehrsabgabeverordnung SVAV) Stellung beziehen zu können.

Grundsätzliches zu den beabsichtigten Änderungen

Ökostrom Schweiz anerkennt, dass das aktuelle Erfassungsgerät für die LSVA und die strassenseitige LSVA-Infrastruktur bald ihre ordentliche Lebensdauer erreichen. Ebenso ist es offensichtlich, dass das gesamte LSVA-Erhebungssystem Erneuerungsbedarf hat und idealerweise mit dem europäischen System harmonisiert wird.

Aus der Sicht unseres Verbandes ist es jedoch nicht nachvollziehbar, weshalb die weitgehende Anpassung des Schwerverkehrsabgabenrechts nicht auch hängige Aufträge des Parlaments miteinbezieht. Das eidgenössische Parlament hat im Frühjahr 2021 der Kommission motion 19.4381 «Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge» mit einer sehr grossen Mehrheit zugestimmt. Damit ist der Bundesrat beauftragt, innerhalb von zwei Jahren Gesetze und Verordnungen so anzupassen, dass die LSVA für Nutzfahrzeuge mit fossilfreiem Antrieb reduziert wird. Dass der Parlamentswille in der vorliegenden Revision nicht berücksichtigt wird, ist mehr als eine verpasste Chance.

Als problematisch sieht Ökostrom Schweiz insbesondere das Vorhaben des Bundesrates, die LSVA-Befreiung für fossilfreie Treibstoffe erst mit dem kommenden CO₂-Gesetz umsetzen zu wollen. Nicht nur besteht mit dem SVAG und der SVAV die entsprechende Rechtssetzung, um eine (Teil-)Befreiung von der LSVA zu regeln, auch werden mit diesem fragwürdigen Vorgehen die Ziele der verabschiedeten Motion 19.4381 gefährdet. Die Erfahrungen zeigen, dass es bei einem neuen CO₂-Gesetz wiederum zu einem Referendum und einem ablehnenden Volksentscheid kommen könnte.

Eine verzögerte Umsetzung der LSVA-(Teil-)Befreiung für fossilfreie Antriebe ist zwingend zu vermeiden

Innerhalb der Branche ist das Interesse gross an nachhaltigen Alternativen, um die heutigen mit Diesel betriebenen LKW zu ersetzen. Die entsprechenden Gas- und Wasserstoffbetrie- ben Modelle sind bereits heute auf dem Markt und die dazu notwendigen Infrastrukturen zumindest im Gasbereich grossflächig vorhanden. Nach wie vor sind jedoch Schwere LKW mit fossilfreiem Antrieb wesentlich teurer in der Anschaffung sowie im Unterhalt und Be- trieb. Gleiches gilt für erneuerbare Treibstoffe. Damit die Dekarbonisierung im Segment des schweren Strassengüterverkehrs zeitnah fortschreiten kann, braucht die Branche jetzt Pla- nungs- und Investitionssicherheit. Die Teilbefreiung der LSVA auf fossilfreie Antriebe ist demnach zwingend so schnell als möglich umzusetzen, damit die notwendigen Investitionen ausgelöst und die jeweiligen Technologien marktfähig gemacht werden. Auch aus klimapo- litischer Sicht, wäre dies ein wichtiger Schritt, damit die notwendigen Ziele der langfristigen Schweizer Klimastrategie 2050 erreicht werden können. Gemäss dem nationalen Treibhaus- gasinventar der Schweiz ist der Verkehrssektor für 32.4% der Treibhausgasemissionen in der Schweiz verantwortlich, wobei der Güterverkehr mit 20% einen relevanten Anteil ein- nimmt und somit eine beträchtliche Hebelwirkung aufweist.¹

Interesse steigt, das grosse Potenzial an landwirtschaftlichem Biogas als Treibstoff zu nutzen

