

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 14. Mai.2023 / MD  
VL Änderung SVAG

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

### Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

- FDP.Die Liberalen unterstützt das zentrale Ziel der Vorlage, wonach elektrisch angetriebene LKW ab 2031 abgabepflichtig werden sollen.
- Die FDP unterstützt ebenfalls die vom Bundesrat vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen (Variante 2, da KMU-freundlicher).
- Die vorgesehene Systemänderung bei der LSVA lehnt die FDP ab.
- Insgesamt soll sich die Vorlage auf die nachfolgend diskutierten Kernelemente beschränken. Gesetzesänderungen auf Vorrat lehnt die FDP ab.

### Weiterentwicklung der LSVA ohne Systemwechsel

Das Primärziel der LSVA ist die Internalisierung der ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs, abzüglich des Nutzens. Dieses Ziel wurde seit der Einführung der LSVA weitgehend erreicht: Die LKW auf Schweizer Strassen sind so sauber wie nie zuvor. Der Anteil der Euro 6 Fahrzeuge lag 2021 bei 80 Prozent, die Fahrleistung älterer als Euro 5 lag noch bei 3 Prozent. Mit der Einführung der EURO 7 Norm wird in den nächsten Jahren ein letzter verbesserter Standard für Verbrennungsmotoren eingeführt.

Damit ist nochmals eine Ausdifferenzierung der LSVA-Tarife möglich.

Die Sekundärziele der LSVA sind die Infrastrukturfinanzierung, die Steigerung der Attraktivität des Schienengüterverkehrs und die Verkehrsverlagerung. Der Marktanteil der Schiene liegt heute bei etwa 74 Prozent, ohne dass die Verlagerungseffekte der fertiggestellten NEAT bereits voll ausgeschöpft werden. Der Nutzen ist hoch: Logistik und Güterverkehr sind das Rückgrat einer funktionierenden Volkswirtschaft. Dies gilt insbesondere für die kleine, international vernetzte Schweiz.

Aus Sicht der FDP ist die mit der vorliegenden Gesetzesänderung beabsichtigte Verschiebung der Zielfunktion von einer Lenkungs- und Internalisierungsabgabe hin zu einem Finanzierungsinstrument – womit die LSVA künftig primär fiskalischen Charakter hätte – nicht sachgerecht. Die LSVA darf nicht für rein finanzpolitische Motive zweckentfremdet werden. Wir lehnen deshalb die Änderungen der Netto-Betrachtung (Kosten abzüglich Nutzen des Schwerverkehrs), des Kostendeckungsprinzips und der Tarifobergrenzen entschieden ab (vgl. [FDP-Positionspapier](#) «Infrastruktur», S. 4). Weiter ist die FDP der Ansicht, dass auch künftig der Schweizer Gesetzgeber und nicht der Bundesrat, die Verwaltung oder die zuständigen Gremien zur Umsetzung des Landverkehrsabkommens oder eines Folgeabkommens über Tarifierhöhungen entscheiden muss. Eine Kombination aus einer Aufhebung der Tarifobergrenze und

einer Kompetenzverschiebung der Tarifentscheide, birgt ein erhebliches Risiko, dass dem Schwerverkehr so viele externe Kosten wie nur möglich angelastet werden, um den Spielraum für Tarifierhöhungen zu erweitern. Die FDP hat bereits in ihrem [Positionspapier](#) aus dem Jahr 2022 darauf hingewiesen, dass «die bisherige Strategie, den Verkehr auf den Strassen zu schwächen und damit den Schienenverkehr zu stärken», aufgegeben werden muss. Vielmehr muss die künftige Verlagerungspolitik darauf ausgelegt sein, den Schienengütertransport weiterhin verlässlicher und kundennäher zu gestalten, um zusätzliche Gütermengen anzuziehen. Entsprechende Diskussionen werden zurzeit im Rahmen der Vorlage [24.017](#) (Gütertransportgesetz) geführt.

### **KMU-freundliche Rahmenbedingungen sowie Planungs- und Investitionssicherheit**

Die FDP steht zu den Zielen, die das Volk mit der Annahme des Klima- und Innovationsgesetzes vorgegeben hat und befürwortet daher eine Dekarbonisierung der Logistikketten. Im Bereich des Strassentransportes sind Elektro- und Wasserstoff-Fahrzeuge (nachfolgend alternative Antriebe) in Anschaffung und Betrieb zurzeit um mindestens Faktor 2 höher, als herkömmliche Dieselfahrzeuge. Skaleneffekte sind gemäss Hersteller erst nach 2030 zu erwarten. Fahrzeuge mit alternativem Antrieb sind daher heute vorwiegend bei grossen bzw. grösseren Transportunternehmen in Betrieb. Kleinere KMU, welche die deutliche Mehrheit im Schweizer Strassentransportgewerbe sind (80% der Betriebe haben weniger als 10 Lastwagen), verfügen oftmals über zu wenig Liquidität oder Eigenmittel, um auf Fahrzeugen mit alternativen Antrieben umzustellen. Für den Übergang vom Status Quo hin zur Diffusion von alternativ angetriebenen Fahrzeugen sieht der Bundesrat flankierende Massnahmen vor, welche die FDP begrüsst. Aus unserer Sicht sind diese Massnahmen jedoch zwingend zeitlich zu befristen. Aus finanzpolitischer Sicht sind die Massnahmen verkräftbar, da bei den Transportdienstleistungen gemäss den Verkehrsperspektiven 2050 von 2020 bis 2050 eine Zunahme um 35 Prozent zu erwarten ist. Von den vorgeschlagenen Varianten befürwortet die FDP die Variante 2 (Rabattsystem mit der Alternative von Investitionsbeiträgen für Schweizer Fahrzeughalter), da diese deutlich KMU-freundlicher ist. Variante 1 birgt die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der kleinen Unternehmen und somit einer Branchenkonsolidierung, was aus Sicht der FDP nicht erstrebenswert ist. Die flankierenden Massnahmen sollen zwecks Planungssicherheit gesetzlich abgesichert und die Investitionsbeiträge wie im öffentlichen Verkehr ausgestaltet sein. Aus Sicht der Planungssicherheit erachtet die FDP die vorgesehene rollende Planung mit siebenjähriger Vorlaufzeit als richtig. Diese sollte jedoch ebenfalls im Schwerverkehrsabgabegesetz verankert werden.

### **Abschliessende Bemerkungen**

Insgesamt sollt sich die Vorlage auf die Kernelemente (Systemintegration alternative Antriebe, flankierende Massnahme) beschränken und weitere Eingriffe ins System unterlassen. Gesetzesänderungen auf Vorrat (bspw. Schaffung von Grundlagen zur Einführung einer Euro-Vignette) lehnt die FDP ab.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen

Der Präsident



Thierry Burkart  
Ständerat

Der Generalsekretär



Jon Fanzun

### **Beilagen**