

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