Ökostrom Schweiz vertritt die Interessen der Betreibenden von landwirtschaftlichen Biogas- anlagen. Schweizweit sind rund 120 landwirtschaftliche Biogasanlagen in Betrieb (Stand: 2021). Diese Anlagen zeichnen sich durch einen hohen Grad an unterschiedlichen gemein- schaftlichen Leistungen aus. Nebst der Produktion von erneuerbarem Gas (Biogas), welches als Brennstoff (Wärme), Treibstoff (Mobilität) oder zur Produktion von Strom verwendet wer- den kann, leisten landwirtschaftliche Biogasanlagen einen wichtigen Beitrag zum Klima- schutz sowie zur bedarfsgerechten Energiebereitstellung durch ihre zeitliche und saisonale Produktionsflexibilität. Um die, im Vergleich mit fossilen Energieträgern, höheren Geste- hungskosten zu decken, sind die meisten Biogasanlagen innerhalb eines Einspeisevergü- tungssystem (EVS) gefördert. Dieses System wird gegen Ende 2022 auslaufen. Eine entspre- chende Nachfolgelösung wird aktuell im Rahmen des Mantelerlass auf Stufe Parlament dis- kutiert. Weil zum aktuellen Zeitpunkt eine langfristige Nachfolgelösung für einen kostende- ckenden Betrieb ungewiss ist, wird es für bestehende Anlagen zunehmend interessant, Op- tionen einer Modulerweiterung der Anlage zu prüfen, mit der zusätzliche Vermarktungsmög- lichkeiten von Biogas geschaffen werden können. Ein solcher Modultyp kann darin bestehen, mit der Installation einer Biogastankstelle Biogas zu Biomethan aufzubereiten und als Treib- stoff lokal zu vermarkten. Da landwirtschaftliches Biogas gegenüber dem Erdgasangebot preislich nicht konkurrenzfähig ist, hängt die Wirtschaftlichkeit einer hofeigenen Biogastank- stelle unmittelbar von der Möglichkeit ab, LSVA-Reduktionen zu nutzen, damit der Abneh- mer bereit ist einen entsprechenden Aufpreis für das Biogas zu bezahlen. Eine Hinauszöge- rung der Einführung hätte negative Konsequenzen, weil die Wirtschaftlichkeitsberechnun- gen von Biogastankstellen jeweils über 15 Jahre gemacht werden. Somit könnte zum aktuel- len Zeitpunkt die Rentabilität entsprechender Projekte nicht abschliessend beurteilt werden und die Gefahr wäre gross, dass kommende Biogastankstellen-Projekte trotz Baubewilligun- gen nicht umgesetzt würden.

¹ Kenngrössen zur Entwicklung der

Treibhausgasemissionen in der Schweiz 1990-2019, Bundesamt für Umwelt BAFU 2021

Ökostrom Schweiz erwartet daher von der Bundesverwaltung, gleich mit der vorgesehenen Totalrevision der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV) die mit der Motion 19.4381 beschlossene Gesetzesänderung umzusetzen, in dem Artikel 3 wie folgt geändert wird:

Änderungsantrag

SVAV Art. 3 – Befreiung von der Abgabepflicht (Art. 4 Abs 1 SVAG)

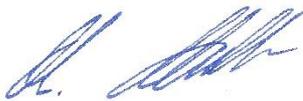
¹ Folgende Fahrzeuge sind von der Abgabe befreit:
k. Motorwagen mit ~~elektrischem~~ **fossilfreiem** Antrieb

Abschliessende Bemerkung

Mit einer LSVA-Reduktion gemäss 19.4381 erhalten alle zukunftsfähigen, klimaneutralen Alternativen gleich lange Spiesse, und die notwendigen CO₂-Reduktionen im Schwerlastverkehr sind gewerbe- und wirtschaftsfreundlich zu erreichen. Zusätzlich werden bei landwirtschaftliche Biogasanlagen Anreize geschaffen, um in die Aufbereitung und Vermarktung von Biogas zu Treibstoffzwecken zu investieren. Das Potenzial zur Produktion von Biogas in der Landwirtschaft ist sehr gross. Heute werden lediglich 4% der Hofdünger energetisch genutzt. Das nachhaltige Potenzial in der Landwirtschaft für die Biogasproduktion zu Treibstoffzwecken beträgt über 3.5 TWh pro Jahr mit der Möglichkeit gleichzeitig über 2.2 Mio. Tonnen CO₂-eq einzusparen.²

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme unserer Vernehmlassungsantwort. Für zusätzliche Anliegen oder Fragen stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse,



Michael Müller
Präsident Ökostrom Schweiz
Schweiz
T +41 79 698 74 50



Fabienne Thomas
Stv. Vorsitzende der Geschäftsleitung Ökostrom
Schweiz
T +41 56 444 24 98 / + 41 79 919 11 82

² Die Zahlen beziehen sich auf interne Kalkulationen von Ökostrom Schweiz, 2021

Eidgenössische Zollverwaltung
Taubenstrasse 16
3003 Bern

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

Bern, 19. November 2021

Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung; Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum eingangs erwähnten Geschäft Stellung nehmen zu können. Gerne äussern wir uns zu den datenschutzrechtlichen Aspekten der Vorlagen wie folgt.

