

Liste der ständigen Vernehmlassungsadressaten
Liste des destinataires consultés systématiquement
Elenco dei destinatari permanenti della consultazione

Art. 4 Abs. 3 Vernehmlassungsgesetz (SR 172.061)

- 1 Kantone / Cantons / Cantoni
- 2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale
- 3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna
- 4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dell'economia
- 5 Transportunternehmen/Entreprises de transport/impresa di trasporto
- 6 Diverse/Divers/Varie

1. Kantone / Cantons / Cantoni

Numero
1704

sl

0

Bellinzona
10 aprile 2024

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DATEC

*Invio per posta e-mail (Word e pdf):
finanzierung@bav.admin.ch*

Procedura di consultazione concernente un ulteriore sviluppo della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) (Revisione parziale della legge sul traffico pesante, LTTP)

Gentili signore, egregi signori,

abbiamo ricevuto la vostra lettera del 14 febbraio 2024 in merito alla summenzionata procedura di consultazione e vi ringraziamo per l'opportunità che ci viene offerta di esprimere il nostro giudizio per il tramite del questionario allegato.

Vogliate gradire, gentili signore, egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Raffaele De Rosa

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Allegato:

- Questionario sull'ulteriore sviluppo della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni TTPCP

Copia a:

- Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch)
- Segreteria generale del Dipartimento delle istituzioni (di-sg.ap@ti.ch)
- Sezione della circolazione (di-sc.direzione@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet



N. registrazione/dossier: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Questionario sull'ulteriore sviluppo della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni TTPCP (revisione parziale della legge sul traffico pesante, LTTP)

Obiettivi

1. Siete d'accordo con il Consiglio federale che occorre sviluppare ulteriormente la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP)? **SI**
2. Condividete la valutazione del Consiglio federale secondo cui il grado di copertura dei costi esterni del traffico pesante è insufficiente e, quindi, andrebbero adottate misure per ridurre quelli non coperti? **SI**
3. Siete d'accordo con il Consiglio federale che l'effetto di trasferimento del traffico della TTPCP deve essere potenziato? **SI. Ribadiamo l'importanza della TTPCP nell'ottica del trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia in particolare anche dell'obiettivo, sempre in vigore, di un massimo di 650'000 autocarri in transito attraverso le Alpi svizzere, stabilito nel 1994 con l'adozione dell'articolo costituzionale per la protezione delle Alpi.**
4. Ritenete opportuno procedere nei limiti consentiti dall'Accordo sui trasporti terrestri tra Svizzera e UE per sviluppare ulteriormente la TTPCP, ossia in modo che la nuova tassa sia conforme alle disposizioni vigenti dell'Accordo e non sia necessario modificarlo? **L'introduzione nella nuova legge del concetto che l'ammontare della tassa dovrà tener conto di non specificati trattati internazionali è ritenuto pericoloso. Siamo dell'avviso che un futuro adeguamento dell'Accordo sui trasporti terrestri tra Svizzera e UE, in vigore, rispettivamente nuovi trattati internazionali, dovranno tener conto degli obiettivi di trasferimento e non condizionare in modo limitante l'ammontare della tassa.**

Integrazione dei veicoli a propulsione elettrica nella TTPCP

5. Siete d'accordo con il Consiglio federale sull'interpretazione in senso lato del concetto di norma EURO sancito all'articolo 40, paragrafo 2, dell'Accordo, in modo da consentire l'integrazione nella TTPCP di veicoli con propulsione elettrica? **SI**
6. L'integrazione dei veicoli a propulsione elettrica nella TTPCP è prevista per il 1° gennaio 2031. Ritenete vada anticipata o posticipata? **Come esplicitato nel rapporto esplicativo, non vi è alcuna certezza che le previsioni di penetrazione dei veicoli elettrici al 2031 possano realizzarsi. Se entro tale data il numero di veicoli pesanti elettrici immatricolati sarà significativamente inferiore alle previsioni, l'assoggettamento alla tassa potrebbe bloccare il potenziale sviluppo del loro impiego, anche se verranno concessi sconti o contributi agli investimenti come previsto. L'integrazione nella TTPCP dovrebbe avvenire in base al raggiungimento di una determinata quota di immatricolazione di veicoli elettrici e non essere definita da una data precisa (basata su previsioni incerte).**



Categorie di tassa

7. Sostenete la proposta di specificare le categorie per i veicoli nell'ambito della successiva revisione dell'ordinanza sul traffico pesante e di aggiornarla periodicamente? **SI**.
8. Condividete la proposta del Consiglio federale di attribuire i veicoli a propulsione elettrica alla categoria di tassa più conveniente e di declassare i veicoli EURO VI assegnandoli alla seconda più conveniente? **SI**.
9. Siete d'accordo con il Consiglio federale che i veicoli EURO VI eventualmente introdotti nei prossimi anni siano attribuiti a una categoria di tassa più vantaggiosa dei veicoli conformi a norme EURO anteriori? **SI**.
10. Siete d'accordo con il Consiglio federale che i veicoli per i quali non si può dimostrare che rientrano in una determinata categoria di tassa siano attribuiti a quella più onerosa? **SI**.

Garanzia della certezza dell'investimento

11. Sostenete la proposta secondo cui il Consiglio federale comunicherà con sette anni di anticipo i valori soglia per l'attribuzione dei veicoli alle rispettive categorie di tassa? **SI**.

Strumenti d'incentivazione per i veicoli a propulsione elettrica

12. Quale variante degli strumenti d'incentivazione proposti per i veicoli a propulsione elettrica prediligete, la variante 1 o 2? **Variante 1**
13. Perché alla domanda 12 ha scelto la variante 1 o la variante 2? **Sosteniamo la variante che consente ai trasportatori di scegliere tra sconti e contributi agli investimenti. È importante che i contributi agli investimenti possano essere impiegati per le infrastrutture di ricarica e non solo per l'acquisto di veicoli.**
14. Secondo lei, a che livello dovrebbe essere fissata la prestazione media di trasporto che è determinante per la valutazione dei contributi d'investimento? **Nessuna indicazione.**

Modifiche di legge

15. Sostenete le modifiche di legge proposte? **SI**.

Altre osservazioni

16. Altre proposte di sviluppo per la TTPCP? **NO**.
17. Altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione? **NO**.



Elektronisch an finanzierung@bav.admin.ch



**Kanton Zürich
Regierungsrat**

staatskanzlei@sk.zh.ch
Tel. +41 43 259 20 02
Neumühlequai 10
8090 Zürich
zh.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

10. April 2024 (RRB Nr. 395/2024)

Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 haben Sie uns den Entwurf zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und für ein neues Gesetz über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs zur Vernehmlassung unterbreitet. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Wir begrüssen die Vorlage grundsätzlich, da sie geeignet ist, die Erträge aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) der Kantone und die ihnen indirekt (über den Bahninfrastrukturfonds) zugutekommenden LSVA-Erträge des Bundes zumindest teilweise zu sichern.

Zu den Fragen:

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja. Die Weiterentwicklung der LSVA ist sowohl als Instrument zur leistungsabhängigen (Mit-)Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur als auch zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wichtig. Auch unterstützt die Weiterentwicklung der LSVA die Transformation zu fossilfreien Antrieben im Schwerverkehr.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrates insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Ja. Die Internalisierung von externen Kosten setzt Anreize für eine effizientere Abwicklung des Güterverkehrs. Die energie- und flächeneffiziente Erbringung der Transportleistung trägt dazu bei, dass die vorhandene Infrastruktur wirtschaftlicher und umweltgerechter genutzt wird und die Leistungsfähigkeit erhalten wird.

3. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVa gestärkt werden muss?*

Ja. Der Kanton Zürich strebt gemäss seinem eigenen Güterverkehrs- und Logistikkonzept eine Erhöhung des Anteils der auf der Schiene transportierten Güter an. Entsprechend ist diese Absicht in seinem Sinne.

4. *Halten Sie das Vorgehen, die LSVa innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d. h. dass die neue LSVa den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?*

Ja.

5. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVa aufgenommen werden können?*

Ja.

6. *Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1. Januar 2031 in die LSVa integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?*

Wir erachten den vorgeschlagenen Zeitpunkt, auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge LSVa zu erheben, als geeignet.

7. *Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?*

Ja. Da die Entwicklung, Akzeptanz und Verbreitung der Antriebstechnik dynamisch und aktuell schlecht prognostizierbar ist, scheint eine regelmässige Aktualisierung sinnvoll.

8. *Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrates überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?*

Ja.

9. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?*

Ja.

10. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?*

Ja.

11. *Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?*

Ja.

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 1. Im Sinne einer schrittweisen Einführung kann die Reduktion der Abgabe in den ersten Jahren sinnvoll sein. Allerdings wäre zu prüfen, ob nicht grössere Schritte mit einem höheren Einstiegsprozentsatz an Rabatt sinnvoller wären. Ziel sollte bei einer solchen begleitenden Massnahme sein, die Anfangshürde zu senken.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Variante 2 ist für die Nutzenden schwer verständlich. Es ist z. B. unklar, was mit «Erst-erwerb» gemeint ist. Der zu erwartende Förderbeitrag ist zudem kompliziert zu ermitteln und ungesichert in seiner Höhe. Ausserdem ist davon auszugehen, dass der Verwaltungsaufwand deutlich höher ausfallen wird (auch aufgrund der Rückforderungs- und Vollzugsaufgaben) als bei Variante 1.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Keine Rückmeldung zu dieser Frage.

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Grundsätzlich ja. Den Regelungen zu Investitionsbeiträgen stehen wir aber ablehnend gegenüber (vgl. Antwort zu Frage 13).

Zu Art. 7 Abs. 1 E-SVAG: Mit Blick auf die verfassungsrechtlichen Vorgaben zum Verursacherprinzip im Umweltschutz (Art. 74 Abs. 2 Bundesverfassung [BV, SR 101]), zum alpenquerenden Transitverkehr (Art. 84 Abs. 2 BV) und zur Schwerverkehrsabgabe (Art. 85 BV) ist es zu begrüssen, dass das Kostendeckungsprinzip nun in Art. 7 Abs. 1 SVAG in beide Richtungen verankert werden soll. Rechtsetzungstechnisch sollte diese Bestimmung zur besseren Lesbarkeit in mehrere Absätze aufgeteilt werden.

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVa weiterentwickelt werden könnte?

Nein.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es ist darauf zu achten, dass das Rabattsystem (nach Variante 1) auf fünf Jahre befristet bleibt. Dies scheint insbesondere im Lichte des mittleren Erneuerungszyklus von Fahrzeugen sinnvoll zu sein.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Die Staatschreiberin:

Mario Fehr

Dr. Kathrin Arioli





6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern
finanzierung@bav.admin.ch

Schwyz, 16. April 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen in titelvermerkter Angelegenheit zur Vernehmlassung bis 23. Mai 2024 unterbreitet.

Der Regierungsrat begrüsst die Bestrebungen, dass alle Fahrzeuge über 3.5 Tonnen unabhängig von der Treibstoffart ihren Beitrag zur Deckung der vom Schwerverkehr verursachten Infrastrukturkosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit leisten sollen. Damit wird auch sichergestellt, dass die Beiträge an die Kantone im Umfang von einem Drittel der Erträge aus der LSVA betragsmässig nicht stetig weiter sinken. Zur Sicherung bereits getätigter Investitionen sind jedoch die angedachten flankierenden Modifikationen während einer Übergangsfrist unerlässlich.

Der Regierungsrat ist indessen nicht einverstanden mit der Variante 2 (Wahl zwischen Rabattsystem und Investitionsbeiträgen). Die sachgerechte Verwendung der Investitionsbeiträge wäre dabei nicht gesichert und der Aufwand für die Kontrolle der Investitionsbeiträge wäre erheblich. So wäre ein personalintensives und damit teures Controlling notwendig, damit bei einem vorzeitigen Verkauf der Fahrzeuge Investitionsbeiträge teilweise zurückgefordert werden können. Das Gleiche würde für Fälle gelten, welche Anpassungen nach sich ziehen, weil die Transportleistungsaufgaben nicht erfüllt werden. Insofern ist als befristete flankierende Modifikation einzig das Rabattsystem (Variante 1) einzuführen.

Begrüsst werden die weiteren Inhalte der Vorlage (Differenzierung der Fahrzeuge in den Abgabekategorien und die Gewährleistung der Planungssicherheit für jeweils sieben Jahre).

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:



André Rügsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatschreiber

Kopie an:

- die Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

8. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, SVAG); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 wurden die Kantonsregierungen zum Vernehmlassungsverfahren betreffend Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) (Teilrevision des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe [Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG]) eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit.

Folgende Punkte sind dem Regierungsrat wichtig:

- Die Verkehrsinfrastruktur muss auch künftig finanziert werden können. Deshalb ist es wichtig, dass die LSVA-Erträge insgesamt nicht kleiner werden. Neben den Einlagen auf nationaler Ebene (Bahnhofinfrastrukturfonds [BIF] und Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds [NAF]) sind davon auch die kantonalen Finanzierungsinstrumente für die übergeordnete Infrastruktur betroffen.
- Alle Nutzniessenden der Verkehrsinfrastruktur sollen einen Finanzierungsbeitrag leisten. Entsprechend unterstützt der Regierungsrat die Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA als zentrales Ziel dieser Vorlage.
- Die LSVA greift in ungünstiger Weise in die Verkehrslenkung ein. Seit der Einführung der LSVA im Jahr 2001 musste verstärkt festgestellt werden, dass die Schwerverkehrsfahrten durch Siedlungsgebiete zwecks Einsparungen bei der LSVA erheblich zugenommen haben. Es wird bedauert, dass diesem wichtigen Anliegen bis anhin keine Rechnung getragen wurde.

Die Stellungnahme gliedert sich nach dem Fragenkatalog zur Vernehmlassung.

Zielsetzungen

Zur Frage 1

"Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?"

Ja, der Regierungsrat stimmt mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der LSVA Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung besteht. Fossilfrei angetriebene Lastwagen verursachen auch aus

ökologischer Sicht Ökologie grössere externe Kosten als der Verkehrsträger Schiene. Somit sollten alternativ angetriebene Lastwagen mit zunehmendem Marktanteil ebenfalls der LSVA unterstellt werden.

Ein aus Sicht des Regierungsrats wichtiger Bestandteil, nämlich eine abgestufte LSVA je Strassentyp, ist in dieser Vorlage nicht enthalten. Dies wird nachfolgend genauer ausgeführt.

Zur Frage 2

"Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?"

Ja.

Zur Frage 3

"Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?"

Die Verkehrsverlagerungswirkung ist für den Regierungsrat sehr wichtig. Als Durchfahrtskanton für internationalen Transitverkehr wie auch als Wirtschaftsstandort profitiert der Kanton Aargau von einer guten Schieneninfrastruktur und der Verlagerung von der Strasse zur Schiene.

