



Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Association suisse des transports routiers
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

Herr Direktor
Peter Füglistaler
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Bern, 12. Oktober 2023 / AK.

LSVA-Teuerungsanpassung: Bitte um Verzicht

Sehr geehrter Herr Direktor

Für Ihr Schreiben vom 18. September 2023 und die Einladung zu einer Anhörung betreffend Anpassung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA per 1. Januar 2025 an die Teuerung danken wir Ihnen bestens.

Mit einem Anteil von ca. 20 Prozent – abhängig von Sparte und Unternehmen – ist die LSVA ein entscheidender Kostenfaktor im Strassengütertransport. Tarifierungen wirken sich unmittelbar und stark auf die betriebswirtschaftliche Kalkulation der einzelnen Firmen aus. Je mehr die Abgabenlast zunimmt, desto geringer wird der finanzielle Handlungsspielraum. Als Folge sinken Rentabilität und Wettbewerbsfähigkeit – da eine vollständige Weitergabe von höheren Tarifen mittels höheren Transportpreisen an die Kunden längst nicht in jedem Fall möglich ist.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG, der die Anliegen und Interessen von rund 4'000 Mitgliedern und Partnern im Güter- und Personentransport auf der Strasse vertritt, dankt daher für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Gerne äussern wir uns wie folgt:

1. Grundsatzposition

Die ASTAG lehnt eine Anpassung der LSVA an die Teuerung ab. Völlig ausser Frage steht eine Erhöhung um 5 Prozent, wie sie gemäss Unterlagen des Bundesamts für Verkehr BAV offenbar angestrebt wird.

Mit LSVA-Zahlungen von 1,7 Mia. Franken pro Jahr leistet das Strassentransportgewerbe schon heute einen enormen Beitrag zur Deckung der externen Kosten des Schwerverkehrs. Kein anderes Verkehrsmittel erreicht einen ähnlich hohen Kostendeckungsgrad. Allerdings werden bisher kaum Gelder direkt, d.h. in der Branche, zur Verbesserung der Umweltbilanz des Strassentransports eingesetzt. Stattdessen geht ein Drittel der Erträge für mehrheitlich unbekannte Zwecke an die Kantone, zwei Drittel, d.h. der Anteil der Bundes, werden aktuell noch «vorab» zur Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds BIF verwendet; künftig soll dies gemäss den neuesten Absichten zur Sanierung der SBB sogar ausschliesslich der Fall sein. Die Fahrzeughalter als Nettozahler haben hingegen null Nutzen. Sie erhalten Stand heute keine Rückvergütung beispielsweise zur Modernisierung ihrer Flotten durch Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb – obwohl damit eindeutig der grösste Effekt zugunsten von Umwelt und Klima erzielt werden könnte.

Für die nächsten Jahre bzw. Jahrzehnte zeichnet sich ein überaus starkes Wachstum des Strassengüterverkehrs ab. Gemäss den «Verkehrsperspektiven 2050» des Bundesamts für Raumentwicklung ARE, die jeweils als verbindliche Grundlage für Prognosen des Bundes dienen, nehmen die Transportleistungen von 2017 an gerechnet (Szenario Basis) bis 2050 um 26,1 Prozent zu. Die LSVA-Erträge von Bund und Kantonen sind damit, ohne dass eine Erhöhung der Tarife notwendig wäre, auf Jahre hinaus gesichert. Voraussetzung ist jedoch, dass Fahrzeuge mit alternativem Antrieb abgabepflichtig werden, so wie das Parlament mit Annahme der Motion 19.4381 «Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge» es schon längst verbindlich beschlossen hat.

Konkret braucht es einen Paradigmenwechsel weg von einer vollständigen LSVA-Befreiung nur für Elektro- und Wasserstoff-Lastwagen hin zu einem technologieneutral ausgestalteten Rabattsystem für alle Fahrzeuge mit alternativem Antrieb. Zugleich und in wechselseitiger Abhängigkeit mit dem Rabattsystem sollte eine Anschubfinanzierung (Investitionsbeiträge) für den Neuerwerb von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb realisiert werden.