Es ist geplant, dass Fahrleistungsdaten aufgrund von GNSS-Wegpunkten erhoben werden, welche zu einem Wegprofil verknüpft werden. Es fehle jedoch an der Möglichkeit der Identifizierung der das Fahrzeug lenkenden Person, und der Zweck der Erhebung erfolge nicht im Sinne eines Profiling, weshalb die Rechtsgrundlage für die Datenbearbeitungen nicht im formellen Gesetz, sondern auf Verordnungsstufe geschaffen werden könne (Ziff. 5.6.1 des erläuternden Berichts).

Gemäss Art. 5 Abs. 1 SVAG (heutige Fassung) ist bei ausländischen Fahrzeugen auch der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin abgabepflichtige Person, zudem müssen nach Art. 44 VE-SVAV die Anbieter eines Erhebungsdienstes Mitteilungen der Fahrzeugführerinnen und -führer aufzeichnen. Nach unserem Verständnis ist daher durchaus davon auszugehen, dass in zahlreichen Fällen die Personen, denen die Wegprofile zugeordnet werden können, im Sinne von Art. 5 Bst. a revDSG bestimmbar und die Wegprofile deshalb Personendaten sind.

Vor diesem Hintergrund fehlt uns eine Analyse der Risiken für die Grundrechte der betroffenen Personen. Dazu sollte zunächst evaluiert werden, wer befugter- und unbefugter Weise Kenntnis von den personenbezogenen Daten erhalten kann; in Frage kommen neben dem BAZG und dem NETS-Anbieter, beauftragten und zugelassenen Anbietern gemäss Art. 11a SVAG auch der Fahrzeughalter bzw. Arbeitgeber sowie Straf- und Zivilgerichte aufgrund eines Editionsbefehls. Erst gestützt darauf kann beurteilt werden, ob die gesetzlichen

Grundlagen genügen und mit welchen Massnahmen den festgestellten Risiken wirksam begegnet werden kann.

Auch wenn ein Profiling nach Art. 5 Bst. f revDSG nicht beabsichtigt ist, so ist ein solches doch möglich. Unseres Erachtens ist deshalb die Anforderung, dass ein Profiling nicht erlaubt und durch geeignete technische Massnahmen auszuschliessen ist, im VE-SVAG ausdrücklich zu verankern. Trotz des in den Erläuterungen enthaltenen Verweises auf die Verordnung finden wir auch dort – namentlich im 6. Abschnitt über die Pflichten der Anbieter – keinerlei Vorgaben punkto Informationssicherheit und Datenschutz. Hier sehen wir deshalb ebenfalls Ergänzungsbedarf.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Ueli Buri
Präsident privatim



Elektronisch verschickt an:

zentrale-psva@ezv.admin.ch

Eidgenössisches Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern

PUSCH
Praktischer Umweltschutz
Hottingerstrasse 4
Postfach
8024 Zürich

Telefon +41 44 267 44 11
Direkt +41 44 267 44 77
susanne.rutz@pusch.ch
www.pusch.ch

Zürich, 1. November 2021

Stellungnahme zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung (Erneuerung der technischen Infrastruktur der Schwerverkehrsabgabe (LSVA))

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Erneuerung der technischen Infrastruktur der Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Stellung zu nehmen.