Die Verlagerungswirkung der LSVA soll sich aber auch insofern auswirken, dass der Schwerverkehr so weit wie möglich auf der Autobahn abgewickelt wird. Dieses Ziel wird ohne Abstufung der Tarife nach Strassenhierarchie schwer zu erreichen sein. Eine Berechnung der Abgabe pro Kategorie nur nach Streckenlänge berücksichtigt die Bedürfnisse des Bevölkerungsschutzes vor Immissionen nicht in genügendem Ausmass, da für das Transportwesen mit der heutigen Abgabe der kürzeste Weg massgebend ist. Diese Anliegen wurde seit der Einführung der LSVA immer wieder formuliert. Die Abstufung nach Strassenhierarchie Nationalstrassen – Kantonsstrassen – Gemeindestrassen ist in der aktuellen Vorlage nicht enthalten.

Zur Frage 4

"Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?"

Das in den Fragen 3 und 16 formulierte Anliegen einer abgestuften LSVA nach Strassentyp lässt sich innerhalb der Grenze des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) verwirklichen. Da auch die weiteren Vorhaben der vorliegenden Weiterentwicklung innerhalb dieses Rahmens möglich sind, besteht kein Anlass das Abkommen zu ändern.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

Zur Frage 5

"Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?"

Ja.

Zur Frage 6

"Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?"

Der Regierungsrat stimmt dem Zeitpunkt der Integration in die LSVA per 1. Januar 2031 zu. Die im Erläuterungsbericht getroffenen Annahmen über die Marktanteile von elektrisch angetriebenen Lastwagen sind auf den Zeitpunkt der Integration in die LSVA nachvollziehbar. Ungewiss ist allerdings, ob diese Annahmen so eintreten. Das Inkrafttreten der Integration in die LSVA kann nach Ansicht des Regierungsrats auch dynamisch ausgestaltet werden, zum Beispiel sobald ein Marktanteil an elektrisch betriebenen Lastwagen von mindestens 40 % in Bezug auf den Fahrzeugbestand erreicht ist.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

Zur Frage 7

"Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?"

Der Regierungsrat unterstützt grundsätzlich den Vorschlag zur zukünftigen Kategorisierung und verweist im Weiteren auf die Antwort zur Frage 8. Ebenfalls wird es als sinnvoll erachtet, dass die Kategorisierungen periodisch aktualisiert werden.

Zur Frage 8

"Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?"

Es erscheint als angemessen, dass die Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb in die tiefste Abgabekategorie eingeteilt und die EURO VI-Fahrzeuge abklassiert werden. Mit Blick auf die ökologischen und gesundheitlichen Schäden erscheint der Unterschied zwischen EURO-VI-Fahrzeugen und elektrisch betriebenen Fahrzeugen über alle externen Kostenkategorien summiert hingegen als deutlich zu gross, als dass der Abstand zwischen günstigster und zweitgünstigster Abgabekategorie gerechtfertigt wäre. Vor diesem Hintergrund müssten die EURO-VI-Fahrzeuge in die drittgünstigste Abgabekategorie abklassiert werden oder die Differenz der LSVA-Abgabesätze wäre anderweitig an die reale Differenz der verursachten externen Kosten anzupassen. Diesbezüglich wäre die Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen zu prüfen.

Zur Frage 9

"Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?"

Ja.

Zur Frage 10

"Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?"

Ja.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

Zur Frage 11

"Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?"

Der Regierungsrat erachtet dieses Vorgehen als sinnvoll.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

Zur Frage 12

"Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge bevorzugen Sie, Variante 1 oder Variante 2?"

Der Regierungsrat bevorzugt die Variante 1.

Zur Frage 13

"Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?"

Aus Sicht des Regierungsrats ist die Variante 1 einfacher und mit weniger administrativem Aufwand umzusetzen. Die Variante 1 ist auch transparenter und besser nachvollziehbar.

Sollte der Variante 2 der Vorzug gegeben werden, müssen die Investitionsbeiträge auch für Ladeinfrastruktur verwendet werden dürfen und nicht nur für die Anschaffung der Fahrzeuge. Solange elektrisch betriebene Lastwagen einen relativ geringen Marktanteil haben und Skaleneffekte nicht ausreichend zum Tragen kommen, sind die Investitionskosten eine wesentliche Hürde bei der Elektrifizierung der Flotte durch vor allem kleinere Spediteure. Hier könnten Investitionsbeiträge helfen, dieses Hemmnis befristet zu überwinden.

Zur Frage 14

"Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?"

Ein Investitionsbetrag soll als Alternative für den Fall eingeführt werden, falls das Rabattsystem den Übergang zu einer Elektroflotte nicht ausreichend fördern kann und entsprechende Investitionen ausbleiben. Zudem wird ausgeführt, dass einige Unternehmen nicht über die nötigen flüssigen Mittel verfügen, um in elektrisch angetriebene Fahrzeuge zu investieren und so nicht von den Rabatten profitieren können. Als Auflage ist das Erreichen einer Kilometeranzahl, welche sich an der durchschnittlich erbrachten Transportleistung orientiert, vorgesehen. Der Regierungsrat steht einer derartigen Anschubfinanzierung kritisch gegenüber, da diese dem Verlagerungsziel entgegenwirkt und nicht mit der ungenügenden Deckung der Kosten im Strassenverkehr vereinbar ist. Demgegenüber wird die Anpassung der Abgabekategorien als flankierende Massnahme zur Förderung der alternativen Antriebe als zweckmässig erachtet.

Rechtsanpassungen

Zur Frage 15

"Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?"

Ja.

Weitere Bemerkungen

Zur Frage 16

"Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVa weiterentwickelt werden könnte?"

Die LSVa wird seit ihrer Einführung pro Kategorie nur nach Streckenlänge berechnet. Dies führt seit Beginn zu Fahrten auf untergeordneten Strassen insbesondere durch die Siedlung. Diese Anliegen wurde seit der Einführung der LSVa immer wieder formuliert, da für das Transportwesen mit der heutigen Abgabe der kürzeste Weg massgebend ist. Die nun vorliegende Vorlage berücksichtigt die Bedürfnisse des Bevölkerungsschutzes vor Immissionen nicht in genügendem Ausmass.

Aus Sicht des Regierungsrats soll eine Abstufung der Tarife nach Strassenhierarchie vorgesehen werden. Die neue Generation der Erfassungsgeräte erlaubt diese Auswertung. Dem Datenschutz kann mit geeigneten Massnahmen Rechnung getragen werden. Ziel soll sein, dass der Schwerverkehr so weit wie möglich auf der Autobahn abgewickelt wird. Eine Bevorzugung des Nationalstrassennetzes – oder je nach Ausgestaltung auch Mehrkosten für das untergeordnete Netz – kann die Kosten für den Mehrweg aufgrund von Autobahnstrecken kompensieren. Die Abstufung nach Strassenhierarchie Nationalstrassen – Kantonsstrassen – Gemeindestrassen ist in der aktuellen Vorlage nicht enthalten. Es ist aufzuzeigen, wie die Routenwahl durch die LSVa verbessert werden kann.

Zur Frage 17

"Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?"

Der Regierungsrat beantragt, dass die Abstufung der Tarife nach Strassenhierarchie geprüft und in das SVAG aufgenommen wird. Ziel ist es, den Schwerverkehr so weit wie möglich auf dem übergeordneten Strassennetz, insbesondere der Autobahn zu führen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Markus Dieth
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

Kopie

- finanzierung@bav.admin.ch



Regierungsrat, 9102 Herisau

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 8. Mai 2024

Eidg. Vernehmlassung; Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG); Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 wurden die Kantonsregierungen vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation eingeladen, sich zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG) bis 23. Mai 2024 vernehmen zu lassen.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Er stimmt dem Bundesrat zu, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVa mindestens gehalten oder leicht gestärkt werden soll. Im Sinne von Art. 7 des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG; SR 641.81) ist eine umfassende, möglichst vollständige und verursachergerechte Kostendeckung wünschenswert.

Der Regierungsrat begrüsst den Einbezug von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in die LSVa. Der geplante Einbezug sollte so rasch als möglich erfolgen. Des Weiteren stimmt der Regierungsrat dem Vorschlag des Bundesrates zu, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren.

Im Übrigen verzichtet der Regierungsrat auf eine ausführliche Stellungnahme sowie das Ausfüllen des Fragebogens.



Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

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

Basel, 7. Mai 2024

Regierungsratsbeschluss vom 7. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG); Vernehmlassung; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 hat der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesrat Albert Rösti, die Kantone eingeladen, sich zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA zu äussern.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Der Kanton Basel-Stadt begrüsst die Stossrichtung der Vorlage. Aus ökologischer Sicht verursachen alternativ angetriebene Lastwagen grössere Schäden als der Verkehrsträger Schiene. Somit sollten alternativ angetriebene Lastwagen mit zunehmendem Marktanteil ebenfalls der LSVA unterstellt werden. Im Einzelnen haben wir folgende Anmerkungen:

Zu Fragen 1 bis 5:

Der Kanton Basel-Stadt bejaht diese Fragen und unterstützt das Vorhaben.

Zu Frage 6:

Bezüglich den im Erläuternden Bericht getroffenen Annahmen über die Marktanteile von elektrisch angetriebenen Lastwagen merken wir an, dass ungewiss ist, ob diese eintreten. Sollten im Jahr 2030 anteilmässig deutlich weniger elektrisch betriebene Lastwagen zugelassen werden als angenommen, könnte die Vorlage Innovationen blockieren, auch wenn zukünftig Rabatte oder Investitionsbeiträge gesprochen werden sollen. Idealerweise sollte das Inkrafttreten der Integration in die LSVA dynamisch ausgestaltet werden, sobald ein Marktanteil an elektrisch betriebenen Lastwagen von mind. 40% in Bezug auf den Fahrzeugbestand erreicht ist. Alternativ könnten auch die Rabatte (und Investitionsbeiträge) bezüglich Zeitraum und Höhe dynamisch an den Marktanteil von elektrisch betriebenen Lastwagen gekoppelt werden.

Zu Frage 7:

Wir sind mit dem Vorgehen einverstanden und haben keine weiteren Bemerkungen.

Zu Frage 8:

Gemäss aktuellen Ökobilanzen ist der Unterschied bezüglich ökologischen und gesundheitlichen Schäden zwischen EURO-VI-Fahrzeugen und elektrisch betriebenen Fahrzeugen in Summe über alle externen Kostenkategorien deutlich zu gross, als dass der Abstand zwischen günstigster und zweitgünstigster Abgabekategorie gerechtfertigt wäre. Idealerweise sollten EURO-VI-Fahrzeuge so rasch wie möglich in die drittgünstigste Abgabekategorie abklassiert werden. Alternativ ist die Differenz der LSWA-Abgabesätze anderweitig der realen Differenz der verursachten externen Kosten anzupassen. Uns ist bewusst, dass dies wahrscheinlich nicht mit dem Landverkehrsabkommen vereinbar wäre. Im Sinn des Verursacherprinzips, welche im schweizerischen Umweltschutzgesetz festgehalten ist, sollte hier eine angemessene Lösung gefunden werden.

Zu Fragen 9 und 10:

Wir sind mit dem Vorgehen einverstanden und haben keine Ergänzungen.

Zu Frage 11:

Wir sind einverstanden, sehen die Zeitspanne jedoch als sehr grosszügig an. Betroffene Fahrzeuge werden oft schon nach vier bis fünf Jahren ersetzt.

Zu Fragen 12 und 13:

Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt sind beide Varianten denkbar. Ein Rabattsystem gemäss Variante 1 würde für den Bund keine vorgängigen Investitionen bedingen. Zudem bestünde die Möglichkeit, wenn der Markt bereits mehrheitlich mit elektrischen Fahrzeugen ausgerüstet bzw. gesättigt ist, keine Rabatte mehr zu gewähren. Für Variante 2 spricht die Wahlmöglichkeit, dass Spediteure zwischen Rabatten auf die LSWA und Investitionsbeiträgen auswählen können. Die Investitionsbeiträge müssen zwingend auch für Ladeinfrastruktur verwendet werden dürfen und nicht nur für die Anschaffung der Fahrzeuge. Solange elektrisch betriebene Lastwagen einen relativ geringen Marktanteil haben und Skaleneffekte nicht ausreichend zum Tragen kommen, sind die Investitionskosten eine wesentliche Hürde bei der Elektrifizierung der Flotte durch vor allem kleinere Spediteure. Hier könnten Investitionsbeiträge helfen, dieses Hemmnis befristet zu überwinden.

Zu Frage 14:

Zu dieser Frage haben wir keine Bemerkungen.

Zu Frage 15:

Wir unterstützen die Gesetzesanpassungen.

Zu Frage 16:

Wir haben keine weiteren Vorschläge.

Zu Frage 17:

Es ist vorgesehen, dass elektrisch betriebene Lieferwagen über 3.5 Tonnen zulässiges Fahrzeuggewicht abgabepflichtig werden, auch wenn die Überschreitung nur durch die schwereren Batterien verursacht ist. Demgegenüber bleiben funktional gleiche, aber konventionell angetriebene Lieferwagen aufgrund ihrer leichteren Antriebseinheit abgabefrei. Aus ökologischer Sicht ist dies eine Benachteiligung von elektrisch betriebenen Lieferwagen. Elektrisch betriebene Lieferwagen, die vom Einsatzzweck her konventionell angetriebenen Fahrzeugen unter 3.5 Tonnen zulässiges Fahrzeuggewicht entsprechen, sind ebenfalls von der Abgabepflicht zu befreien.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Staatskanzlei, Regierungskanzlei, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation (UVEK)
Herr Albert Rösti
Bundesrat
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Frauenfeld, 7. Mai 2024
Nr. 354

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSWA (Teil- revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Entwurf für eine Änderung des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG; SR 641.81) und eines neuen Bundesgesetzes über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs und teilen Ihnen mit, dass wir mit den Vorlagen grundsätzlich einverstanden sind. Zu den Einzelheiten gestatten wir uns, auf den beigefügten Fragenkatalog zu verweisen.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber




Beilage:

- Fragenkatalog



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragenkatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Grundsätzlich ja. Gewisse externe Kosten, beispielsweise jene wegen Staus, trägt der Schwerverkehr bereits indirekt aufgrund der eigenen Betroffenheit mit. Solche Kosten wären ohnehin der Allgemeinheit, d.h. allen Verursacherinnen und Verursachern zuzuweisen. Bei der zu erwartenden Elektrifizierung des Schwerverkehrs sind der Ausbau des Lade- und Stromnetzes sowie die Stromproduktion als neue Kostenfaktoren zu decken.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Ja, dies erachten wir als einen sinnvollen und gangbaren Weg.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja.



6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Die "Abgabebefreiung" bis 2030 ist nach unserem Wissensstand eine Zusicherung an die Branche. Eine frühere Integration in die LSVA kommt folglich kaum in Frage. Aufgrund der externen Kosten, die auch elektrisch angetriebene Fahrzeuge verursachen, sollten diese ab genanntem Datum in der LSVA integriert sein.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja. Die Schaffung einer verlässlichen Planungsgrundlage für Investitionen und die Amortisation der Fahrzeuge ist dabei zu berücksichtigen.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Nein, dies wäre etwas vorschnell. Die von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen verursachten externen Kosten sind zuerst möglichst genau zu ermitteln. Das schwerere Gesamtgewicht und die Kosten der Ladeinfrastruktur und der Stromproduktion sowie die fehlende Beteiligung am Ertrag der Mineralölsteuer sind mitzuberücksichtigen.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja. Jedoch nur, wenn tatsächlich keine verwertbaren Daten vorliegen.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Aufgrund der schnellen technischen Entwicklung kann ein Zeitraum von sieben Jahren dazu führen, dass die Schwellenwerte schnell veralten. Daher ist es sinnvoll, einen kürzeren Zeitraum zu wählen.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 1 (Rabattsystem für fossilfreie Antriebe).

