



20.4509

**Motion Wicki Hans.
Gleich lange Spiesse
im Strassengüterverkehr****Motion Wicki Hans.
Transport de marchandises par route.
Egalité de traitement**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.03.21

Präsident (Kuprecht Alex, Präsident): Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Wicki Hans (RL, NW): Vorab bedanke ich mich ganz herzlich beim Bundesrat, dass er meine Motion ebenfalls unterstützt. Einerseits wird damit eine bestehende Ungleichbehandlung beseitigt und andererseits das lokale Gewerbe unterstützt. Gerade der zweite Punkt dürfte jetzt für die wirtschaftliche Erholung nach den Covid-19-Massnahmen eine wertvolle Hilfe darstellen, denn die Ungleichbehandlung von Lastwagen und Lieferwagen in Bezug auf die externen Kosten fällt aktuell zuungunsten der Geschäfte vor Ort aus. Während eine Belieferung mit einem Lastwagen unter die LSVA-Pflicht fällt, sind Lieferwagen, die Pakete aus dem Online-Versandhandel liefern, von der Begleichung der externen Kosten befreit. Hier braucht es gleich lange Spiesse für alle, umso mehr, als aufgrund des enormen Wachstums des Online-Handels die Fahrleistung der Lieferwagen massiv zunimmt, währenddem die Transportleistung im Vergleich wesentlich bescheidener ist. Der Vorschlag des Bundesrates, die Lieferwagen für den gewerbsmässigen Gütertransport in das LSVA-System zu integrieren, scheint mir dabei sachgerecht.

Allerdings verweise ich hier auf einen zentralen Punkt, der auch in der Motion aufgeführt ist: Um eine effektive Gleichbehandlung zu gewährleisten, darf der Strassengüterverkehr von Lieferwagen, die zum Transport von Material oder Ausrüstung zur Berufsausübung gebraucht werden, weiterhin nicht der LSVA-Pflicht unterstellt werden. Dies betrifft etwa die Fahrzeuge einer Schreinerei, einer Gärtnerei oder eines Gipsers; eine Unterstellung unter die Abgabepflicht würde faktisch wieder eine Schlechterstellung zur Folge haben. Dieser Punkt ist natürlich in meiner Motion sehr, sehr zentral und kam in der bundesrätlichen Antwort nicht in dieser Form heraus, darum habe ich ihn hier noch einmal betont.

Ich bedanke mich beim Bundesrat, dass er die Annahme der Motion empfiehlt. Grundsätzlich geht es in die richtige Richtung, und ich hoffe, der Nationalrat sieht das dann auch so, damit wir diese Ungleichgewichte ausräumen können.

Burkart Thierry (RL, AG): Sie erlauben mir, dass ich als Mitglied des Rates, aber auch in meiner Funktion als Zentralpräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes (Astag) zu diesem Thema noch ein paar Sätze anfüge.

Wir sprechen hier über die LSVA. Sie ist der wichtigste Kostenfaktor im schweizerischen Strassengütertransport. Im Unterschied zu Deutschland, wo die Maut nur auf Autobahnen und einigen wenigen Bundesstrassen entrichtet werden muss, gilt die LSVA-Pflicht in der Schweiz flächendeckend auf dem gesamten Strassennetz. Jeder einzelne Tonnenkilometer kostet die Strassentransportunternehmen rund einen Franken. Seit 2001, dem Jahr der Einführung, kamen dadurch rund 25 Milliarden Schweizerfranken an LSVA-Erträgen zusammen, dies zugunsten der Neat bzw. jetzt zugunsten des Bahninfrastrukturfonds. Die Schweiz ist damit mit grossem Abstand Weltmeister. In keinem anderen Land sind die Strassenbenützungsgebühren für den gewerblichen Strassentransport auch nur annähernd so hoch wie bei uns.

Mein Vorredner, Kollege Wicki, hat es ausgeführt: Die LSVA gilt nicht für leichte Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von weniger als 3,5 Tonnen. Unternehmen, die primär Lieferwagen einsetzen, profitieren damit von erheblichen Wettbewerbsvorteilen, obwohl diese Fahrzeuge weniger effizient, weniger umweltschonend und weniger sozial verträglich unterwegs sind als schwere Nutzfahrzeuge. Das Gewerbe des Strassentrans-



ports unterstützt deshalb die vorliegende Motion im Grundsatz. Damit kann ein wichtiger Beitrag zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen und somit zu einer umwelt- und sozial verträglichen Güterlogistik geleistet werden.

Zentral ist jedoch folgende Bedingung, die in der Motion enthalten ist: "Überdies sollen am geltenden Abgabesystem für Lastwagen keine Änderungen vorgenommen werden, insbesondere keine Anhebung der Grundgebühren." Ich betone dies besonders mit Blick auf den nächsten Verlagerungsbericht, den uns der Bundesrat voraussichtlich im November dieses Jahres vorlegen wird und der eine Stossrichtung zur Weiterentwicklung der LSVA enthalten wird. Konkret sei festgehalten:

1. Die bestehenden LSVA-Tarife sind gemäss Bundesverfassung und Gesetz sowie gemäss Landverkehrsabkommen mit der EU bereits am obersten Limit angelangt und dürfen daher, wie das Bundesgericht im Zusammenhang mit dem LSVA-Prozess im Jahr 2008 bzw. 2009 klar festgehalten hat, nicht weiter erhöht werden. Ich empfehle auch dringend, das Landverkehrsabkommen nicht zu öffnen, sonst droht seitens der EU dann auch Druck auf das Kabotageverbot. Wir sehen in der EU diesbezüglich eine Liberalisierung. Eine Lockerung des Kabotageverbots hätte dann auch entsprechende umweltpolitische, aber natürlich auch verkehrspolitische Auswirkungen im negativen Sinne für unser Land.

