

Eidg. Finanzdepartement (EFD)
3003 Bern

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

Bern, 10. November 2021

Vernehmlassung: Änderung des Schwerverkehrsabgabengesetzes 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 Schwerverkehrsabgabengesetzes und der dazugehörigen Schwerverkehrsabgabeverordnung eröffnet.

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSWA 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 (LSWA II) durch ein neues System (LSWA 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 Verordnungstufe 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 Auslandsfahrten

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