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Variante 1 erscheint praxistauglicher und erfordert weniger bürokratischen Aufwand, erreicht aber dennoch das Ziel des Umstiegs auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Dies soll wie vorgeschlagen durch den Bundesrat (siehe S. 63 des erläuternden Berichts) gemäss Art. 3 des neuen Bundesgesetzes über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs (siehe S. 77 des erläuternden Berichts) festgelegt werden.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Die Weiterentwicklung der LSVA sollte sich nicht nur auf die ursprünglichen Grundgedanken beschränken. Eine Verlagerung soll künftig nicht nur von Verbrennern zu emissionsfreien Fahrzeugen stattfinden. Angeblich verursachte Kosten zu decken, löst vor allem finanzielle Probleme, nicht aber die Probleme der heutigen und zukünftigen Verkehrspolitik. Das Strassennetz ist überlastet. Die Bestrebungen einer Verkehrsverlagerung lösen und lösen die Kapazitätsengpässe des Strassennetzes nicht wirklich.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Förderung und Erhaltung der gesellschaftlichen Wohlfahrt sollten höher gewichtet werden. Ansonsten drohen überteuerte Konsumentenpreise infolge abgewälzter LSVA-Kosten. Die Überregulierung und eine zu grosse Einflussnahme auf die technologische Entwicklung des (Schwer-)Verkehrs wirkt sich in Europa entwicklungshemmend aus. Die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs sollte nicht primär mittels Abgaben "erzwingen" werden, zusätzlich braucht es vor allem technische, innovative, ökologische und wirtschaftsverträgliche Anreize sowie Ansätze.



2024.01954

P.P. CH-1951
Sion

A

Poste CH SA

Monsieur Albert Röstli
Conseiller fédéral
Chef du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Date 8 mai 2024

Consultation : Perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 14 février 2024, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de lancer une procédure de consultation sur le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP).

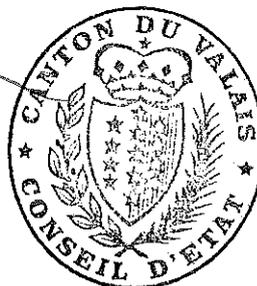
Afin de vous transmettre notre détermination, nous avons complété le document ci-joint intitulé « catalogue de questions sur le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP ».

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Franz Ruppen



La chancière

Monique Albrecht

Annexe Catalogue de questions sur le perfectionnement de la RPLP

Copie à finanzierung@bav.admin.ch



Référence : BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Catalogue de questions sur le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP (révision partielle de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds LRPL)

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité d'agir pour perfectionner la RPLP ?

Oui, il est nécessaire de perfectionner la RPLP afin de traiter l'ensemble des poids-lourds, y compris les véhicules à propulsion alternative, afin de couvrir les coûts occasionnés par le trafic lourd. Ce perfectionnement vise à garantir une égalité de traitement envers tous les acteurs du transport routier et devrait éviter une distorsion de la concurrence.

2. Votre évaluation rejoint-elle celle du Conseil fédéral en ce sens que le trafic lourd ne couvre pas suffisamment ses coûts externes ou que des mesures devraient être prises pour réduire les coûts externes non couverts du trafic lourd ?

Les objectifs de la RPLP sont d'internaliser les coûts externes du trafic des poids-lourds auprès de ceux qui les occasionnent, de financer une partie de l'infrastructure ferroviaire et d'encourager le transfert de la route vers le rail. Avec le temps, sans mesure corrective, la décarbonation du parc de véhicules provoquera une réduction des recettes de la RPLP alors que les coûts externes ne diminueront pas. Cela doit être corrigé afin d'améliorer le degré de couverture des coûts.

3. Partagez-vous l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'effet de transfert de la RPLP doit être renforcé ?

La baisse constante du taux moyen de la RPLP n'incite pas à un transfert du transport de marchandises à travers les alpes vers le rail. Ce report modal est nécessaire pour répondre aux défis environnementaux et sécuritaires liés au transport de marchandises. Dès lors, il est important de renforcer cet effet de transfert.

4. Estimez-vous judicieuse la démarche consistant à perfectionner la RPLP dans les limites de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE (ATT), c'est-à-dire que la nouvelle RPLP corresponde aux dispositions actuelles de l'accord sans qu'il soit nécessaire de le modifier ?

Oui car les conditions de négociations ne sont actuellement pas réunies et une modification de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE prendrait beaucoup trop de temps.



Intégration proposée des véhicules à propulsion électrique dans la RPLP

5. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour interpréter de manière large la notion de norme EURO inscrite à l'art. 40, par. 2, ATT, afin que les véhicules à propulsion électrique puissent être intégrés à la RPLP ?

Oui, car les véhicules à propulsion électrique, bien que n'émettant pas d'émission de gaz à effet de serre, génèrent comme n'importe quel poids-lourd des coûts externes élevés en termes d'embouteillages, de bruit, d'accidents et d'infrastructure.

6. Les véhicules à propulsion électrique devraient être intégrés à la RPLP au 1^{er} janvier 2031. Pensez-vous que cette intégration devrait avoir lieu plus tôt ou plus tard ?

Par analogie au délai de sept ans prévu par le Conseil fédéral visant à assurer la sécurité de planification pour les détenteurs de véhicules, la date du 1^{er} janvier 2031 est cohérente. Toutefois cette intégration pourrait avoir lieu plus tôt mais pas plus tard.

Catégories de redevance

7. Soutenez-vous la proposition d'élaborer la catégorisation exacte des véhicules dans le cadre de la révision ultérieure de l'ORPL et de l'actualiser régulièrement ?

Oui, afin de permettre une certaine souplesse pour suivre les évolutions technologiques des futurs véhicules et donc leur classification.

8. Êtes-vous d'accord sur la proposition du Conseil fédéral de classer les véhicules à propulsion électrique dans la catégorie de redevance la plus avantageuse et de déclasser les véhicules EURO VI dans la deuxième catégorie de redevance la moins chère ?

Oui

9. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules EURO VII, qui pourraient être introduits au cours des prochaines années, soient classés dans une catégorie de redevance plus avantageuse que les véhicules correspondant à des normes EURO plus anciennes

Oui car plus respectueux de l'environnement. Dans la mesure du possible la catégorie EURO VII devrait être moins avantageuse que celle des véhicules à propulsion électrique (batterie ou pile à combustible) pour réduire l'utilisation des énergies fossiles.

10. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules pour lesquels l'appartenance à une catégorie de redevance ne peut pas être prouvée soient attribués à la catégorie de redevance la plus chère ?

Oui

Garantie de la sécurité d'investissement proposée

11. Soutenez-vous la proposition selon laquelle le Conseil fédéral devrait communiquer sept ans à l'avance les valeurs-seuils selon lesquelles les véhicules seront classés dans les catégories de redevance ?

Oui, afin d'assurer la sécurité de planification pour les détenteurs de véhicules. Le délai est en phase avec la durée de renouvellement du parc appliquée par les entreprises.

Instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique

12. Laquelle des deux variantes des instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique favorisez-vous ? Variante 1 ou variante 2 ?

La variante 2 qui propose, en plus d'un système de rabais, une contribution d'investissement pour l'acquisition de véhicules électriques.

13. Pour quelle raison avez-vous opté pour la variante 1 ou la variante 2 à la question 12 ?

La variante 2 a l'avantage d'encourager toutes les entreprises d'acquérir des véhicules électriques et leur donne le choix entre un système de rabais ou une contribution d'investissement. Cette variante s'adapte mieux aux spécificités et capacités financières de chaque entreprise.

14. À votre avis, à quel niveau devrait être fixée la prestation de transport moyenne déterminante pour le calcul des contributions d'investissement ?

Au même niveau que les rabais afin de ne pas créer d'inégalités de traitement.

Adaptations législatives

15. Approuvez-vous les modifications de loi proposées ?

Oui

Autres remarques

16. Avez-vous d'autres propositions pour perfectionner la RPLP ?

L'ordonnance sur la RPLP devrait également faire l'objet d'une révision, par exemple l'art. 4 ¹⁸ Perception forfaitaire de la redevance al.1 lit f, g et al.2 lit a, b. La méthode actuelle favorise dans certains cas le renoncement à l'utilisation de véhicules destinés au transport de marchandises. Toutefois ces véhicules sollicitent, en fonction de leur conception, des infrastructures et des nuisances similaires aux véhicules taxés sur la base tonne par kilomètre.

17. Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Non

Die Regierung
des Kantons Graubünden

La Regenza
dal chantun Grischun

Il Governo
del Cantone dei Grigioni



Sitzung vom

14. Mai 2024

Mitgeteilt den

14. Mai 2024

Protokoll Nr.

418/2024

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per E-Mail (PDF und Word-Version) zustellen an: finanzierung@bav.admin.ch

**Vernehmlassung UVEK - Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwer-
verkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes**

SVAG)

Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 erhalten die Kantone Gelegenheit, sich zu er-
wähntem Geschäft zu äussern. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Die uns zugesandte Dokumentation haben wir geprüft. Die Regierung begrüsst die
vorgeschlagene Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe
LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, SVAG; SR 641.81). Für die
detaillierten Bemerkungen dazu verweisen wir auf die Antworten im beiliegenden
Fragekatalog.

Als Kontaktperson für Rückfragen steht Ihnen Herr Rechtsanwalt lic. iur. Gianni Scandella, Juristischer Mitarbeiter Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit, zur Verfügung (081 257 25 15; gianni.scandella@djsg.gr.ch).



Namens der Regierung

Der Präsident:

Der Kanzleidirektor:

Dr. Jon Domenic Parolini

Daniel Spadin

Beilage:

Fragekatalog



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Ja.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Ja.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Die Integration sollte früher erfolgen.



Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Ja.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 1.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Die Variante 2 verursacht einen hohen administrativen Aufwand zur Ausrichtung und Kontrolle der Auflagen von Investitionsbeiträgen.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Entfällt bei Verzicht auf Variante 2.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Die LSVA wird bekanntlich pro Kilometer abgerechnet. Dies führt dazu, dass der kürzeste Weg gewählt wird, welcher auch über Landstrassen und durch Dörfer führen kann, statt auf den Autobahnen. Das ist jedoch nicht erwünscht. Es wäre deshalb zu prüfen, ob eine Möglichkeit besteht, die LSVA so anzupassen, dass der entsprechende Verkehr auf den Autobahnen gehalten wird und Abkürzungen auf Landstrassen und durch Dörfer weniger attraktiv werden.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Nein.



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

T +41 26 305 10 40
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
3003 Berne

Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Fribourg, le 14 mai 2024

2024-388

Procédure de consultation relative au perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, RPLP (révision partielle de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, LRPL)

Madame, Monsieur,

Nous avons bien reçu votre courrier daté du 14 février 2024 concernant la consultation notée en titre et vous en remercions.

Le projet mis en consultation concernant le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP a retenu toute notre attention.

Nous vous prions de trouver en annexe, le tableau du catalogue de questions dûment rempli qui contient la position du Conseil d'Etat fribourgeois.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-Pierre Siggen, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

Annexe

—

Tableau

Copie

—

à la Direction de la sécurité, de la justice et du sport, pour elle et l'OCN ;
à la Chancellerie d'Etat.



Référence : BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Catalogue de questions sur le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP (révision partielle de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds LRPL)

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité d'agir pour perfectionner la RPLP ?

Oui
2. Votre évaluation rejoint-elle celle du Conseil fédéral en ce sens que le trafic lourd ne couvre pas suffisamment ses coûts externes ou que des mesures devraient être prises pour réduire les coûts externes non couverts du trafic lourd ?

Oui
3. Partagez-vous l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'effet de transfert de la RPLP doit être renforcé ?

Oui
4. Estimez-vous judicieuse la démarche consistant à perfectionner la RPLP dans les limites de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE (ATT), c'est-à-dire que la nouvelle RPLP corresponde aux dispositions actuelles de l'accord sans qu'il soit nécessaire de le modifier ?

Oui

Intégration proposée des véhicules à propulsion électrique dans la RPLP

5. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour interpréter de manière large la notion de norme EURO inscrite à l'art. 40, par. 2, ATT, afin que les véhicules à propulsion électrique puissent être intégrés à la RPLP ?

Oui
6. Les véhicules à propulsion électrique devraient être intégrés à la RPLP au 1^{er} janvier 2031. Pensez-vous que cette intégration devrait avoir lieu plus tôt ou plus tard ?



L'intégration au 1^{er} janvier 2031 est adéquate. Une intégration anticipée risque de freiner le développement et la commercialisation de véhicules électriques. Il en est de même concernant les décisions de remplacement des flottes de véhicules thermiques par des véhicules électriques, en particulier dans la branche des transports.

Catégories de redevance

7. Soutenez-vous la proposition d'élaborer la catégorisation exacte des véhicules dans le cadre de la révision ultérieure de l'ORPL et de l'actualiser régulièrement ?

Oui

8. Êtes-vous d'accord sur la proposition du Conseil fédéral de classer les véhicules à propulsion électrique dans la catégorie de redevance la plus avantageuse et de déclasser les véhicules EURO VI dans la deuxième catégorie de redevance la moins chère ?

Oui

9. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules EURO VII, qui pourraient être introduits au cours des prochaines années, soient classés dans une catégorie de redevance plus avantageuse que les véhicules correspondant à des normes EURO plus anciennes ?

Oui

10. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules pour lesquels l'appartenance à une catégorie de redevance ne peut pas être prouvée soient attribués à la catégorie de redevance la plus chère ?

Oui

Garantie de la sécurité d'investissement proposée

11. Soutenez-vous la proposition selon laquelle le Conseil fédéral devrait communiquer sept ans à l'avance les valeurs-seuils selon lesquelles les véhicules seront classés dans les catégories de redevance ?

Oui

Instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique

12. Laquelle des deux variantes des instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique favorisez-vous ? Variante 1 ou variante 2 ?

Variante 1

13. Pour quelle raison avez-vous opté pour la variante 1 ou la variante 2 à la question 12 ?

Il s'agit d'une solution plus simple avec moins de démarches administrative et donc plus efficace.

14. À votre avis, à quel niveau devrait être fixée la prestation de transport moyenne déterminante pour le calcul des contributions d'investissement ?

La contribution d'investissement devrait s'élever au moins à 25'000 francs pour un tracteur à sellette et à 70'000 francs pour un camion 5 essieux.

Adaptations législatives

15. Approuvez-vous les modifications de loi proposées ?

Partiellement. L'al. 2^{bis} de l'article 19 LRPL devrait être supprimé car avec la formulation proposée, il y a risque que la réserve fixée à 300 millions de francs au minimum dans le projet de modification de la loi sur les chemins de fer fédéraux soit considérée comme un but à atteindre pour le versement de la RPLP et une réserve à ne pas dépasser et non comme un minima. Or les nombreux projets d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire déjà planifiés dans PRODES, ceux qui devront y être intégrés, notamment pour rattraper le retard pris dans le domaine ferroviaire en Suisse romande, ainsi que les besoins importants de renouvellement de l'infrastructure (maintien de la substance) nécessitent des moyens considérables que 300 millions de francs ne couvrent largement pas.