Vor 20 Jahren trat die LSVA in Kraft. Die LSVA stellt einen der wichtigsten Pfeiler der erfolgreichen schweizerischen Verlagerungspolitik dar. Die LSVA muss aus unserer Sicht nicht nur technisch, sondern auch inhaltlich (Ausgestaltung der Abgabe) möglichst rasch weiterentwickelt und erhöht werden. Die LSVA ist ein wichtiges Instrument, um die vom Schwerverkehr verursachten 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. Dies ist aktuell leider sehr deutlich nicht der Fall, wie das die Erhebungen des ARE zu externen Kosten und Nutzen des Verkehrs fundiert und eindrücklich nachweisen. **Unsere Organisation fordert, dass die LSVA möglichst rasch im Rahmen des Landverkehrsabkommens ausgereizt und künftig unter anderem nach CO₂-Emissions-Klassen erhoben wird.**

Nun zur Erneuerung der technischen Infrastruktur: Auf der einen Seite wird die Erneuerung des Erfassungssystems der LSVA und die Standardisierung mit dem europäischen System (LSVA III) die Zollabfertigung der grenzüberschreitenden Lastwagenverkehre vereinfachen und beschleunigen. Das wird den Strassentransport günstiger und attraktiver machen. Auf der anderen Seite kann eine schnellere und ungehinderte Abfertigung am Zoll, welche von einer einheitlichen elektrischen Datenerhebung ermöglicht wird, auch zu einer leichten Verminderung der lokalen Emissionen beitragen kann. Dieser Effekt wird aber auf jeden Fall überschaubar klein sein.

Natürlich begrüßen wir administrative 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. Allerdings führt diese Änderung, bzw. Vereinfachung durch digitale Lösungen bei der technischen Infrastruktur der LSVA dazu, dass der Strassengüterverkehr gegenüber dem Schienengüterverkehr an Attraktivität



dazugewinnt. **Damit die Verlagerungspolitik keine Dämpfer erfährt, braucht es ein Massnahmenbündel mit Verlagerungswirkung, welches diesen Wettbewerbsvorteil kompensiert.** Bspw. könnte die Abgabenhöhe der LSVA gesteigert werden, Trassenpreise für die Güterbahn gesenkt werden und administrative Vorgänge bei grenzüberschreitenden Schienentransporten vereinfacht werden. Ohne ein solches Massnahmenbündel führt die wünschenswerte technische Erneuerung der LSVA zu Rückverlagerungen auf die Strasse bzw. bremst die Verlagerungspolitik aus. Dieser Gefahr ist entschieden entgegenzutreten.

Zudem sollen von der Digitalisierung des Systems nicht nur die Verwaltung und die Transport-Branche, sondern auch die Allgemeinheit, Gesellschaft, Umwelt und andere Verkehrsteilnehmer profitieren. Es soll 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.

Die neue digitale Erhebungsmethode der LSVA führt zu neuen Betrugspotenzialen. Im erläuternden Bericht wird darum 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. 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» gleich kostenfrei durch ganz Europa fahren kann und damit Mautkosten von jährlich 25'000 CHF pro Fahrzeug sparen könnte. Es braucht darum 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. Auf jeden Fall soll es anonyme Meldemöglichkeiten für systemische Sicherheitslücken geben.

Im Rahmen der vorgeschlagenen Verordnung kann jeder, der vorsätzlich die Abgabe umgehen will, mit einer Geldstrafe bis zur Höhe des Fünffachen des normalen Abgabebetrags belegt werden. Da sich dieser Beitrag bei einer Fahrt durch die Schweiz aktuell auf etwa 300 CHF beläuft, beträgt die Höchststrafe somit 1'500 CHF. **Dieser Strafbetrag ist 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. Als Relation: Aktuell werden bspw. im Transitverkehr nur ca. 4% des Nord-Süd-Schwerverkehrs kontrolliert. Die LSVA vorsätzlich nicht zu bezahlen ist keine Bagatelle, sondern ein Umweltverbrechen, das sich unter keinen Umständen lohnen soll.

Aus unserer Sicht ist es stossend, dass Transporte der Land- und Forstwirtschaft teilweise von der LSVA befreit werden. Diese versteckte, klima- und umweltschädliche Subvention muss rasch abgeschafft werden. Auch diese Fahrzeuge erzeugen externen Kosten, und sollen für ebendiese zu gleichen Teilen aufkommen wie andere Fahrzeuge des Schwerverkehrs. Es widerspricht der Logik der LSVA, dass gewisse Transporte hier eine Sonderbehandlung erhalten, obwohl dies inhaltlich nicht begründet ist (wie dies beim Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs der Fall ist). Im Abschnitt 3 (Artikel 13-15) der neuen Verordnung werden diese Vergünstigungen wiederum



aufgeführt: **Transporte von Rohholz, offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren können von der Reduktion der LSVA-Abgabe um bis zu 25% profitieren. Diese Ausnahmen gehören so rasch wie möglich abgeschafft. Sie widersprechen dem Ziel der LSVA der Internalisierung der externen Kosten und sind unfair.**