2. Die LSVA basiert seit Beginn auf drei Berechnungsfaktoren: Gesamtgewicht des Fahrzeugs, gefahrene Kilometer und Emissionsklasse des Fahrzeugs. Die Emissionsklasse, die sogenannte Euronorm, regelt mittels Grenzwerten den Ausstoss von Luftschadstoffen. Mit den neuen Euronormen 5 und 6 konnte hier eine Reduktion auf nahezu null erreicht werden. Es wäre daher nicht legitim und angebracht, jetzt nach Erreichen des Ziels eine Änderung der Spielregeln vorzunehmen und beispielsweise CO₂-Grenzwerte als neuen Faktor beizuziehen.

3. Kein Spielraum besteht vorderhand auch bei sogenannten Abklassierungen, das heisst bei der Zuordnung der Emissionsklassen zu den drei Tarifikategorien. Insbesondere ist eine Abklassierung von Fahrzeugen der neuen Euronorm 6 frühestens und erst dann zulässig, wenn eine neue Emissions- oder Verbrauchs-Euronorm 7 auf europäischer Ebene für Verbrennungsmotoren serienmässig für jedes Einsatzspektrum vorhanden ist – ich betone: erst nach Einführung einer Euronorm 7 in der EU -; alles andere wäre unfair.

4. Es gibt einen Zielkonflikt zwischen Finanzierung und Lenkung. Bislang sollte die LSVA primär lenken und damit die Schadstoffe reduzieren sowie die Verlagerung von Grenze zu Grenze – so steht es in der Verfassung – fördern. Die erfolgreiche Lenkung bewirkt nun jedoch einen Rückgang bei den Finanzen. Aber wie gesagt: Der Fünfer und das Weggli sind hier nicht zu haben.

Schliesslich erlaube ich mir noch eine letzte Bemerkung, ein Wort zur Zusammenarbeit mit der Branche. Zusammenarbeit heisst nicht, dass einfach eine einseitige Information stattfindet, es heisst nicht, dass schriftliche Inputs der Branche explizit nicht erwünscht sind, sondern es heisst: ernsthafte Gespräche oder sogar gemeinsame Workshops. Darauf hoffen wir.

In diesem Sinne bitte ich um Unterstützung dieser Motion.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Mit dieser Motion verlangt Herr Ständerat Wicki, dass zwischen Lastwagen und Lieferwagen, die für den gewerbsmässigen Gütertransport verwendet werden, gleich lange Spiesse geschaffen werden. Das heisst, auch die Lieferwagen im gewerbsmässigen Strassengüterverkehr sollen die externen Kosten selbst decken, wie das die Lastwagen seit der Einführung der LSVA im Jahr 2001 tun.

AB 2021 S 276 / BO 2021 E 276

Ich wiederhole gerne, was Sie, Herr Ständerat Wicki, gesagt haben, falls es Ihnen zu kurz gekommen ist. Es ist auch die Meinung des Bundesrates: Auszunehmen sind Lieferwagen, die Material oder Ausrüstung zur Berufsausübung transportieren. Zum Beispiel der Schreiner, der Sanitärinstallateur, das Gartenbauunternehmen sollen nicht betroffen sein. Es ist wichtig, dass wir das hier festhalten. Es entspricht auch den Überlegungen, die Herr Wicki als Motionär jetzt noch einmal dargelegt hat.

Der Bundesrat teilt das Anliegen. Auch Ihnen dürfte aufgefallen sein, dass immer mehr Lieferwagen für den Pakettiefersdienst unterwegs sind. Im Kontext des wachsenden Online-Handels und insbesondere im Hinblick auf die steigende Fahrleistung von Lieferwagen und den gleichzeitig relativ geringen Zuwachs bei ihrer Transportleistung in den letzten Jahren ist es sicher richtig, dass wir hier handeln.

Wie der Motionstext in Bezug auf die Verfassungsgrundlage, auf die Vereinbarkeit mit den EU- und mit Ausnahmeregelungen konkret umgesetzt werden kann, muss man im Detail noch prüfen, das ist klar. Ich wollte das hier einfach festgehalten haben. Da gibt es noch ein paar Fragen zu klären.

Sie haben dem Bundesrat mit dem Verlagerungsbericht 2019 bereits den Auftrag gegeben, Arbeiten zur Weiterentwicklung der LSVA vorzunehmen und Überlegungen anzustellen. Dabei soll auch aufgezeigt werden,



dass das aktuelle System der LSVA an seine Grenzen stösst. Die in der Motion verlangte gesetzliche Grundlage soll auch mit diesen Arbeiten abgestimmt sein.

Ich nehme Ihre Anregung, Herr Ständerat Burkart, gerne mit. Ich bin der Meinung, dass wir das in enger und guter Koordination mit der Branche tun. Ich werde mich noch einmal erkundigen. Wir haben auch im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der LSVA abgemacht, dass wir das in Absprache mit der Branche tun. Ich glaube, es ist wichtig, dass man wirklich sieht, dass wir gemeinsame Ziele haben. Natürlich gibt es Schwierigkeiten und Punkte zu diskutieren. Aber die Ziele sind die gleichen, und wir wollen gemeinsam an der Erreichung dieser Ziele arbeiten.

In diesem Sinne bleibe ich dabei: Bei dieser Motion, aber auch bei der Weiterentwicklung der LSVA, arbeiten wir gut und eng mit der Branche zusammen. Wir werden Ihnen zu gegebener Zeit, wie wir das vorgesehen haben, mit dem nächsten Verlagerungsbericht auch entsprechende Möglichkeiten aufzeigen.

Angenommen – Adopté