Par conséquent le financement prévu à l'al. 2 de l'art. 3 de *loi fédérale sur l'encouragement de l'acquisition de véhicules lourds à propulsion électrique dans le transport de marchandises* devrait également être revu. Cela s'éloigne des objectifs de la perception de cette redevance (transfert modal vers le fret ferroviaire, financement des coûts d'infrastructure, financement des coûts à la charge de la collectivité occasionnés par le fret routier). Le financement de ces contributions doit se faire par d'autres moyens.

Dans ce contexte il est demandé, que les voitures de livraison (Lieferwagen) soient également soumis à la RPLP.

Finalement, il est proposé d'ajouter les phrases suivantes à l'al. 2 de l'art. 19 LPRL :
« Elle sert en premier lieu à financer l'infrastructure ferroviaire. Elle peut servir également à la couverture des coûts non couverts du trafic routier qu'elle supporte. »

Autres remarques

16. Avez-vous d'autres propositions pour perfectionner la RPLP ?

Non

17. Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Non

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Département de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Delémont, le 7 mai 2024

Consultation relative au perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) (révision partielle de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds [LRPL])

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Gouvernement jurassien a été invité par votre Département à se prononcer au sujet de la procédure de consultation mentionnée en objet et il vous en remercie.

Il vous transmet, en annexe, le catalogue de questions dûment complété relatif au perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) (révision partielle de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds [LRPL]).

Le Gouvernement jurassien vous prie de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Rosalie Beuret Siess
Présidente


Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'État



Annexe : ment.

Envoi par la poste et par courriel (en format PDF et Word) à l'adresse finanzierung@bav.admin.ch



Référence : BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Catalogue de questions sur le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP (révision partielle de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds LRPL)

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité d'agir pour perfectionner la RPLP ?

Oui.

2. Votre évaluation rejoint-elle celle du Conseil fédéral en ce sens que le trafic lourd ne couvre pas suffisamment ses coûts externes ou que des mesures devraient être prises pour réduire les coûts externes non couverts du trafic lourd ?

Oui.

Selon les objectifs inscrits dans la Constitution, les coûts internes (infrastructures) et externes (pollution, accidents, etc.) du trafic poids lourds devraient être totalement couverts par les montants prélevés par la RPLP. Ces 10 dernières années le degré de couverture des coûts est de l'ordre de 60% - 65%, correspondant à un montant non couvert de 1.5 milliards de francs par année.

Une première étape devrait consister à un rattrapage sur ces coûts non couverts durant les années précédentes, puisque 15 milliards n'ont pas été dépensés dans l'atténuation des effets liés au trafic poids lourds sur ces 10 dernières années.

Pour les années à venir, la décarbonisation des motorisations va contribuer à diminuer les recettes de la RPLP et donc la couverture des coûts ; il est donc opportun d'agir rapidement dans ce domaine en taxant aussi les véhicules non émetteurs de GES.

En contrepartie, la RPLP prévoit qu'une partie des montants récoltés puisse être affectée à des subventions à fonds perdus en faveur des entreprises qui achètent les véhicules poids-lourds électriques. Toutefois, la Confédération pourrait plutôt s'assurer que les outils existants (Fondation KLIK / compensation carbone des entreprises) soient suffisamment incitatifs et utiliser une part de la taxe prévue pour ces subventions à fonds perdus pour d'autres programmes climatiques, moins faciles à financer, comme par exemple les projets de renforcement de la mobilité douce dans les agglomérations.

Ce type de subventions pourrait également être prévu pour favoriser le transport par rail des entreprises privées / semi privées. Actuellement le transport par rail n'est pas toujours compétitif par rapport au transport par camion.

3. Partagez-vous l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'effet de transfert de la RPLP doit être renforcé ?



Oui, la RPLP doit contribuer à ce que le rail soit plus compétitif économiquement que la route.

4. Estimez-vous judicieuse la démarche consistant à perfectionner la RPLP dans les limites de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE (ATT), c'est-à-dire que la nouvelle RPLP corresponde aux dispositions actuelles de l'accord sans qu'il soit nécessaire de le modifier ?

Oui, il s'agit de prendre l'option permettant d'agir le plus rapidement possible afin de réformer le système et le rendre conforme à la législation.

Intégration proposée des véhicules à propulsion électrique dans la RPLP

5. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour interpréter de manière large la notion de norme EURO inscrite à l'art. 40, par. 2, ATT, afin que les véhicules à propulsion électrique puissent être intégrés à la RPLP ?

Oui.

6. Les véhicules à propulsion électrique devraient être intégrés à la RPLP au 1^{er} janvier 2031. Pensez-vous que cette intégration devrait avoir lieu plus tôt ou plus tard ?

De préférence plus tôt.

Catégories de redevance

7. Soutenez-vous la proposition d'élaborer la catégorisation exacte des véhicules dans le cadre de la révision ultérieure de l'ORPL et de l'actualiser régulièrement ?

Sans avis.

8. Êtes-vous d'accord sur la proposition du Conseil fédéral de classer les véhicules à propulsion électrique dans la catégorie de redevance la plus avantageuse et de déclasser les véhicules EURO VI dans la deuxième catégorie de redevance la moins chère ?

Oui.

9. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules EURO VII, qui pourraient être introduits au cours des prochaines années, soient classés dans une catégorie de redevance plus avantageuse que les véhicules correspondant à des normes EURO plus anciennes ?

Oui, pour autant que la norme EURO VII prévoit moins d'émissions que les normes antérieures.

10. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules pour lesquels l'appartenance à une catégorie de redevance ne peut pas être prouvée soient attribués à la catégorie de redevance la plus chère ?

Oui.

Garantie de la sécurité d'investissement proposée

11. Soutenez-vous la proposition selon laquelle le Conseil fédéral devrait communiquer sept ans à l'avance les valeurs-seuils selon lesquelles les véhicules seront classés dans les catégories de redevance ?

Non. Un délai de 5 ans paraît suffisant. Cela pose problème actuellement avec le fait que les véhicules EURO VI sont classés dans la catégorie la plus avantageuse et pourrait le rester jusqu'en 2032.

Instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique

12. Laquelle des deux variantes des instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique favorisez-vous ? Variante 1 ou variante 2 ?

Variante 1. Mais le rabais RPLP doit être plus faible que celui proposé à l'article 2, alinéa 2 du projet de Loi fédérale sur l'encouragement de l'acquisition de véhicules lourds à propulsion électrique dans le transport de marchandises.

13. Pour quelle raison avez-vous opté pour la variante 1 ou la variante 2 à la question 12 ?

Le système d'aide à l'investissement est plus complexe et plus difficilement administrable et contrôlable qu'un rabais sur la RPLP.

14. À votre avis, à quel niveau devrait être fixée la prestation de transport moyenne déterminante pour le calcul des contributions d'investissement ?

Pas d'opinion.

Adaptations législatives

15. Approuvez-vous les modifications de loi proposées ?

Oui.

Autres remarques

16. Avez-vous d'autres propositions pour perfectionner la RPLP ?

Non.

17. Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Non.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Rosalie Beuret Siess
Présidente

Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'État



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Rückmeldung:
Kanton Nidwalden
Dorfplatz 2
Postfach 1246
6371 Stans

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

JA, wir stimmen dem Bundesrat zu, dass bezüglich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung besteht. Es ist essenziell, diese Abgabe kontinuierlich zu aktualisieren, um ihre Wirksamkeit und Relevanz zu gewährleisten.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

JA, unsere Einschätzung deckt sich mit der des Bundesrats, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt. Wir befürworten Massnahmen, die darauf abzielen, diese Kosten besser abzubilden und zu internalisieren.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

JA, wir stimmen mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss, um eine effizientere und umweltschonendere Verkehrsinfrastruktur zu fördern.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h.



dass die neue LSVa den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

JA, wir halten es für sinnvoll, die LSVa im Rahmen des bestehenden Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, da dies Stabilität und Kontinuität gewährleistet.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVa

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVa aufgenommen werden können?

JA, wir stimmen dem Vorschlag zu, den Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, um elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVa aufnehmen zu können.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVa integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Die Integration sollte früher als 2031 erfolgen, um die Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge zu fördern und die Umweltziele schneller zu erreichen.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

JA, wir unterstützen den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

JA, wir stimmen dem Vorschlag des Bundesrats zu, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Kategorie abzuklassieren.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

JA, wir stimmen mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

JA, wir stimmen mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Kategorie zugewiesen werden sollen.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

JA, es ist sehr sinnvoll, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden. Dies gibt Planungssicherheit für alle Beteiligten, insbesondere die Unternehmer.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 1

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Das Rabattsystem bedingt für den Bund keine vorgängigen Investitionen. Zudem besteht die Möglichkeit, wenn der Markt bereits mehrheitlich mit elektrischen Fahrzeugen ausgerüstet, bzw. gesättigt ist, keine Rabatte mehr zu gewähren.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Keine Angabe. Wir sind der Ansicht, dass die Festlegung der durchschnittlichen Transportleistung, die massgeblich für die Bemessung der Investitionsbeiträge ist, von Fachexperten übernommen werden sollte, um eine genaue und gerechte Bewertung sicherzustellen. Aufgrund fehlender spezifischer Fachkenntnisse in diesem Bereich können wir keine konkreten Angaben zur angemessenen Höhe dieser Leistung machen

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

JA, wir unterstützen die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

NEIN

Wir erachten auch die künftige Orientierung zur Weiterentwicklung der LSVA im Sinne einer leistungs-basierten Abgabenerhebung (Verkehrsleistung in Kilometern und massgebendes Gewicht) als sinnvoll.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine

Kanton Schaffhausen
Regierungsrat
Beckenstube 7
CH-8200 Schaffhausen
www.sh.ch



T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@sh.ch

Regierungsrat

Bundesamt für Verkehr

per Mail an
finanzierung@bav.admin.ch

Schaffhausen, 14. Mai 2024

**Vernehmlassung UVEK betreffend Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwer-
verkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerkverkehrsabgabegesetzes SVAG)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 wurden die Kantone eingeladen, bis 23. Mai 2024 zur obgenannten Vorlage Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Gern teilen wir Ihnen mit, dass wir keine Einwände gegen die Vernehmlassungsvorlage haben. Unsere Antworten und Bemerkungen entnehmen Sie bitte dem angehängten Fragebogen. Für die Berücksichtigung unserer Antworten bedanken wir uns.



Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident:

Patrick Strasser

Der Staatsschreiber:

Dr. Stefan Bilger

Beilage
- Fragebogen



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?
Kt. SH: Ja.
2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?
Kt. SH: -
3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?
Kt. SH: -
4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?
Kt. SH: Ja, wobei auch für die formelle Erfassung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen im LVA ein Beschluss des Gemischten Landverkehrsausschusses notwendig wäre.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?
Kt. SH: Ja. Mit der fortschreitenden Verbreitung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen nähme die Zahl der Fahrzeuge, die von der LSVA befreit wären, laufend zu. Die LSVA-Einnahmen würden deshalb künftig kontinuierlich abnehmen. Gemäss Zielsetzung dient die LSVA der Deckung der externen Kosten des Strassengüterverkehrs. Diese werden aber auch von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen verursacht. Sie stossen zwar keine direkten CO₂-Emissionen aus, tragen aber auch zu externen Kosten wie Strassenschäden, Staus usw. bei.



6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?
Kt. SH: Die Geschwindigkeit der Marktverbreitung elektrisch angetriebener Fahrzeuge ist schwierig zu prognostizieren, wobei von einer Beschleunigung des Trends bei schweren Motorwagen auszugehen ist. Insofern sollte die Integration nicht später als 01.01.2031 erfolgen.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?
Kt. SH: Ja.
8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?
Kt. SH: Ja. Im Sinne der Förderung der Wirkung der LSVA als verursachergerechte Abgabe für eine kontinuierliche Verbesserung hin zu umweltfreundlicheren Fahrzeugflotten.
9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?
Kt. SH: Ja.
10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?
Kt. SH: Ja.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?
Kt. SH: Ja, dies ist im Sinne der Planungssicherheit für die Fahrzeughalter bezüglich der Kosten bei Neuanschaffung oder Ersatz der Fahrzeugflotten.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?
Kt. SH: Ein befristetes Anreizsystem zur Abschwächung des Risikos, dass die durch die bisherige Abgabebefreiung erhoffte Förderung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen gefährdet wird, scheint sinnvoll (Übergangsphase zwischen LSVA-Befreiung und Vollbesteuerung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen). In Bezug auf die Varianten haben wir keine Präferenzen.
13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?
Kt. SH: -
14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?
Kt. SH: -

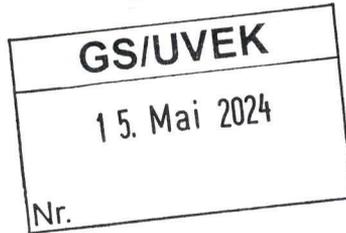
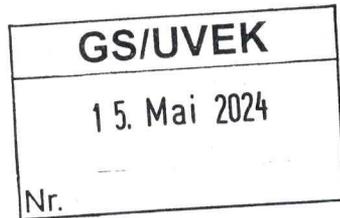
Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?
Kt. SH: Ja

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?
Kt. SH: Nein.
17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?
Kt. SH: Wir gehen davon aus, dass die vorliegende Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) keine Anpassungen der LSVA-Aufgaben der kantonalen Zulassungsbehörden (Strassenverkehrsämter) zur Folge hat.

Rathaus
Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

14. Mai 2024

**Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrs-
abgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 14. Februar 2024 stellten Sie der Kantonsregierung die Vernehmlassungsunterla-
gen und den erläuternden Bericht zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerver-
verkehrsabgabe und der daraus folgenden Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG)
zu und luden diese zur Stellungnahme ein. Gerne nutzen wir diese Möglichkeit.

Der Regierungsrat unterstützt die Vorschläge zur Weiterentwicklung der LSVA und stimmt dem
Bundesrat zu, dass Handlungsbedarf besteht. Vor allem müssen auch elektrisch angetriebene
Fahrzeuge in die LSVA integriert werden.

Wir weisen darauf hin, dass die Vorlage aus finanzpolitischer Sicht so austariert werden sollte,
damit keine finanziellen Einbussen entstehen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und grüssen Sie freundlichst

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "PH".

Peter Hodel
Landammann

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "A. Eng".

Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja.
2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Ja.
3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja.
4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Ja.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja. Elektrisch angetriebene Fahrzeuge ziehen den gleichen Nutzen aus der Strasseninfrastruktur wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Sie beanspruchen die Infrastruktur auf gleiche Weise.
6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?



Der Zeitpunkt der Aufnahme von elektrischen Fahrzeugen in die LSVA-Pflicht bedarf einer Abwägung zwischen der Förderung der alternativen Antriebe (emissionsfreie Antriebe) und der ausreichenden Finanzierung der Strasseninfrastruktur. Es ist zu verhindern, dass bei einer stärkeren Verbreitung von LKW mit elektrischem Antrieb die LSVA-Einnahmen gegenüber heute signifikant sinken, weil die Einführung der LSVA für E-LKW zu spät erfolgte.