Die Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen beträgt in der Schweiz maximal 80 km/h. Bundesrat und Verwaltung scheinen sich im Klaren darüber zu sein, dass diese Höchstgeschwindigkeit sehr schlecht eingehalten wird. Hält der Bundesrat im Verlagerungsbericht 2019 doch fest: «Die schweren Güterfahrzeuge sind im Durchschnitt auf ebenen Strecken mit fast 90 km/h unterwegs.» Daraus kann geschlossen werden, dass ein Grossteil der Lastwagen schneller als erlaubt fährt. Dies ist u.a. aus folgenden Gründen nicht wünschenswert:

1. Höhere Lkw-Geschwindigkeiten verursachen mehr Treibstoffverbrauch und damit auch mehr klimaschädliche Emissionen. Die strikte Einhaltung des Tempolimits (80 km/h) würde laut Studien eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit um ca. 7% bedeuten und den Kraftstoffverbrauch bzw. den CO₂-Ausstoß um 6 bis 8% vermindern¹. Für Österreich werden die Einsparungen von absoluten CO₂-Emissionen durch die strikte Einhaltung des Tempolimits 80 km/h für den Schwerverkehr auf über 100'000 Tonnen CO₂ pro Jahr beziffert.
2. Mit zunehmender Geschwindigkeit der Schwerverkehrsfahrzeuge steigen sowohl die Unfallgefahr als auch die Schwere der Unfälle deutlich an. Konsequenterweise eingehaltene Höchstgeschwindigkeiten retten Menschenleben.
3. Die Lärmemissionen des Strassenverkehrs steigen mit höheren Fahrtgeschwindigkeiten drastisch an. Bei strikter Einhaltung der Lkw-Höchstgeschwindigkeit (80 km/h) könnte auf der Autobahn eine Lärminderung erzielt werden, die mit einer 20-prozentigen Verkehrsabnahme vergleichbar ist. Dadurch ergeben sich auch Sparpotenziale beim Lärmschutz.

Vor diesem Hintergrund fordern wir, dass das neue Erfassungssystem der Schweiz (EETS-CH) so ausgestaltet ist, dass Geschwindigkeitsübertretungen über 80 km/h von Lastwagen auf Schweizer Hoheitsgebiet verunmöglicht werden. Idealerweise wären alle strassenspezifischen Höchstgeschwindigkeiten in der Schweiz in einem System hinterlegt und der Lastwagen könnte diese entsprechend nicht systematisch überschreiten. Falls dies nicht möglich ist, dann sollen per se illegale Geschwindigkeitsübertretungen von über 80 km/h über dieses System automatisch gebüsst werden können. Die entsprechenden Gesetzesänderungen sollten vom Bund erarbeitet werden. 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 an die zuständigen Kantonalpolizeien und Schwerverkehrskontrollzentren gemeldet werden können.**

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

¹ Informationen zur Umweltpolitik (2011): Lkw-Tempolimits und Emissionen Auswirkungen der Einhaltung der Lkw-Tempolimits auf Autobahnen auf Emissionen und Lärm. S. 21
(https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/lzUmweltpolitik_Ausgabe_184.pdf)



Maria-Luisa Kargl

Projektmitarbeiterin Energie und Klima für die Stiftung PUSCH – Praktischer Umweltschutz

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
3003 Bern

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

Basel, 19. November 2021
Thomas Schwarzenbach
Tel.: ++41 61 205 98 12
thomas.schwarzenbach@spedlogswiss.com

Vernehmlassung: Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

SPEDLOGSWISS ist der Verband der international tätigen Speditions- und Logistikunternehmen in der Schweiz. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert mehr als 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt die Interessen von über 350 Mitgliedsfirmen aus Spedition und Logistik und setzt sich für eine effizient funktionierende Infrastruktur auf allen Verkehrsträgern ein. Einige der in der Schweiz ansässigen LKW-Unternehmen sind sowohl beim in diesem Dossier federführenden Verband ASTAG wie auch bei SPEDLOGSWISS Mitglied. Unsere Vernehmlassungsantwort beruht deshalb auf der Expertise des Verbandes ASTAG.