Vor diesem Hintergrund gibt es nach Meinung der ASTAG keinen einzigen Grund für eine Teuerungsanpassung der LSVA. Bund und Kantone können auch ohne höhere Tarife mit steigenden Erträgen rechnen, sofern Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, wie vom Parlament beschlossen, der Abgabe technologieneutral unterstellt werden und eine Anschubfinanzierung für eine rasche Martdiffusion dieser LKW geschaffen wird.

Ertragsseitig, d.h. bei der Obergrenze der LSVA-Tarife besteht somit kein Handlungsbedarf. Vielmehr liegt das Problem, sofern tatsächlich zu wenig Geld zur Verfügung stehen sollte, auf der Ausgabenseite. Die Entnahmen aus dem BIF zugunsten der Bahninfrastruktur sind schlichtweg zu hoch. Nur so lässt sich erklären, dass in der Botschaft des Bundesrats vom 15. September 2023 zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen auf die notwendige Sicherstellung der Liquidität und Reserven im BIF hingewiesen wird (S. 18-19). Eigentlicher Sinn und Zweck der LSVA ist nach Art. 84 Abs. 1 BV jedoch die Deckung der externen Kosten des Schwerverkehrs. Nach Auffassung der ASTAG ist es deshalb nicht Aufgabe des Strassentransportgewerbes, mit immer höheren Tarifen immer höhere Investitionen in die Schieneninfrastruktur zu finanzieren.

2. Detailbemerkungen

2.1 Kostenentwicklung Strasse / Schiene

Die Transportbranche sieht sich derzeit, wie in den Anhörungsunterlagen richtig festgestellt wird, einem «grossen Teuerungsdruck» (S. 1) ausgesetzt. Betroffen ist allerdings, entgegen der Darstellung seitens Behörden, nicht nur der Schienengüterverkehr, sondern auch der Güterverkehr auf der Strasse – und zwar auf die genau gleiche Weise im Energiesektor und beim Personal.

So stiegen die Dieselpreise von August 2021 bis August 2022 von 1,77 auf 2,33 Rappen pro Liter; das entspricht einer Zunahme von 32 Prozent. Zwar ist seither bis Juli 2023 wieder ein Rückgang auf 1,87 Rappen erfolgt; seit August 2023 zeigt die Kurve jedoch erneut nach oben. Alle Prognosen deuten auf einen anhaltenden Trend hin.¹ Entscheidend ist allerdings der Umstand, dass die höheren Dieselpreise – völlig entgegen der Darstellung des BAV –

¹ Vgl. www.avenergy.ch/de/preise-statistiken/preise/diesel-monatsmittel-und-jahresmittel (zuletzt abgerufen: 27.09.2023)

im Transportmarkt und vorab im (für die Verlagerungspolitik massgeblichen) Stückgut- und Komplettladingsbereich umgehend zu höheren Frachtraten zulasten der Verlagerer führten. Der Grund sind die zahlreichen Diesel-Floater, die branchenweit als bewährtes Instrument der Preisbildung eingesetzt werden: Bei einem Anstieg der Dieselpreise über ein gewisses, firmenindividuell festgelegtes Mass hinaus wird der Kundschaft automatisch und vertraglich fixiert ein sogenannter Dieselaufschlag verrechnet – was eine Zunahme der Transportpreise bedeutet.

Die Argumentation in den Anhörungsunterlagen, dass sich das «Preisniveau auf der Strasse kaum verändert hat» (S. 2), ist daher nicht statthaft. Zumindest für die Situation der Schweiz, also für die grosse Mehrheit der betroffenen Fahrzeughalter, kann keine Rede davon sein, dass die Schiene allein aufgrund der Energiepreise «deutlich an Wettbewerbsfähigkeit» gegenüber der Strasse eingebüsst hat.