Wie stark sich diese Fahrzeuge in den nächsten Jahren verbreiten, ist für uns nicht vorhersehbar. Wir gehen davon aus, dass entsprechende Szenarien analysiert wurden und sich der vorgeschlagene Zeitpunkt dabei auch unter dem Gesichtspunkt einer ausreichenden Finanzierung der Strasseninfrastruktur als geeignet erwiesen hat.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Keine Stellungnahme

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Keine Stellungnahme

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Keine Stellungnahme

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Keine Stellungnahme

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Keine Stellungnahme

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 1

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Variante 1 ist einfacher, transparenter und mit weniger administrativem Aufwand umsetzbar.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Keine Stellungnahme

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Nein.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die finanziellen Auswirkungen sind nicht klar bestimmbar. Durch die Neuunterstellung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen unter die Abgabepflicht werden die Einnahmen der LSVA gemäss ersten Schätzungen auf ein ähnliches oder leicht höheres Niveau zu 2022 ansteigen. Sollte das Rabattsystem eingeführt werden, ist mit einem Rückgang der Einnahmen zu rechnen. Aus finanzpolitischer Sicht sollte die Vorlage so ausgestaltet werden, dass keine finanziellen Einbussen entstehen.



Genève, le 15 mai 2024

Le Conseil d'Etat

2043-2024

GS/UEVK
16. Mai 2024
Nr.

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
3003 Berne

Concerne : ouverture de la procédure de consultation concernant le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) (révision partielle de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds [LRPL]).

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons au courrier du 14 février 2024 que vous nous avez transmis concernant le sujet cité sous rubrique et nous vous remercions de nous avoir consultés pour cet objet d'importance.

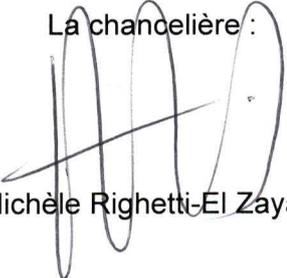
Nous avons pris connaissance des modifications juridiques proposées ainsi que des commentaires figurant dans le rapport explicatif de la loi concernée.

Nous vous prions de trouver nos remarques et commentaires sur les articles proposés dans l'annexe jointe à ce courrier et tenons à souligner l'importance d'une période de transition.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :


Michèle Righetti-El Zayadi

Le président :


Antonio Hodgers



Référence : BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Catalogue de questions sur le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP (révision partielle de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds LRPL)

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité d'agir pour perfectionner la RPLP ?

Oui, l'évolution des flottes de véhicules et son électrification nécessite un perfectionnement de la RPLP. Cette évolution doit être prévisible pour les transporteurs, afin de planifier les investissements.

2. Votre évaluation rejoint-elle celle du Conseil fédéral en ce sens que le trafic lourd ne couvre pas suffisamment ses coûts externes ou que des mesures devraient être prises pour réduire les coûts externes non couverts du trafic lourd ?

Le renouvellement des flottes de véhicules lourds implique qu'une part croissante des véhicules se retrouve dans la catégorie RPLP la plus avantageuse. Même si les coûts externes sont réduits dans les catégories EURO les plus efficaces, il est vraisemblable que le trafic lourd ne couvre pas complètement ses coûts externes. Des mesures pour accroître la couverture des coûts externes se justifient donc, en particulier pour les véhicules électriques qui sont aujourd'hui exemptés.

3. Partagez-vous l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'effet de transfert de la RPLP doit être renforcé ?

Oui, les objectifs de report modal pour le transport de marchandises longue distance doivent être affirmés, y compris pour le transport sur l'axe est-ouest. Cela passe par une redevance incitative sur les prestations des poids-lourds.

4. Estimez-vous judicieuse la démarche consistant à perfectionner la RPLP dans les limites de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE (ATT), c'est-à-dire que la nouvelle RPLP corresponde aux dispositions actuelles de l'accord sans qu'il soit nécessaire de le modifier ?

Oui

Intégration proposée des véhicules à propulsion électrique dans la RPLP



5. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour interpréter de manière large la notion de norme EURO inscrite à l'art. 40, par. 2, ATT, afin que les véhicules à propulsion électrique puissent être intégrés à la RPLP ?

Oui, les véhicules électriques doivent être soumis à la RPLP. Même si les nuisances produites sont réduites par rapport à des motorisations thermiques, elles n'en sont pas moins nulles. Une sécurité de planification est un soutien lors d'une phase de transition est toutefois nécessaire.

6. Les véhicules à propulsion électrique devraient être intégrés à la RPLP au 1^{er} janvier 2031. Pensez-vous que cette intégration devrait avoir lieu plus tôt ou plus tard ?

La raison pour laquelle la date du 1^{er} janvier 2031 a été choisie n'est pas explicite. S'il paraît adéquat de laisser un temps d'adaptation, la date de l'intégration devrait dépendre de l'entrée en force de la loi plutôt qu'être fixée arbitrairement. Si le principe d'un délai de 7 ans est retenu, il paraît acceptable de fixer l'intégration des véhicules électriques 2 ans après l'entrée en vigueur de la loi et de poursuivre avec un rabais sur 5 années supplémentaires.

Catégories de redevance

7. Soutenez-vous la proposition d'élaborer la catégorisation exacte des véhicules dans le cadre de la révision ultérieure de l'ORPL et de l'actualiser régulièrement ?

Oui

8. Êtes-vous d'accord sur la proposition du Conseil fédéral de classer les véhicules à propulsion électrique dans la catégorie de redevance la plus avantageuse et de déclasser les véhicules EURO VI dans la deuxième catégorie de redevance la moins chère ?

Oui

9. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules EURO VII, qui pourraient être introduits au cours des prochaines années, soient classés dans une catégorie de redevance plus avantageuse que les véhicules correspondant à des normes EURO plus anciennes ?

Oui

10. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules pour lesquels l'appartenance à une catégorie de redevance ne peut pas être prouvée soient attribués à la catégorie de redevance la plus chère ?

Oui, pour autant que les poids lourds à hydrogène soient considérés au même titre que les poids lourds électriques et ne soient pas renvoyés dans la catégorie de redevance la plus chère.

Garantie de la sécurité d'investissement proposée

11. Soutenez-vous la proposition selon laquelle le Conseil fédéral devrait communiquer sept ans à l'avance les valeurs-seuils selon lesquelles les véhicules seront classés dans les catégories de redevance ?

Oui. Avec un délai de 7 ans, les transporteurs disposent d'un délai confortable pour s'adapter.

Instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique

12. Laquelle des deux variantes des instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique favorisez-vous ? Variante 1 ou variante 2 ?

Le Canton de Genève favorise la variante 1 qui prévoit un rabais sur la RPLP pendant la phase de transition.

13. Pour quelle raison avez-vous opté pour la variante 1 ou la variante 2 à la question 12 ?

La variante 1 paraît plus lisible et moins complexe à mettre en œuvre puisque le cadre reste la perception de la RPLP. La variante 2 pourrait avoir comme conséquence d'inciter à étendre la flotte de véhicule, ce qui n'est pas souhaitable.

14. À votre avis, à quel niveau devrait être fixée la prestation de transport moyenne déterminante pour le calcul des contributions d'investissement ?

Pas d'avis

Adaptations législatives

15. Approuvez-vous les modifications de loi proposées ?

Oui

Autres remarques

16. Avez-vous d'autres propositions pour perfectionner la RPLP ?

Le Canton de Genève soutient le fait que les véhicules légers ne fassent pas l'objet, à ce stade, d'une extension de la redevance liée aux prestations. Toutefois, il s'agira potentiellement de se reposer cette question lors d'une refonte ultérieure du système de redevance, compte tenu de la croissance prévue des flux en véhicules légers.

17. Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Per E-Mail (in Word und PDF) an:
finanzierung@bav.admin.ch

RRB Nr.: 471/2024
Direktion: Sicherheitsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

15. Mai 2024

Vernehmlassung des Bundes: Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSVa (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes, SVAG) Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat des Kantons Bern dankt Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und unterstützt die Anpassungen im Rahmen einer Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.

Bei Elektrofahrzeugen fallen keine Einnahmen aus Treibstoffzöllen an (Mineralölsteuer), womit sie sich diesbezüglich ungenügend an der Mitfinanzierung der Strasseninfrastruktur beteiligen. Zudem sind E-Motorwagen über 3,5 Tonnen gemäss Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe j der Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV; SR 641.811) von der Pflicht zur Entrichtung der LSVa befreit. Sie beteiligen sich demnach auch nicht an den anfallenden externen Kosten (Stau, Lärm, Unfälle, Infrastruktur usw.).

Durch die Zunahme von elektrisch betriebenen Fahrzeugen werden die Einnahmen weiter sinken. Die LSVa-Einnahmen sind jedoch ein zentraler Bestandteil der Finanzierung der Strasseninfrastruktur sowie ein wesentliches Element zur Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF).

Mit der nun vorgesehenen Aufhebung der Ausnahme von der Abgabepflicht von Motorwagen mit elektrischem Antrieb (vgl. Art. 3 Abs. 1 Bst. j SVAV) ab 2031 wird dem geschilderten Umstand Rechnung getragen. Das Erreichen der Ziele der LSVa wird so längerfristig gesichert. Denn es werden die externen Kosten des Schwerverkehrs wieder verstärkt bei den Verursachern internalisiert sowie der Mitfinanzierung des Bahninfrastrukturfonds eine hohe Priorität eingeräumt. Schliesslich wird dadurch auch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene weiterhin zielgerichtet und im Sinne der schweizerischen Verlagerungspolitik gefördert.

Der Regierungsrat unterstützt deshalb die vorgesehene Stossrichtung der Weiterentwicklung der LSVA und die Aufhebung der Ausnahme von der Abgabepflicht für Motorwagen mit elektrischem Antrieb.

Auch aus Sicht des Regierungsrats gilt es sicherzustellen, dass Fahrzeuge mit alternativen Antrieben ihren Anteil an der Deckung der externen Kosten mittragen. Die Kategorisierung der Fahrzeuge mit weiteren alternativen Antrieben (Biogas, LNG, CNC, E-Fuels usw.) ist zu einem geeigneten späteren Zeitpunkt auszudehnen, abhängig von der Marktentwicklung. Begründung: Die alternativen Antriebe sind bereits klar definiert als Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb. Darunter fallen rein elektrische und mit Wasserstoff angetriebene Fahrzeuge, die im Betrieb kein CO₂ ausstossen. Andere alternative Antriebe mit Biogas, CNG, LNG oder E-Fuels fallen nicht darunter und deshalb nicht in die günstigste Abgabekategorie «ohne EURO-Norm». Sie gehören nicht in diese Kategorie, da sich die Logik der LSVA nach dem Antriebstyp, nicht nach dem Treibstofftyp richtet. Zudem stossen diese Art Fahrzeuge lokal Schadstoffemissionen aus und sind daher bei den EURO-VI-Fahrzeugen besser aufgehoben (s. Kapitel 3.1.1 S. 55 Erläuternder Bericht). Die Forschung und Entwicklung von weiteren alternativen Antrieben ist entsprechend zu berücksichtigen und die Ausdehnung der Kategorisierung der alternativen Antriebe ist ständig zu prüfen und jeweils zu einem geeigneten Zeitpunkt anzupassen

Sollte die Schweiz die LRV-Grenzwerte an die WHO-Grenzwerte anpassen, sind besonders grosse Anstrengungen bei den Emissionen aus Fahrzeugen ohne Verbrennungsmotoren und mit Verbrennungsmotoren, Schienenfahrzeugen etc. erforderlich. Diesen Sachverhalt gilt es zu berücksichtigen.

An verschiedenen Stellen im Erläuternden Bericht (z.B. Kapitel 1.2.1, 1.2.1 und 1.2.1.3) ist beschrieben, dass elektrisch betriebene Fahrzeuge keine Emissionen bzw. Luftschadstoffe ausstossen. Dies ist bezogen auf den Ausstoss im Betrieb korrekt, allerdings verursachen auch solche Fahrzeuge Feinstaubemissionen im Betrieb durch den Reifenabrieb.

Im Kapitel 6.6.1 wird nur CO₂ berücksichtigt. Feinstaub und weitere Luftschadstoffe (z.B. NO_x) sind im Hinblick auf die mögliche Einführung der WHO-Grenzwerte zu berücksichtigen.

Ferner beantragt der Regierungsrat im Rahmen der Weiterentwicklung der LSVA und in Analogie zu Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der SVAV (Befreiung von der Abgabe für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge) eine Befreiung der Abgabepflicht für Fahrzeuge des Strassenunterhalts einzuführen. Denkbar wären sowohl eine generelle Befreiung aller Kategorien der Fahrzeuge im Strassenunterhalt als auch eine Befreiung von der LSVA für lieferwagenähnliche Fahrzeuge zwischen 3,5 und 4,5 Tonnen.

Der Regierungsrat spricht sich weiter bei den möglichen flankierenden Massnahmen für Variante 1 aus, da dadurch die externen Kosten besser gedeckt werden können.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Philippe Müller
Regierungspräsident



Christoph Auer
Staatsschreiber

Beilage

- Fragebogen LSVA

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Finanzdirektion
- Sicherheitsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?
Ja.
2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?
Soweit beurteilbar, Ja.
3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?
Ja.
4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?
Soweit beurteilbar, Ja.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?
Ja.
6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?
Mit vorgeschlagenem Zeitpunkt einverstanden. Früher oder später: Nein.



Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?
Ja.
8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?
Ja.
9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?
Ja.
10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?
Ja.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?
Ja.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?
Variante 1.
13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?
Da dadurch die externen Kosten besser gedeckt werden können.
14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?
Der Kanton Bern befürwortet die Variante 1, daher ist die Frage nach der durchschnittlichen Transportleistung für die Bemessung der Investitionsbeiträge obsolet.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?
Ja.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?
Die Kategorisierung der Fahrzeuge mit weiteren alternativen Antrieben (Biogas, LNG, CNC, E-Fuels usw.) ist zu einem geeigneteren späteren Zeitpunkt auszudehnen, abhängig von der Marktentwicklung.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?
Keine weiteren Bemerkungen.



CH-6060 Sarnen, Enetriederstrasse 1, SSD

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

per Mail an:

finanzierung@bav.admin.ch

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.4903

Unser Zeichen: ks

Sarnen, 17. Mai 2024

**Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG);
Stellungnahme.**

Sehr geehrter Herr Bundesrat, *lieber Albert*

Für die Einladung zur Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG) danken wir Ihnen.

Der Kanton Obwalden ist mit der Vorlage grundsätzlich einverstanden und bejaht daher die im Fragebogen aufgeführten Fragen 1 bis 11 und 15, mit Ausnahme von Frage 6: Die Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA sollte unserer Ansicht nach bereits vor dem 1. Januar 2031 erfolgen.

Zu den Fragen 12 und 13 halten wir fest, dass wir die Variante 1 bevorzugen. Das Rabattsystem bedingt für den Bund keine vorgängigen Investitionen. Zudem besteht die Möglichkeit, wenn der Markt bereits mehrheitlich mit elektrischen Fahrzeugen ausgerüstet ist, keine Rabatte zu gewähren.

