

Public Affairs und Regulation · Hilfigerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 23. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

Sehr geehrte Damen und Herren

Die SBB bedankt sich für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Stellung nehmen zu können.

Die SBB unterstützt die Vorlage. Mit der progressiven Aufnahme elektrisch angetriebener Lastwagen ins LSVA-System wird den neuen Gegebenheiten auf der Strasse Rechnung getragen. Denn auch alternativ angetriebene Lastwagen nutzen die Infrastruktur, benötigen Platz und verursachen Feinstaub, Stau sowie Unfälle. Die Revision muss sicherstellen, dass die Kosten, die durch den Schwerverkehr verursacht werden, weiterhin angemessen gedeckt werden.

Aus unserer Sicht sollten zudem Lieferwagen, die für den gewerbsmässigen Gütertransport eingesetzt werden, in das Abgabesystem der LSVA integriert werden. Denn nur so würde der Strassengüterverkehr mit Lieferwagen, der durch die Fahrten im Zusammenhang mit E-Commerce weiterhin stark wachsen wird, für die von ihm verursachten externen Kosten aufkommen und somit für gleich lange Spiesse im Güterverkehr beitragen. Damit würde auch langfristig der Beitrag der LSVA an den Bahninfrastrukturfonds gewährleistet.

Wir begrüssen die Einführung von flankierenden Massnahmen. Es ist wichtig, die Interessen der Transporteure angemessen zu berücksichtigen, um sicherzustellen, dass die Umstellung auf elektrisch angetriebene Lastwagen wirtschaftlich tragfähig und

logistisch planbar ist. Wir teilen die Auffassung der ASTAG, dass das Rabattsystem und Investitionsbeiträge verbindlich umgesetzt werden sollten, anstatt optional zu sein.

Darüber hinaus bitten wir darum, auf die Verknüpfung der Höhe des Investitionsbeitrags mit der «durchschnittlichen jährlichen Transportleistung» zu verzichten. Gilt das Erreichen einer (für reinen Strassentransport) durchschnittlichen Transportleistung als Voraussetzung für Investitionsbeiträge, sind elektrische Fahrzeuge, welche primär für Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehren eingesetzt werden, hiervon praktisch ausgeschlossen. Solche Fahrzeuge legen deutlich weniger Kilometer zurück als Fahrzeuge, die auf Langstrecke eingesetzt werden. Gerade der Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr sollte jedoch dekarbonisiert werden. Andernfalls droht dem Kombinierten Verkehr Schiene/Strasse ein Szenario, in dem er weniger CO₂-wirksam als der reine Strassentransport wäre. Eine solche Situation würde die politisch geforderte und klimapolitisch sinnvolle Verlagerung behindern und zudem das SBB-Zielbild Suisse Cargo Logistics beeinträchtigen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen steht Ihnen Leonie Lendenmann (leonie.lendenmann@sbbcargo.com) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Alexander Muhm
Mitglied der Konzernleitung
Leiter Güterverkehr

Luca Arnold
Leiter Regulation und Internationales

Kopie an:

- Gery Balmer, Abteilungschef Politik, Stellvertretender Direktor
- Guido Vasella, UVEK, Leiter Direktionsstab Bundesnahe Unternehmen
- Sandra Daguet, EFV, Leiterin Sektion Finanzdienst II