Identisch ist die Situation im Personalbereich. Das Strassentransportgewerbe leidet immer stärker unter Arbeitskräftemangel. Die Rekrutierung wird schwieriger, d.h. kostenintensiver, das Lohnniveau und damit die Personalkosten steigen generell und deutlich an, sowohl bei den Fahrerinnen und Fahrern als auch bei Angestellten im Bürobereich (Disposition, KV). Wie eine repräsentative Umfrage von gfs.bern im Auftrag der ASTAG vor kurzem ergeben hat, liegen die Durchschnittslöhne von Chauffeuren in der Schweiz bei rund 5'300 Franken, deutlich höher als noch vor einigen Jahren. Bekanntermassen verdienen Berufsfahrerinnen und -fahrer im Ausland deutlich weniger, so besonders in Osteuropa. Allerdings macht sich der Arbeitskräftemangel auch hier immer stärker bemerkbar – mit Folgen für die Löhne.

Wie die Energiekosten können daher auch die Personalkosten nicht als Rechtfertigung für eine LSVA-Teuerungsanpassung angeführt werden. Die Lokpersonalkosten mögen sich in den «angrenzenden Ländern überproportional zur Inflation» (S. 2) entwickelt haben. Doch es ist schlichtweg falsch, wenn behauptet wird, dass der Schienengüterverkehr stärker als der Strassengüterverkehr von der Inflation betroffen ist und sich die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen dadurch verschlechtert hat.

Kurzum:

Die inhaltliche Begründung der LSVA-Teuerungsanpassung durch das BAV ist nicht stichhaltig. Beide angeführten Argumente, nämlich eine Mehrbelastung der Schiene im Energiebereich und höhere Personalkosten für Lokführer, gelten genau gleich für das Strassentransportgewerbe. Eine Verschiebung der relativen Kosten zugunsten des Güterverkehrs auf der Strasse hat nicht oder mindestens nicht im behaupteten Ausmass stattgefunden.

2.2 Verlagerungswirkung

Ein drittes Argument des BAV bezieht sich auf die Verlagerungspolitik. Die ASTAG bekennt sich, wie in den letzten Jahren mehrfach betont, vorbehaltlos zum Verfassungsauftrag, dass der «alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze» nach Art. 84 BV auf der Schiene zu erfolgen hat. Von ausschlaggebender Bedeutung ist jedoch, dazu die richtigen, d.h. wirksamen Instrumente anzuwenden. Sinnlos, weil ohne jeden Verlagerungseffekt, sind Massnahmen, die hauptsächlich den Binnengütertransport innerhalb der Schweiz betreffen. Der Fokus hat sich stattdessen auf den internationalen Transitverkehr zu richten, erstens aus logistischen Gründen, weil sich die Schiene primär für Transporte über lange Strecken eignet, und zweitens aufgrund der Vorgaben gemäss Bundesverfassung. Es gibt keinen Verlagerungsauftrag für den Binnengüterverkehr in der Schweiz.

Die geplante Teuerungsanpassung hätte exakt das Gegenteil zur Konsequenz. Zwar wird behauptet, damit die «Verlagerungswirkung der LSVA aufrechterhalten» zu können (S. 2). Eine Erhöhung der Tarife um 5 Prozent würde den internationalen Transitverkehr allerdings lediglich um 0,7 Prozent oder 14 Franken für eine Fahrt von Basel nach Chiasso (300 km, Referenzstrecke) verteuern. Wie das BAV im folgenden Abschnitt selbst einräumt, müsste weiterhin mit **demselben** LKW-Aufkommen aus dem Ausland gerechnet werden: «Es ist daher nicht zu erwarten, dass Kostensteigerungen in dieser Grössenordnung eine spürbare Veränderung der Fahrtenzahl schwerer Güterfahrzeuge auslösen» (S. 2).