Zu den restlichen Fragen haben wir keine Anmerkungen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Freundliche Grüsse

Christoph Amstad
Regierungsrat

Kopie an:

- Kantonale Mitglieder der Bundesversammlung
- Kantonspolizei
- Verkehrssicherheitszentrum

From: O-LKA01005@bl.ch <O-LKA01005@bl.ch>
To: ZZLKA RRBs <LKA-RRBs@bl.ch>
Subject: Attached Image
Date: 21.05.2024 12:12:14 (+0200)
Attachments: 3356_001.pdf (2 pages)

Regierungsrat, Kasernenstrasse 31, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation, Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Liestal, 21. Mai 2024

Vernehmlassung betreffend Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSVa (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes, SVAG)

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Gelegenheit zur Meinungsäusserung. Wir teilen Ihnen mit, dass wir mit der Vorlage grundsätzlich einverstanden sind.

Zum Fragenkatalog nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu Fragen 1 bis 5:

Aus ökologischer Sicht verursachen alternativ angetriebene Lastwagen grössere Umweltschäden als der Verkehrsträger Schiene. Somit sollten alternativ angetriebene Lastwagen mit zunehmendem Marktanteil ebenfalls der LSVa unterstellt werden.

Zu Frage 6:

Unter den im Erläuterungsbericht getroffenen Annahmen über die Marktanteile von elektrisch angetriebenen Lastwagen sind wir mit dem Zeitpunkt der Integration in die LSVa einverstanden. Ob diese Annahmen eintreten, ist jedoch ungewiss. Sollten im Jahr 2030 anteilmässig deutlich weniger elektrisch betriebene Lastwagen zugelassen werden als angenommen, kann die Vorlage Innovationen blockieren, auch wenn zukünftig Rabatte oder Investitionsbeiträge gesprochen werden sollen. Idealerweise sollte das Inkrafttreten der Integration in die LSVa dynamisch ausgestaltet werden, sobald ein Marktanteil an elektrisch betriebenen Lastwagen von mind. 40 % in Bezug auf den Fahrzeugbestand erreicht ist. Alternativ könnten auch die Rabatte und Investitionsbeiträge bezüglich Zeitraum und Höhe dynamisch an den Marktanteil von elektrisch betriebenen Lastwagen gekoppelt werden.

Zu Frage 7:

Wir sind mit dem Vorgehen einverstanden und haben keine weiteren Bemerkungen.

Zu Frage 8:

Gemäss aktuellen Ökobilanzen ist der Unterschied bezüglich ökologischen und gesundheitlichen Schäden zwischen EURO-VI-Fahrzeugen und elektrisch betriebenen Fahrzeugen in Summe über

alle externen Kostenkategorien deutlich zu gross, als dass der Abstand zwischen günstigster und zweitgünstigster Abgabekategorie gerechtfertigt wäre. Idealerweise sollten EURO-VI-Fahrzeuge so rasch wie möglich in die drittgünstigste Abgabekategorie abklassiert werden. Alternativ ist die Differenz der LSVA-Abgabesätze anderweitig der realen Differenz der verursachten externen Kosten anzupassen. Uns ist bewusst, dass dies wahrscheinlich nicht mit dem Landverkehrsabkommen vereinbar wäre. Im Sinne des Verursacherprinzips, welche im schweizerischen Umweltschutzgesetz festgehalten ist, sollte hier eine angemessene Lösung gefunden werden.

Zu Fragen 9 bis 11:

Wir sind mit dem Vorgehen einverstanden und haben keine Ergänzungen

Zu Fragen 12 und 13:

Wir favorisieren die Variante, bei der Spediteure zwischen Rabatten auf die LSVA und Investitionsbeiträgen auswählen können. Die Investitionsbeiträge müssen zwingend auch für die Ladeinfrastruktur verwendet werden und nicht nur für die Anschaffung der Fahrzeuge. Solange elektrisch betriebene Lastwagen einen relativ geringen Marktanteil haben und Skaleneffekte nicht ausreichend zum Tragen kommen, sind die Investitionskosten eine wesentliche Hürde bei der Elektrifizierung der Flotte. Hier könnten Investitionsbeiträge helfen, dieses Hemmnis befristet zu überwinden.

Zu Frage 14:

Keine Stellungnahme.

Zu Frage 15:

Einverstanden.

Zu Frage 16:

Keine weiteren Anregungen.

Zu Frage 17:

Es ist vorgesehen, dass elektrisch betriebene Lieferwagen über 3.5 Tonnen zulässiges Fahrzeuggewicht abgabepflichtig werden, auch wenn die Überschreitung nur durch die schwereren Batterien verursacht ist. Demgegenüber bleiben funktional gleiche, konventionell angetriebene Lieferwagen, aufgrund ihrer leichteren Antriebseinheit abgabefrei.

Aus ökologischer Sicht ist dies eine untragbare Benachteiligung von elektrisch betriebenen Lieferwagen. Elektrisch betriebene Lieferwagen, die vom Einsatzzweck her konventionell angetriebenen Fahrzeugen unter 3.5t zulässiges Fahrzeuggewicht entsprechen, sind ebenfalls von der Abgabepflicht zu befreien.

Hochachtungsvoll



Monica Gschwind
Regierungspräsidentin



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

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

Appenzell, 23. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

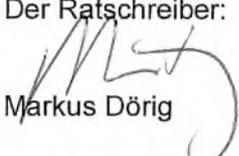
Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie begrüsst die Weiterentwicklung und die Teilrevision des Gesetzes. Für Details verweisen wir auf den ausgefüllten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Beilage:
Fragebogen

Zur Kenntnis an:

- Justiz-, Polizei- und Militärdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 10d, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Ja.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Ja.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Aus unserer Sicht ist dieser Zeitpunkt geeignet.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja.



8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Ja.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 1.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Variante 2 ist zu komplex aufgebaut und der administrative Aufwand wäre zu gross. Vor allem dann, wenn es um die Rückforderungen der Investitionsbeiträge ginge.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Hierzu können keine Angaben gemacht werden.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Nein.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Einführung einer Maut auf der Nord-Süd-Achse ist zu prüfen.

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
3003 Bern

Glarus, 21. Mai 2024
Unsere Ref: 2024-53

Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSV (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Hochgeachteter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und begrüßen die Vorlage. Im Weiteren verweisen wir auf unsere Antworten zum Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSV (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG).

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Kaspar Becker
Landammann


Arpad Baranyi
Ratsschreiber

E-Mail an (PDF- und Word-Version): finanzierung@bav.admin.ch



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Nein. Aufgrund einer blossen Einschätzung ist der tatsächliche Kostendeckungsgrad zu wenig belegt.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja, jedoch nicht auf Kosten der Verbreitung elektrisch angetriebener Fahrzeuge.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Ja

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Nein. Das Landverkehrsabkommen vertritt u.a. das Anliegen des Umweltschutzes und will die Nutzung umweltfreundlicher Güterverkehrsmittel fördern. Daher sollen elektrisch angetriebene Fahrzeuge von der EURO-Norm, die im Wesentlichen auf fossile Antriebe zielt, ausgenommen werden.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert



werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Zwecks Erfüllung des Umweltauftrages (Dekarbonisierung) sowie des entsprechenden Wachstums elektrisch angetriebener Fahrzeuge soll eine Integration in die LSVA erst erfolgen, wenn der Anteil an schweren Elektrofahrzeugen in der Schweiz ein Drittel oder mehr beträgt (derzeit erst ca. 0,5%). Wir gehen davon aus, dass der Anteil 2031 noch nicht substantiell sein wird. Somit ist die Frist nicht früher als 2040-2050 anzusetzen. Bis dahin sind deutliche Anstrengungen wie Anschubfinanzierungen etc. notwendig.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Nein. Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sollen abgabefrei bleiben. Stand heute liegen die Kosten für Fahrzeuge, die CO₂-neutral betrieben werden, um den Faktor 2 bis 3 höher als für herkömmliche Diesel-Lastwagen. Es benötigt somit deutliche Anreize für einen Umstieg auf nicht fossile Antriebe.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Nein. Die Zuordnung soll in diejenige Kategorie erfolgen, welche der technischen Expertise am ehesten entspricht.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Ja

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 2.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Elektrisch betriebene Fahrzeuge sollen – zwecks Förderung ihrer Verbreitung - von Abgaben grundsätzlich befreit sein, s. Antwort zu Frage 8.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Die Investitionsbeiträge sollen nicht nach Transportleistung, sondern nach technischer Transportkapazität der Fahrzeuge bemessen werden.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Unter Berücksichtigung der obigen Antworten ja.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Nein

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine


Kaspar Becker
Landammann


Arpad Baranyi
Ratsschreiber

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

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

Luzern, 28. Mai 2024

Protokoll-Nr.: 584

**Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teil-
revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG); Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 haben Sie unter anderem den Kanton Luzern eingeladen, zur Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG) Stellung zu nehmen.

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass unser Rat die Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA mit Verweis auf die Bemerkungen im Fragebogen begrüsst und sich damit auch der gemeinsamen Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) anschliesst. Aus Sicht des Kantons Luzern ist es zentral, dass die Weiterentwicklung ertragsneutral ausgestaltet wird. Daher sollen entsprechende Systeme – etwa Bonus-Malus-Systeme – im Vordergrund stehen; Anreizsysteme, die Einnahmenausfälle zur Folge haben könnten, dagegen gilt es zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und der Berücksichtigung unserer Ausführungen.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungspräsident

Beilage: Fragebogen



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja, wir erachten die Weiterentwicklung der LSVA als notwendig. Das aktuelle System mit den EURO-Normen ist veraltet und differenziert nicht mehr. Auch aus finanzpolitischer Sicht erachten wir den Handlungsbedarf infolge der sich abzeichnenden rückläufigen LSVA-Erträge als gegeben.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Ja, aber die Berechnungsmethode für die Evaluierung der externen Kosten sollte überarbeitet oder zumindest überprüft werden.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja, die aktuelle Situation wird dem Verlagerungsziel nicht mehr gerecht.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Ja, wir erachten dieses Vorgehen als sinnvoll. Ergänzend zu erwähnen ist, dass wir das System der EURO-Normen als veraltet, zu wenig differenzierend, und entsprechend als anpassungsbedürftig erachten.



Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja, wir stimmen mit dem Bundesrat überein, dass elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden sollen. Die Besteuerung der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollte jedoch nicht über das veraltete System der EURO-Normen erfolgen. Die LSVA sollte an die neuen Verhältnisse angepasst werden. Freilich sind aber im grenzüberschreitenden Verkehr die entsprechenden völkerrechtlichen Verpflichtungen gemäss LVA und damit die EURO-Normen zu beachten. Es ist jedoch wichtig, wie im Entwurf vorgesehen, dass im SVAG gleichwohl die gesetzliche Grundlage geschaffen wird, die es in Zukunft ermöglichen soll, Fahrzeuge nicht mehr nur nach ihrer EURO-Norm, sondern auch nach ihren Treibhausgasemissionen und ihrer Energieeffizienz zu differenzieren.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Unter den im Erläuterungsbericht getroffenen Annahmen über die Marktanteile von elektrisch angetriebenen Lastwagen kann dem Zeitpunkt der Integration elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA zugestimmt werden. Ob die im Erläuterungsbericht getroffenen Annahmen über die Marktanteile von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen eintreten werden, ist allerdings ungewiss. Sollten im Jahr 2030 anteilmässig deutlich weniger elektrisch betriebene Fahrzeuge zugelassen werden als angenommen, kann die Vorlage Innovationen blockieren, auch wenn wie vorgesehen Rabatte oder Investitionsbeiträge gesprochen werden. Idealerweise sollte das Inkrafttreten der Integration in die LSVA dynamisch ausgestaltet werden, sobald ein Marktanteil an elektrisch betriebenen Lastwagen von mindestens 40% in Bezug auf den Fahrzeugbestand erreicht ist.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja, da die Vielfalt der Fahrzeuge stark zugenommen hat und noch weiter zunehmen wird.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja. Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sollen in die günstigste Abgabekategorie eingestuft, EURO-VI-Fahrzeuge zumindest in die zweitgünstigste Abgabekategorie abklassiert werden. Der Unterschied bezüglich ökologischen und gesundheitlichen Schäden zwischen EURO-VI-Fahrzeugen und elektrisch angetriebenen Fahrzeugen ist

in der Summe über alle externen Kostenkategorien so gross, dass sich ein solches Vorgehen rechtfertigt.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja, wobei die Kategorisierung regelmässig aktualisiert werden soll.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Ja, damit besteht Investitionssicherheit.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Wir favorisieren die Variante 1, wobei auch elektrisch angetriebene Fahrzeuge – zur Vermeidung von Mitnahmeeffekten – durch ihre Technologie überzeugen sollen.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Wir erachten den Verwaltungsaufwand (Koordinationsbedarf mit anderen Finanzierungsprojekten für elektrisch angetriebene Fahrzeuge, Rückforderung von Investitionsbeiträgen etc.), den die Variante 2 mit sich bringen würde, als unverhältnismässig.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Dies ist auf fachlicher Ebene festzulegen.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir unterstützen die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen unter Berücksichtigung des zuvor Gesagten.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Die LSVA sollte dahingehend entwickelt werden, dass auch elektrisch angetriebene Fahrzeuge zukunftsfrüchtig in das System integriert werden und mit den Verbrennerfahrzeugen verglichen werden können, beispielsweise mittels Primärenergie-Benzin-Äquivalent.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir verweisen in diesem Zusammenhang vorab auf die entsprechenden Ausführungen in der gemeinsamen Stellungnahme von BPUK und KöV zur Bemessung der LSVA nach Streckenlänge, was zu Fahrten auf untergeordneten Strassen – insbesondere durch Siedlungsgebiete – führt, wenn diese Fahrten auch ohne Zeitgewinn kürzer sind.

Im Weiteren gilt es darauf hinzuweisen, dass elektrisch angetriebene Fahrzeuge über 3.5t zulässiges Fahrzeuggewicht abgabepflichtig werden, auch wenn die Überschreitung der 3.5t ausschliesslich durch die schwereren Batterien verursacht ist. Demgegenüber bleiben funktional gleiche konventionell angetriebene Fahrzeuge aufgrund ihrer leichteren Antriebseinheit abgabefrei. Aus unserer Sicht ist es wichtig, dass elektrisch angetriebene Fahrzeuge, die vom Einsatzzweck her konventionell angetriebenen Fahrzeugen unter 3.5t zulässiges Fahrzeuggewicht entsprechen, ebenfalls von der Abgabepflicht befreit werden.

Schliesslich gilt es anzumerken, dass die Vorlage sehr wohl (entgegen der entsprechenden Aussage im erläuternden Bericht unter Ziff. 6.8) einen Bezug zu datenschutzrechtlichen Vorgaben hat. Die zur Erhebung der LSVA erfassten Daten haben Personenbezug (zum Fahrzeughalter und/oder zum Fahrzeugführer). Somit greifen die datenschutzrechtlichen Bestimmungen. Diesen ist bei der Umsetzung Beachtung zu schenken. Bei der (elektronischen) Erfassung und sämtlichem weiteren Umgang mit den Daten sind insbesondere zureichende technische und organisatorische Massnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit der Daten (z.B. vor Verlust, Beschädigung, Veränderung) zu gewährleisten.