Mit Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie die Vernehmlassung zu einer Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der dazugehörigen Schwerverkehrsabgabeverordnung eröffnet. Wir bedanken uns deshalb dafür, uns zur Vorlage äussern zu können.

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA ist ein entscheidender Kostenfaktor im Strassengütertransport und hat einen finanziellen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der LKW-Frachtführer wie auch der Speditionswirtschaft.

SPEDLOGSWISS versteht, dass es nötig wird, das jetzige LSVA-Erfassungssystem LSVA II durch ein neues LSVA III zu ersetzen. Wir sind dabei klar der Überzeugung, dass dieser Wechsel von LSVA II zu LSVA III keinesfalls einhergehen darf mit einer Anpassung der Tarife. Der Wechsel muss für die betroffenen Branchen und damit letztlich auch für die Schweizer Konsumenten kostenneutral erfolgen.

Nicht unterstützt wird insbesondere der vorgeschlagene Wechsel von einer kilogrammgenauen Erfassung der Anhänger zu einer pauschalisierten Erfassung, gemäss der sich das massgebende Gewicht aus der Anzahl Achsen multipliziert mit dem Faktor XY (Kilogramm) berechnen würde.

Die Absicht der EZV, nicht mehr selber ein auf die spezifischen Anforderungen der LSVA abgestimmtes Erfassungsgerät herzustellen und anzubieten, ist zwar nachvollziehbar, weil die Geräteherstellung keine vordringliche Bundesaufgabe ist. Allerdings sind derzeit auf dem freien Markt keine Erfassungsgeräte mit der notwendigen Erfassungsgenauigkeit erhältlich. Deshalb käme der geplante Systemwechsel einem radikalen Paradigmenwechsel gleich, weil anstelle der genauen Gewichtserfassung nur noch die Anzahl der Anhängerachsen ausschlaggebend wäre – mit der zwangsläufigen Folge ungenauer LSVA-Abgabebeträge im Vergleich zum heutigen System.

Dieser grundlegende Systemwechsel würde insbesondere auch die Flexibilität der Transportunternehmen hinsichtlich der Kombinationsmöglichkeiten von Zugfahrzeugen und Anhängern in schwerwiegender Weise tangieren. Seit Einführung der LSVA im Jahr 2001 haben die Transportunternehmen ihre Flotten laufend optimiert. Das Ziel war, damit die Verlagerungs- und Umweltzielsetzungen der LSVA zu erfüllen, andererseits aber auch betriebswirtschaftliche Verbesserungen vorzunehmen, d.h. eine möglichst geringe Tarifbelastung zu erreichen. Der vom Bund vorgeschlagene Systemwechsel würde die solchermaßen optimierten Fuhrparks nun auf einen Schlag entwerten und abermals zu einem erheblichen und kostspieligen Anpassungsbedarf führen – selbst unter Anwendung der unbedingt notwendigen, bereits geplanten, erleichterten Auf- und Ablastungsmöglichkeiten. Denn nur so könnten die Unternehmen und Fahrzeughalter individuelle Mehrbelastungen minimieren und gleichzeitig die wirtschaftlich erforderliche Variabilität der Fahrzeugkombinationen bewahren.

SPEDLOGSWISS spricht sich deshalb gegen den Systemwechsel aus, sofern mit dem neuen Erfassungsgerät eine kilogrammgenaue Abrechnung der LSVA sowohl für Zugfahrzeuge wie für Anhänger und Auflieger nicht mehr möglich sein sollte.

Reduktion des massgebenden Anhängerachsgewichts

Für den Fall, dass der Bund am vorgeschlagenen Systemwechsel festhält, d. h. ein Erfassungsgerät ohne die Möglichkeit der kilogrammgenauen Erfassung und Abrechnung einführt, müssen die damit für die betroffenen Fahrzeughalter zwangsläufig einhergehenden Nachteile durch eine Anpassung der massgeblichen Stellgrössen bestmöglich ausgeglichen werden. Im Mittelpunkt steht dabei die Bemessungsgrundlage für Anhänger, konkret der Vorschlag gemäss Art. 6 Abs. 2 E-SVAV, wonach sich das massgebende Gewicht bei Anhängern aus der Anzahl Achsen multipliziert mit 9000 kg berechnen soll.