Eine Anpassung der LSVA an die Teuerung lässt sich damit auch nicht mit Hinweis auf die Verlagerungspolitik rechtfertigen. Eine Verschiebung der Wettbewerbsanteile (Modal Split) zugunsten der Schiene wäre keinesfalls realistisch. Der internationale Transitverkehr wählt Routen durch die Schweiz, ob die Kostenbelastung nun um 14 Franken zunimmt oder nicht. Die Verteuerung der Tarife hätte damit primär Folgen für die Strassentransportunternehmen in der Schweiz; sie müssten einseitig in noch grösserem Ausmass als bisher dazu beitragen, die Finanzierung der Schieneninfrastruktur zu sichern. Gemäss Angaben des BAV werden Mehrerträge von total 85 Mio. Franken, davon 57 Mio. Franken für den BIF, erwartet. In der gleichen Grössenordnung wird das Strassentransportgewerbe stärker belastet – ohne dass mehr Transitverkehr via Schiene durch die Schweiz befördert wird.

Die geplante LSVA-Anpassung ist ausschliesslich finanzpolitisch motiviert. Es fehlt jegliche Verlagerungswirkung. Umso grösser wäre die zusätzliche Kostenbelastung für die Schweizer Transportunternehmen.

2.3 Investitions- und Planungssicherheit

Aufgrund der grossen Bedeutung der LSVA für die Kostenkalkulation und die Preisbildung, darin eingeschlossen auch die Berechnung von Amortisationsfristen der Fahrzeuge, ist es für das Strassentransportgewerbe von zentraler Bedeutung, die Entwicklung der Tarife und der generellen Systematik mit mehrjähriger Vorlaufzeit zu kennen. Nur so besteht Gewähr, dass die betroffenen Fahrzeughalter über ausreichend Investitions- und Planungssicherheit verfügen.

In der Regel wurden Anpassungen bisher jedoch oft kurzfristig festgelegt und kommuniziert. Zu erwähnen sind die generelle Erhöhung von Tarifen und vor allem auch die Neuzuteilung der Emissionsklassen (EURO-Normen) auf die drei Abgabekategorien der LSVA. Mehrfach kam es dadurch zu massiven Wertverlusten bzw. Kapitalvernichtung bei neu angeschafften Fahrzeugen, die aufgrund ihrer technischen Lebensdauer noch sehr viel länger im Einsatz hätten stehen können.

Dieselbe Problematik besteht im vorliegenden Fall. Die Verhandlungen mit der verladenden Wirtschaft über die Transportpreise 2024 sind längst abgeschlossen; sie finden jeweils von Spätsommer bis in den Herbst statt. Branchenüblich sind Jahresverträge, basierend auf der aktuellen Kostensituation bzw. der zu erwartenden Kostenentwicklung. Veränderungen von fixen, staatlich vorgegebenen Parametern können dabei nur berücksichtigt werden, sofern ein verbindlicher Beschluss bekannt ist. Preisforderungen «auf Vorrat» sind, gerade in einer Branche mit grossem Wettbewerbsdruck wie dem Transportgewerbe, nicht möglich. Jede Anpassung von Parametern, die durch staatliche Stellen erst nachträglich entschieden und kommuniziert wird, geht daher bis zu den nächsten Kundenverhandlungen oder mindestens bis Ablauf der Kündigungsfrist von laufenden Verträgen zulasten der Transportfirmen.