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
3003 Berne

Perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) (révision partielle de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL) : ouverture de la procédure de consultation

Monsieur le conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Le Conseil d'État a pris connaissance du projet de modifications cité sous rubrique et vous remercie de lui donner la possibilité d'exprimer sa position sur les dispositions proposées.

Suite à l'analyse menée, nous vous informons de notre avis favorable. Vous en trouvez le détail dans le catalogue de questions annexé.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre position, nous vous prions de croire, Monsieur le conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs, à l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 22 mai 2024



Au nom du Conseil d'État :

Le président,
A. RIBAUX

La chancelière,
S. DESPLAND

Annexe : 1 questionnaire

NE



Référence : BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Catalogue de questions sur le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP (révision partielle de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds LRPL)

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité d'agir pour perfectionner la RPLP ? **oui**
2. Votre évaluation rejoint-elle celle du Conseil fédéral en ce sens que le trafic lourd ne couvre pas suffisamment ses coûts externes ou que des mesures devraient être prises pour réduire les coûts externes non couverts du trafic lourd ? **oui**
3. Partagez-vous l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'effet de transfert de la RPLP doit être renforcé ? **oui**
4. Estimez-vous judicieuse la démarche consistant à perfectionner la RPLP dans les limites de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE (ATT), c'est-à-dire que la nouvelle RPLP corresponde aux dispositions actuelles de l'accord sans qu'il soit nécessaire de le modifier ? **oui**

Intégration proposée des véhicules à propulsion électrique dans la RPLP

5. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour interpréter de manière large la notion de norme EURO inscrite à l'art. 40, par. 2, ATT, afin que les véhicules à propulsion électrique puissent être intégrés à la RPLP ? **oui**
6. Les véhicules à propulsion électrique devraient être intégrés à la RPLP au 1^{er} janvier 2031. Pensez-vous que cette intégration devrait avoir lieu plus tôt ou plus tard ? **ok avec la date proposée**

Catégories de redevance

7. Soutenez-vous la proposition d'élaborer la catégorisation exacte des véhicules dans le cadre de la révision ultérieure de l'ORPL et de l'actualiser régulièrement ? **oui**
8. Êtes-vous d'accord sur la proposition du Conseil fédéral de classer les véhicules à propulsion électrique dans la catégorie de redevance la plus avantageuse et de déclasser les véhicules EURO VI dans la deuxième catégorie de redevance la moins chère ? **oui**



9. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules EURO VII, qui pourraient être introduits au cours des prochaines années, soient classés dans une catégorie de redevance plus avantageuse que les véhicules correspondant à des normes EURO plus anciennes ? **oui**
10. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules pour lesquels l'appartenance à une catégorie de redevance ne peut pas être prouvée soient attribués à la catégorie de redevance la plus chère ? **oui**

Garantie de la sécurité d'investissement proposée

11. Soutenez-vous la proposition selon laquelle le Conseil fédéral devrait communiquer sept ans à l'avance les valeurs-seuils selon lesquelles les véhicules seront classés dans les catégories de redevance ? **oui**

Instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique

12. Laquelle des deux variantes des instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique favorisez-vous ? Variante 1 ou variante 2 ? **Variante 1**
13. Pour quelle raison avez-vous opté pour la variante 1 ou la variante 2 à la question 12 ? **La variante 1 semble plus simple à mettre en œuvre.**
14. À votre avis, à quel niveau devrait être fixée la prestation de transport moyenne déterminante pour le calcul des contributions d'investissement ? **Pas d'avis**

Adaptations législatives

15. Approuvez-vous les modifications de loi proposées ? **oui**

Autres remarques

16. Avez-vous d'autres propositions pour perfectionner la RPLP ? **non**
17. Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ? **non**



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 89 42
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 21. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes); Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 laden Sie uns zur Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes [SR 641.81; abgekürzt SVAG]) ein. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns gern wie folgt:

Die Regierung unterstützt grundsätzlich die angestrebten Anpassungen im SVAG. Aufgrund der Entwicklungen im Schwerverkehr hin zu mehr elektrisch angetriebenen sowie sparsameren Fahrzeugen erscheint eine Justierung der Abgabe notwendig und sinnvoll. Damit wird sichergestellt, dass die LSVA (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) auch künftig zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und zur Deckung von Infrastrukturkosten beitragen kann. Allerdings erscheint uns eine Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in die LSVA ab dem Jahr 2031 mit Blick auf die tiefe Anzahl solcher Fahrzeuge über 3,5 Tonnen auf Schweizer Strassen als verfrüht. Eine spätere Einführung (etwa 2035) wäre aus unserer Sicht sachgerechter.

Darüber hinaus bevorzugen wir die zweite Variante, die den Transportunternehmen die Auswahl bietet zwischen einem Investitionsbeitrag beim Kauf eines elektrisch angetriebenen Fahrzeugs oder einem zeitlich begrenzten LSVA-Rabatt. Diese Variante erscheint uns wirkungsvoller, um die positiven Entwicklungen im Schwerverkehr hin zu mehr ökologischen Fahrzeugen aufrechtzuerhalten.

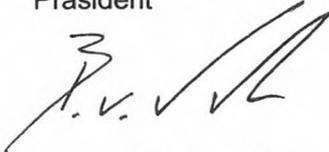
Unsere Antworten auf die spezifischen Fragen entnehmen Sie bitte dem ausgefüllten Fragebogen in der Beilage.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung



Stefan Kölliker
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Beilage:
Fragebogen

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
finanzierung@bav.admin.ch



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Antwort: Ja, die Entwicklungen des Schwerverkehrs auf Schweizer Strassen machen eine Weiterentwicklung der LSVa nötig.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Antwort: Ja, ungedeckte Kosten, die der Schwerverkehr verursacht, sollen grundsätzlich nach dem Verursacherprinzip gedeckt werden.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVa gestärkt werden muss?

Antwort: Ja, wir unterstützen eine Stärkung der Verkehrsverlagerungswirkung der LSVa.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVa innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVa den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Antwort: Ja, es ist unserer Ansicht nach wichtig, dass die Bestimmungen des Landverkehrsabkommens nicht verletzt werden.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVa

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVa aufgenommen werden können?

Antwort: Ja, wobei das Wachstum an innovativen und umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln nicht behindert werden sollte.



6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Antwort: Aus unserer Sicht ist die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen auf 1. Januar 2031 verfrüht. Gemäss erläuterndem Bericht gab es 2022 lediglich 284 Elektro- und Wasserstofffahrzeuge (> 3,5 t) in der Schweiz, im Vergleich zu 53'894 Dieselfahrzeugen. Eine spätere Einführung per 1. Januar 2035 erscheint uns vor diesem Hintergrund sachgerechter. Alternativ könnte das Inkrafttreten der Integration von Elektrofahrzeugen in die LSVA dynamisch ausgestaltet werden, beispielsweise abhängig vom prozentualen Anteil an Elektrofahrzeugen am gesamten Schwerverkehr.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Antwort: Ja, wir stimmen dem Vorgehen zu.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Antwort: Ja, wir stimmen dem Vorschlag zu.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Antwort: Ja, wir stimmen dem Vorgehen zu.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Antwort: Ja, mit Ausnahme von batterie- oder wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Antwort: Ja, wir stimmen dem Vorschlag zu.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch betriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Antwort: Variante 2

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Antwort: Die geplanten Investitionsbeiträge von Variante 2 sind ein wichtiger Anreiz für Transportunternehmen, um ökologischere Fahrzeuge anzuschaffen. Insbesondere für kleinere Betriebe sind die Kosten für die Umstellung auf eine elektrische bzw. wasserstoffbetriebene Flotte verhältnismässig hoch, weshalb eine finanzielle Unterstützung notwendig und sinnvoll ist.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Keine Antwort.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Antwort: Ja, wir unterstützen die gesetzlichen Anpassungen.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Keine Antwort.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Antwort: Es ist vorgesehen, dass elektrisch betriebene Fahrzeuge mit über 3,5 t zulässigem Fahrzeuggewicht abgabepflichtig werden, auch wenn die Überschreitung der 3,5 t nur durch die schwereren Batterien verursacht ist. Demgegenüber bleiben funktional gleiche konventionell angetriebene Lieferwagen aufgrund ihrer leichteren Antriebseinheit abgabefrei. Aus ökologischer Sicht ist dies eine störende Benachteiligung von elektrisch betriebenen Lieferwagen. Wir setzen uns dafür ein, dass elektrisch betriebene Lieferwagen, die vom Einsatzzweck her konventionell angetriebenen Fahrzeugen mit unter 3,5 t zulässigem Fahrzeuggewicht entsprechen, ebenfalls von der Abgabepflicht befreit werden.

Zudem wäre zu prüfen, ob der Schwellenwert von 3,5 t bei konventionell angetriebenen Fahrzeugen sinnvoll ist. Laut Zahlen des Bundesamts für Statistik hat der Anteil an Fahrzeugen im Strassenverkehr, die für den Güterverkehr eingesetzt werden, aber unter 3,5 t wiegen, in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Diese Fahrzeuge generieren ebenfalls beträchtliche externe Kosten, die zurzeit ungedeckt sind.



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG); Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 laden Sie den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG) Stellung zu nehmen. Gerne äussern wir uns wie folgt:

Einbezug der E-Fahrzeuge

Die heutige LSVA gelangt an ihre Grenzen, da sie sich seit ihrer Einführung 2001 nach den EURO-Schadstoffnormen bemisst und elektrisch angetriebene Fahrzeuge von der Abgabe befreit sind. Dies führt dazu, dass die auf Verfassungsstufe festgehaltene Zielsetzung, dass die LSVA der Deckung der externen Kosten des Strassengüterverkehrs dient, je länger je weniger gut erreicht wird. Rund ein Drittel der externen Kosten des Schwerverkehrs ist auf Luftverschmutzung und die Beeinträchtigung des Klimas zurückzuführen. Die übrigen zwei Drittel der externen Kosten werden durch anderweitige externe Effekte verursacht, die auch bei Elektro-LKW anfallen.

Der Einbezug der Elektro-LKW ist per 2031 vorgesehen, in den ersten Jahren «abgedeckt» durch flankierende Massnahmen. Dies ist aus Sicht des Kantons Uri zu begrüßen, denn damit kann mittelfristig die Lenkungswirkung der LSVA zur Förderung der Verlagerung auf die Schiene beibehalten werden. Diese Verlagerung ist unter anderem ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz.

Mitberücksichtigung der Treibhausgas (THG)-Emissionen

Der Kanton Uri ist durch seine geographische Lage an der Nord-Süd-Achse vom Transitverkehr besonders stark betroffen. Dies zeigt sich nicht nur bei der Luft- und Lärmbelastung und den Beeinträchtigungen der Landschaft, sondern auch bei den Treibhausgas (THG)-Emissionen. Der Transitverkehr macht 31 Prozent der THG-Emissionen im Kanton Uri aus. Um die THG-Emissionen im Kanton Uri zu reduzieren und das auch vom Bund vorgegebene Ziel Netto-Null bis 2050 zu erreichen, sind entsprechende Massnahmen beim Transitverkehr für den Kanton Uri von hoher Priorität. Deshalb sind im Klimaschutzkonzept des Kantons Uri von 2023 Massnahmen zur Reduktion der THG-Emissionen aus dem Transitverkehr von zentraler Bedeutung. Eine dieser Massnahmen setzt bei der LSVA an. Bei dieser sollen künftig die CO₂-Emissionen berücksichtigt werden. Dies bedeutet, dass eine Differenzierung der LSVA neu nach THG-Emissionen erfolgen soll, statt der jetzt verwendeten Einteilung gemäss EURO-Klassen.

Der Bundesrat will vorerst darauf verzichten, den Paradigmenwechsel hin zu einer Differenzierung nach CO₂-Emissionen vorzunehmen. Er begründet dies damit, dass zwar umfangreiche Grundlagen bestehen, aber das Erhebungskonzept noch ausgearbeitet werden müsste. Da die Reduktion der THG-Emissionen so rasch wie möglich vorangetrieben werden muss, stellt der Regierungsrat folgenden Antrag.

Antrag 1

- a) Bei der anstehenden Weiterentwicklung der LSVA ist das heute geltende Kriterium EURO-Emissionsklasse durch CO₂- bzw. THG-Emissionsklassen zu ersetzen. Dementsprechend ist das erforderliche Erhebungskonzept zur Erfassung der CO₂-Emissionen bei LKW so rasch wie möglich auszuarbeiten. Diese Änderung entspricht der Stossrichtung der aktuellen Richtlinie (EU) 2022/362, die entsprechend den CO₂-Emissionen des Fahrzeugs differenziert werden muss.
- b) Sollte die heute geltenden EURO-Emissionsklassen nicht bei der aktuellen Weiterentwicklung der LSVA durch CO₂- bzw. THG-Emissionsklassen ersetzt werden, so ist sie bei der nächsten Anpassung der LSVA einzuplanen und vorzusehen. Der Kanton Uri behält sich vor, diesbezüglich einen Vorstoss auf Bundesebene einzureichen.

Regelmässige Anpassung der LSVA an die Teuerung

Die Anpassung der Abgabesätze an die Teuerung ist aus Sicht des Kantons Uri zu begrüßen. Höhere Abgabesätze unterstützen die Ziele des Klimaschutzkonzepts des Kantons Uri, indem über verstärkte Anreize zur Verlagerung auf die Schiene die Treibhausgas (THG)-Emissionen aber auch andere externe Kosten des Schwerverkehrs reduziert werden.

Bislang erfolgte die Anpassung der Abgabesätze an die Teuerung in unregelmässigen Zeitabständen. Aus Sicht des Kantons Uri wäre es wichtig, eine konkrete Regel für Anpassungen ins Gesetz aufzunehmen, beispielsweise dass eine Anpassung erfolgt, wenn die kumulierte Teuerung die Schwelle von 3 Prozent überschreitet.

Antrag 2

Eine Anpassung der Abgabesätze an den Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) ist aus Sicht des Kantons Uri zu begrüßen. Damit die Anpassung der Abgabesätze an die Teuerung in regelmässigen Zeitabständen erfolgt, sind konkrete Regeln ins Gesetz aufzunehmen. Beispielsweise könnte eine Anpassung erfolgen, wenn die kumulierte Teuerung die Schwelle von 3 Prozent überschreitet.

Flankierende Massnahmen

Es werden zwei Varianten flankierender Massnahmen vorgeschlagen, um die Einführung der LSVA für Elektro-LKW im Jahr 2031 über mehrere Jahre abzufedern. Aus volkswirtschaftlicher Sicht des Kantons Uri ist Variante 2 zu bevorzugen, welche inländischen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter die Wahl lässt, für Elektro-LKW von LSVA-Rabatten zu profitieren oder Investitionsbeihilfen für den Kauf von Elektro-LKW zu erhalten. Von der Variante 2 können auch Urner Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter profitieren, die primär auf kürzeren Strecken unterwegs sind. Somit wird mit Variante 2 die Dekarbonisierung der Urner LKW-Flotte stärker gefördert, was zusätzlich zur Umsetzung des Urner Klimaschutzkonzepts beiträgt.