Dem Verband ASTAG wurden Berechnungsbeispiele vorgelegt, die alle klar aufzeigen, dass mit dem Systemwechsel Nachteile in Form von Flexibilitätseinbussen einhergehen, namentlich bei der Verwendung standardisierter Fahrzeugkombinationen.

Beispiel 1:

Für den Transport leichter Güter werden Anhänger meist abgelastet, ein Zweiachs-Normalanhänger beispielsweise von 18 t auf 8 t. Nach dem heutigen Abgabesystem und bei einer Fahrleistung von jährlich 70'000 km bezahlt man für eine Fahrzeugkombination bestehend aus einem Zugfahrzeug mit einem Gesamtgewicht von 18 t und einem Gesamtzugsgewicht von 40 t sowie einem Anhänger mit einem abgelasteten Gesamtgewicht von 8 t derzeit 41'496 Franken (massgebendes Gewicht = 26 t). Nach dem neuen Abgabesystem dagegen würde sich der Betrag ausgehend von einem massgebenden Gewicht von 36 t (18 t + 2x9 t) auf 57'456 Franken belaufen – eine Erhöhung um nahezu 40 Prozent. Um diese exorbitante Kostensteigerung vollumfänglich zu vermeiden, bliebe dem Unternehmer im vorliegenden Beispiel nur die Möglichkeit, das Gesamtzugsgewicht auf 26 t zu reduzieren. Dies hätte jedoch zur Konsequenz, dass die Zugmaschine nicht mehr in wirtschaftlich sinnvoller Weise mit nicht abgelasteten Anhängern kombiniert werden könnte – die Flexibilität des Fahrzeugeinsatzes leidet enorm.

Beispiel 2:

Gleich verhält es sich bei Sattelschleppern, deren Gesamtzugsgewicht zur Vermeidung von Kostensteigerungen reduziert werden müsste. So bezahlt ein Zweiachs-Sattelschlepper mit einem Gesamtgewicht von 18 t, einem Leergewicht von 7 t und einem Gesamtzugsgewicht von 40 t, der einen Einachs-Sattelanhänger mit einem Gesamtgewicht von 16 t zieht, nach dem geltenden Abgabesystem und bei einer jährlichen Fahrleistung von 70'000 km derzeit 36'708 Franken. Nach dem neuen Abgabesystem wären es 43'092 Franken (17 Prozent mehr). Auch hier müsste der Fahrzeughalter das Gesamtzugsgewicht des Sattelschleppers auf 23 t ablasten, um die Kostensteigerung vollumfänglich zu verhindern – abermals mit der Konsequenz, dass zwei- oder dreiachsige Sattelanhängern nicht mehr flexibel, vor allem nicht mehr in wirtschaftlich sinnvoller Weise mit dem Sattelschlepper kombiniert werden könnten.

Die SPEDLOGSWISS fordert wie die ASTAG für den Fall, dass der Bund am Systemwechsel festhält, einen Multiplikator von 7000 kg pro Anhängerachse. Nur so lassen sich ungerechtfertigte, weil allein durch den technischen Systemwechsel bedingte Mehrbelastungen der Fahrzeughalter verhindern.

Anmerkungen zu SVAG und SVAV**3.1 SVAG***Art. 6 Abs. 1 E-SVAG Grundsatz*

Die Bemessungsgrundlage ist das zentrale Element der LSVA-Abgabeerhebung. Aus diesem Grund erachten wir die in Art. 6 Abs. 1 vorgesehene Kompetenzdelegation an den Bundesrat ("Der Bundesrat kann festlegen, dass zur Berechnung des Gesamtgewichts die Anzahl Achsen herangezogen wird [Satz 1]. Er legt dabei das Gewicht fest, das pro Achse verwendet wird [Satz 2]") als nicht stufengerecht und damit als zu weitgefasst, insbesondere Satz 1. **Vielmehr muss der Gesetzgeber (Parlament) die zentralen Grundlagen der Bemessung (Anzahl Achsen ja/nein?) selber fixieren.** Die konkrete Ausführung (Gewicht pro Achse) kann dann dem Bundesrat delegiert werden.