Eine Anpassung der LSVA an die Teuerung per 1. Juli 2024 oder auch per 1. Juli 2024, wie sie in den Anhörungsunterlagen mit Verweis auf das Landverkehrsabkommen erwähnt wird,

ist deshalb nur schon aus zeitlichen Gründen nicht möglich. Der Grundsatz von Treu und Glauben, verankert in Art. 5 Abs. 3 BV und gültig auch für staatliche Organe, gebietet, dass sich private Stellen auf behördliche Zusicherungen oder sonstiges, bestimmte Erwartungen begründendes Verhalten der Behörden verlassen können. Spätestens jetzt, Ende September, darf mit Fug und Recht erwartet werden, dass die LSVA-Tarife für 2024 gleich ausgestaltet sein werden wie 2023. Ein Entscheid, der sich – wie allen Beteiligten bekannt ist – sehr stark auf die Kostensituation und Preisgestaltung im Transportgewerbe auswirkt, kann nicht derart kurzfristig getroffen werden, ohne den Grundsatz von Treu und Glauben zu verletzen.

Zusätzlich sind folgende Argumente zu beachten:

- Aufgrund der aktuellen Wirtschaftslage mit nachlassender Konjunktur, die sich in einer schwächelnden Auftragslage äussert, käme eine Tariferhöhung bereits per 1. Januar 2024 zu einem denkbar schlechten Zeitpunkt – noch höhere Kosten müssten mit weniger Transportvolumen bewältigt werden.
- Das Transportgewerbe wird aufgrund der relativ hohen Inflation schon sonst sehr stark zusätzlich belastet, so vor allem durch steigende Löhne, Energiekosten und Fahrzeugpreise sowie Stauzeitkosten (Rekord an Staustunden 2022).
- Eine LSVA-Teuerungsanpassung zum jetzigen Zeitpunkt würde die Inflation – mit Blick auf die Lohn-Preis-Spirale – unnötigerweise zusätzlich anheizen und zu ihrer Verfestigung beitragen, was volkswirtschaftlich unerwünscht ist und zu massiven Nebenwirkungen führt.

Die ASTAG spricht sich deshalb, sollte der Bundesrat an einer Teuerungsanpassung festhalten, kategorisch gegen eine Umsetzung bereits per 1. Januar oder 1. Juli 2024 aus. Eine Erhöhung der Tarife wäre, wenn überhaupt, erst per 1. Januar 2025 möglich.

3. Schlussbemerkungen

In den Anhörungsunterlagen finden sich keine stichhaltigen Argumente für eine Anpassung der LSVA an die Teuerung. Weder die Kostenentwicklung im Schienen- und Güterverkehr, noch die Verlagerungswirkung oder der intermodale Wettbewerb sind plausible Gründe. Es ist unter keinem Titel gerechtfertigt, die Tarife zu erhöhen.

Wir bitten Sie daher höflich, auf eine Teuerungsanpassung ganz zu verzichten. Zumindest ist – als Minimalvariante – eine Umsetzung erst auf den 1. Januar 2025 vorzunehmen.

Hingegen ist die ASTAG, wie wir bereits zu einem früheren Zeitpunkt mitgeteilt haben, sehr offen, konstruktiv an einer zukunftsorientierten, branchenverträglichen Weiterentwicklung der LSVA mitzuarbeiten. Die wichtigsten Punkte aus unserer Sicht sind diesbezüglich nach wie vor:

- Beibehaltung des Landverkehrsabkommens zwischen CH / EU (keine Anpassungen)
- Beibehaltung der bisherigen Tarifobergrenzen, Verzicht auf generelle Erhöhungen
- Gewährleistung einer Planungs- bzw. Investitionssicherheit von 7 Jahren
- technologieneutrale LSVA-Integration von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb
 - Systemwechsel weg von «Befreiung» hin zu «Reduktion» der Tarife
 - Schaffung eines degressiv ausgestalteten Rabattsystems

- Schaffung einer Anschubfinanzierung für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb
 - Übernahme von 80 Prozent der Preisdifferenz zu Diesel-LKW
 - degressive Entwicklung der Beiträge (abnehmende Preisdifferenz)
 - Modell in Deutschland als Vorbild

Im Namen unserer Mitglieder danken wir Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen bei Fragen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart
Zentralpräsident



André Kirchhofer
Vizedirektor