Art. 12b E-SVAG Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Fahrzeugen

Dass die Abgabeschuld für ausländische Fahrzeuge, die den Dienst eines zugelassenen Anbieters (EETS) in Anspruch nehmen, erst mit der Bezahlung der Abgabe ans BAZG erlischt, erachten wir deshalb als fragwürdig, weil die abgabepflichtigen Personen schlimmstenfalls mit einer Doppelzahlung rechnen müssen (z. B. im Falle der Konkureröffnung gegen den EETS-Anbieter). Das ist eine sehr scharfe Form der Solidarhaftung ohne die Möglichkeit, sich von der Haftung zu befreien (Art. 5a E-SVAG in Verbindung mit Art. 53 f. E-SVAV dagegen sieht richtigerweise einen Befreiungsmechanismus vor). Zwar wären nur die Halter ausländischer Fahrzeuge davon betroffen, gleichwohl regen

wir aus Gründen der Gleichbehandlung an, auch für diesen Personenkreis eine Absicherungsmöglichkeit vorzusehen.

Art. 20c E-SVAG Ordnungswidrigkeit

Aus der Bestimmung geht (verständlicherweise) nicht hervor, dass sich die Bussen in aller Regel zwischen 100 bis 500 Franken bewegen dürften. Gemäss Erläuterungen soll die definitive Höhe der Ordnungsbussen vom BAZG festgelegt werden. In welcher Erlassform und auf welcher Stufe? Wir lehnen es ab, dass die Regulierung auf Amtsebene erfolgt. Vielmehr muss dies auf Verordnungsstufe geschehen (analog Ordnungsbussenverordnung, SR 314.11).

3.2 SVAV

Art. 6 E-SVAV Massgebendes Gewicht

Aus den schon unter Ziff. 1 und 2 erwähnten Gründen beantragen wir, für die Berechnung des massgebenden Anhängergewichts einen Multiplikator von 7000 kg pro Anhängerachse einzusetzen.

Art. 21 E-SVAV Kosten der Ermittlung der gefahrenen Kilometer

Die kostenlose Abgabe des Erfassungsgeräts muss weiterhin zwingend gewährleistet bleiben. Wenn Fahrzeughalter schon Abgaben in der Gesamthöhe von rund 1,6 Mia. Franken leisten, dann muss der Bund auch das zur Erhebung notwendige technische Equipment kostenlos zur Verfügung stellen.

Art. 50 E-SVAV Rückerstattung für Auslandfahrten

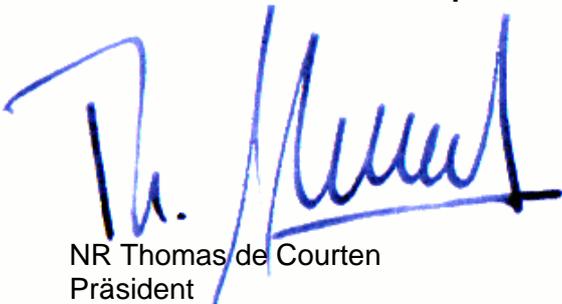
Die Aufhebung des halben Rückerstattungsbetrags bewirkt für inländische Fahrzeughalter gegenüber der heutigen Situation (Art. 33 SVAV) eine Verschlechterung. Zwar teilen wir die Begründung, wonach die unterschiedliche Behandlung von ausländischen und inländischen Fahrzeugen nicht nachvollziehbar sei (vgl. Erläuterungen zu Art. 50), nicht hingegen die Konsequenz daraus. Vielmehr soll – anstatt die Rückerstattung für inländische Fahrzeuge einfach so zu streichen – die Rückerstattungsmöglichkeit auch auf ausländische Fahrzeuge ausgedehnt werden, womit Gleichbehandlung hergestellt ist.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unser Anliegen in der Hoffnung, dass sie in die Botschaft ans Parlament Eingang finden.

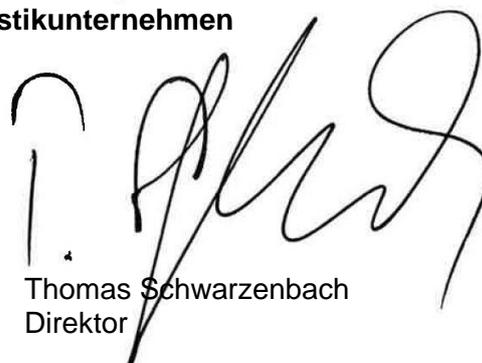
Mit freundlichen Grüssen

SPEDLOGSWISS

Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen



NR Thomas de Courten
Präsident



Thomas Schwarzenbach
Direktor