Antrag 3

Von den beiden Varianten für flankierende Massnahmen ist der Variante 2 (inländische Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter profitieren für Elektro-LKW von LSVA-Rabatten oder Investitionsbeihilfen für den Kauf von Elektro-LKW) vorzuziehen.

Regionale Differenzierung der LSVA

Studien weisen zusätzliche externe Kosten in sensiblen Räumen nach, wozu auch der Alpenraum gezählt wird. Insbesondere die Lärmkosten sowie die Kosten aufgrund der Beeinträchtigung des Landschaftsbilds fallen höher aus.

Antrag 4

Bei zukünftigen Überarbeitungen der LSVA sind die Abgabesätze insbesondere aufgrund der erhöhten Sensibilität des Alpenraums regional zu differenzieren.

Gerne beantworten wir zusätzlich Ihre konkreten Fragen gemäss Fragekatalog:

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?
2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?
3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA

gestärkt werden muss?

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d. h., dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Antwort zu den Fragen 1 bis 4

Der Regierungsrat des Kantons Uri unterstützt die grundsätzlichen Stossrichtungen der Vorlage. Er ist einverstanden, dass alternativ angetriebene Lastwagen auch aus ökologischer Sicht grössere Schäden verursachen als der Verkehrsträger Schiene. Durch den Einbezug der alternativ angetriebenen Lastwagen kann mittelfristig die Lenkungswirkung der LSVA zur Förderung der Verlagerung auf die Schiene beibehalten werden. Diese Verlagerung ist ein wesentlicher Beitrag zur Reduktion der THG-Emissionen und somit zum Klimaschutz.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Artikel 40 Absatz 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Antwort zur Frage 5

Der Regierungsrat ist damit einverstanden, dass der Artikel 40 Absatz 2 des LVA verankerte Begriff der EURO-Norm weit auszulegen ist, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1. Januar 2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Antwort zur Frage 6

Der Regierungsrat ist mit der Frist vom 1. Januar 2031 einverstanden.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Antwort zur Frage 7

Der Regierungsrat ist damit einverstanden.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste

Abgabekategorie abzuklassieren?

Antwort zur Frage 8

Gemäss den Ökobilanzen ist der Unterschied bezüglich ökologischer und gesundheitlicher Schäden zwischen EURO-VI-Fahrzeugen und elektrisch betriebenen Fahrzeugen in der Summe über alle externen Kostenkategorien deutlich zu gross, als dass der Abstand zwischen günstigster und zweitgünstigster Abgabekategorie gerechtfertigt wäre. Idealerweise müssten die EURO-VI-Fahrzeuge sofort in die drittgünstigste Abgabekategorie abklassiert werden oder die Differenz der LSVA-Abgabesätze müsste anderweitig der realen Differenz der verursachten externen Kosten angepasst werden. Der Regierungsrat weist in diesem Zusammenhang daraufhin, dass so rasch als möglich eine Differenzierung nach Treibhausgas-Emissionen und nicht nach EURO-Emissions-Klassen vorgenommen werden muss.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Antwort zur Frage 9

Der Regierungsrat stimmt diesem Vorgehen grundsätzlich zu. Er vertritt allerdings die Ansicht, dass in der LSVA künftig die Treibhausgas (THG)-Emissionen mitberücksichtigt werden müssen. Dies bedeutet, dass eine Differenzierung der LSVA nach THG-Emissionen angestrebt wird, statt der jetzt verwendeten Einteilung gemäss EURO-Klassen. Dies würde Elektro-LKW, andere lokal emissionsfreie oder emissionsarme Antriebsformen sowie auch effiziente Verbrennungsmotoren fördern und so wesentlich zum Klimaschutz beitragen.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Antwort zur Frage 10

Der Regierungsrat stimmt diesem Vorgehen zu.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Antwort zur Frage 11

Der Regierungsrat unterstützt diesen Vorschlag.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Antwort zur Frage 12

Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist Variante 2 zu bevorzugen, welche inländischen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter die Wahl lässt, für Elektro-LKW von LSVA-Rabatten zu profitieren oder Investitionsbeihilfen für den Kauf von Elektro-LKW zu erhalten. Von der Variante 2 können Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter profitieren, die primär auf kürzeren Strecken unterwegs sind. Somit wird mit Variante 2 die Dekarbonisierung der Urner LKW-Flotte stärker gefördert, was der Zielsetzung des Urner Klimaschutzkonzepts entspricht. Der Regierungsrat bevorzugt daher die Variante 2.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Siehe unter Antwort zur Frage 12

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Keine Antwort.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Antwort zur Frage 15

Der Regierungsrat unterstützt im Grundsatz die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen. Verweist aber auf sein separates Schreiben zur Vernehmlassung. Insbesondere ist dabei die Forderung enthalten, die Differenzierung bei der LSVA nach EURO-Emissionsklassen durch eine Differenzierung nach THG-Emissionen zu ersetzen.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Antwort zur Frage 16

Im Landesverkehrsabkommen (LVA) ist festgehalten, dass die LSVA-Tarife auf Euro-Normen, das heisst, auf Schadstoffklassen beruhen. Mit dem Einbezug von Elektro-LKW wird diese Kategorisierung im Sinne der LVA erweitert. Alternativ oder auch ergänzend zur vorgeschlagenen Erweiterung ist das LSVA-Abgabekriterium «Emissionsklasse» durch CO₂- bzw. THG-Emissionsklassen zu ersetzen. Dies

würde Elektro-LKW, andere emissionsfreie oder emissionsarme Antriebsformen sowie auch effiziente Verbrennungsmotoren fördern und so zusätzlich zum Klimaschutz beitragen.

Studien weisen zusätzliche externe Kosten in sensiblen Räumen nach, wozu auch der Alpenraum gezählt wird. Insbesondere die Lärmkosten sowie die Kosten aufgrund der Beeinträchtigung des Landschaftsbilds fallen höher aus. Bei der zukünftigen Überarbeitung der LSVa sind die Abgabesätze insbesondere aufgrund der erhöhten Sensibilität des Alpenraums regional zu differenzieren.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 21. Mai 2024



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Urs Janett

Der Kanzleidirektor

Roman Balli



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du Département fédéral des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
3003 Berne

*Envoi par courrier électronique
finanzierung@bav.admin.ch*

Réf. : 24_COU_2715

Lausanne, le 22 mai 2024

Consultation fédérale concernant le projet de Perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) (révision partielle de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds [LRPL])

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat vaudois remercie le DETEC de le consulter sur le projet de perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP).

Il soutient globalement le projet du Conseil fédéral qui permet de continuer à faire de la RPLP un moteur central de la politique suisse des transports favorisant un transfert du transport des marchandises de la route au rail, et au trafic des poids lourds de contribuer aux coûts des externalités négatives qu'il génère pour la collectivité. Le projet est équilibré, puisqu'il permet à la branche d'anticiper la transition et la modernisation de son parc de véhicules.

Toutefois, le Conseil d'Etat vaudois relève que les objectifs de report du trafic marchandises de la route vers le rail à travers les Alpes ne sont pas encore atteints. Par ailleurs, à l'intérieur du territoire, le transport ferroviaire des marchandises est encore largement inférieur par rapport à la route. Il est donc important de mettre en œuvre une politique des transports soutenant encore plus le transfert vers le rail, par un renforcement de la RPLP.

Par ailleurs, la Confédération doit veiller, à travers son projet, à ce que les recettes de la RPLP ne baissent pas car cela impacte directement le revenu des Cantons. Elle devrait établir une projection par année de l'évolution du nombre de véhicules lourds électriques, ainsi que de l'évolution des recettes avec la RPLP actuelle et avec la RPLP modifiée.

C'est pourquoi, l'assujettissement des véhicules à propulsion électrique à la RPLP devrait être mis en œuvre plus rapidement, compte tenu du fait qu'une phase transitoire est prévue avec des incitations à l'acquisition de véhicules électriques. Partant de l'hypothèse que la loi puisse entrer en vigueur en 2027, la mise en œuvre pourrait intervenir en 2029 déjà.

De plus, le Conseil d'Etat demande au Conseil fédéral d'étudier la possibilité d'étendre l'assujettissement à la RPLP aux véhicules de livraison de marchandises inférieurs à 3,5 tonnes. En effet, ces petits véhicules de transport de marchandises génèrent eux aussi des coûts externes qui ne sont pas couverts, alors que de surcroît leur utilisation suit une tendance en forte croissance. Cette mesure de perfectionnement de la RPLP doit être envisagée, afin d'internaliser autant que possible les coûts que cette catégorie de véhicules génère, selon le principe du pollueur-payeur.

Enfin, concernant les variantes de soutien à la branche pour l'acquisition de véhicules à propulsion électrique ou hydrogène, le Conseil d'Etat est en faveur de la variante 1, qui propose des rabais durant une période limitée et dont la mise en œuvre semble plus simple.

En conclusion, compte tenu des enjeux de report modal pour atteindre les objectifs climatiques et de la nécessité de préserver les recettes de la RPLP, le Conseil d'Etat soutient le projet du Conseil fédéral en lui demandant d'accélérer sa mise en œuvre et à le renforcer à l'avenir en étudiant la possibilité d'assujettir à la RPLP les petits véhicules destinés au transport de marchandises.

Tout en vous remerciant de l'attention portée à notre réponse, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre meilleure considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER.



Michel Staffoni

Annexe

- Questionnaire

Copies

- Office des affaires extérieures
- Direction générale de la mobilité et des routes



Référence : BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/3

Catalogue de questions sur le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP (révision partielle de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds LRPL)

Réponse du Canton de Vaud

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité d'agir pour perfectionner la RPLP ?

Oui. La RPLP est un instrument essentiel de la politique de transfert de la Confédération et son financement à long terme doit être assuré. Afin d'atteindre les objectifs de transfert du trafic de la route au rail, la RPLP doit être adaptée pour tenir compte des développements technologiques en matière de motorisation et de l'évolution du parc de véhicules.

2. Votre évaluation rejoint-elle celle du Conseil fédéral en ce sens que le trafic lourd ne couvre pas suffisamment ses coûts externes ou que des mesures devraient être prises pour réduire les coûts externes non couverts du trafic lourd ?

Nous partageons ce constat. Les résultats du rapport relatif aux coûts et bénéfices externes des transports en Suisse, réalisés par l'ARE, expliquent bien cette situation. Ce constat montre d'ailleurs que les coûts externes issus des véhicules légers de livraison (<3.5T), dont l'utilisation est en forte croissance depuis l'introduction de la RPLP, ne sont pas couverts. Cela représente une mesure de perfectionnement pour l'avenir. En effet, le rapport relatif aux perspectives d'évolution du transport à l'horizon 2050, aussi réalisé par l'ARE, prévoit une croissance continue de l'utilisation de ces véhicules.

3. Partagez-vous l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'effet de transfert de la RPLP doit être renforcé?

Nous partageons entièrement ce constat. Le transfert du trafic transalpin n'est pas atteint. Selon le rapport sur le transfert du trafic 2023, le nombre de courses de véhicules lourds à travers les Alpes a même augmenté entre 2020 et 2022. À l'intérieur du territoire (trafic interne, d'importation et d'exportation), ce constat est encore plus fort. Alors que le rail représente 75% des échanges en trafic transalpin, à l'intérieur du territoire il n'en représente que 25%. Le Canton de Vaud y est particulièrement sensible, sa situation géographique faisant qu'il est moins concerné par le trafic du transit transalpin. Une révision de la RPLP doit aussi représenter une incitation à utiliser le rail aux dépens de la route pour le trafic à l'intérieur du territoire. Dans la configuration actuelle l'attrait économique du rail reste trop faible.

4. Estimez-vous judicieuse la démarche consistant à perfectionner la RPLP dans les limites de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE (ATT), c'est-à-dire que la nouvelle RPLP corresponde aux dispositions actuelles de l'accord sans qu'il soit nécessaire de le modifier?

En l'absence d'une discussion approfondie sur les modalités de l'accord-cadre entre l'Union Européenne et la Suisse, il semble en effet judicieux de conserver une correspondance avec les dispositions actuelles. Toutefois, dans la perspective des négociations à venir, il sera essentiel d'aller plus loin notamment en adaptant les catégories de véhicules en fonction des émissions de CO₂.

Intégration proposée des véhicules à propulsion électrique dans la RPLP

5. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour interpréter de manière large la notion de norme EURO inscrite à l'art. 40, par. 2, ATT, afin que les véhicules à propulsion électrique puissent être intégrés à la RPLP ?

Oui. En cas de forte progression du parc pour ce type de véhicule, cela permet de maintenir les niveaux de recettes de la RPLP et par conséquent la part versée aux cantons.

6. Les véhicules à propulsion électrique devraient être intégrés à la RPLP au 1^{er} janvier 2031. Pensez-vous que cette intégration devrait avoir lieu plus tôt ou plus tard ?

Nous estimons que cette intégration devrait intervenir plus tôt, compte tenu du fait qu'une phase transitoire est prévue avec des incitations à l'acquisition de véhicules électriques. Une intégration anticipée soutient l'effet de transfert de la RPLP et préserve les recettes de la RPLP.

Si ces incitations portent sur cinq années et sont calculées précisément en fonction du taux de généralisation des véhicules à propulsion électrique, l'intégration de ces véhicules à la RPLP pourrait intervenir deux années après l'entrée en force de la loi afin de conserver une sécurité de planification sur sept années telle que prévue dans le projet de loi. Partant de l'hypothèse que la loi puisse entrer en vigueur en 2027, la mise en œuvre pourrait intervenir en 2029 déjà.

Catégories de redevance

7. Soutenez-vous la proposition d'élaborer la catégorisation exacte des véhicules dans le cadre de la révision ultérieure de l'ORPL et de l'actualiser régulièrement ?

Oui, c'est une manière d'assurer un financement pérenne de la RPLP en considérant régulièrement les développements technologiques en matière de motorisation ainsi que l'évolution du parc de véhicules.

8. Êtes-vous d'accord sur la proposition du Conseil fédéral de classer les véhicules à propulsion électrique dans la catégorie de redevance la plus avantageuse et de déclasser les véhicules EURO VI dans la deuxième catégorie de redevance la moins chère ?

Oui, avec l'introduction des véhicules à propulsion électrique dans la 1^{ère} catégorie de redevance, il s'avère nécessaire de créer cette différenciation en déclassant les véhicules EURO VI.

9. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules EURO VII, qui pourraient être introduits au cours des prochaines années, soient classés dans une catégorie de redevance plus avantageuse que les véhicules correspondant à des normes EURO plus anciennes ?

Oui, cela permet d'adapter la redevance aux développements technologiques et à l'évolution du parc de véhicules et ainsi d'assurer un financement pérenne.

10. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules pour lesquels l'appartenance à une catégorie de redevance ne peut pas être prouvée soient attribués à la catégorie de redevance la plus chère ?

Oui

Garantie de la sécurité d'investissement proposée

11. Soutenez-vous la proposition selon laquelle le Conseil fédéral devrait communiquer sept ans à l'avance les valeurs-seuils selon lesquelles les véhicules seront classés dans les catégories de redevance ?

Oui, cela assure aux entreprises une sécurité de planification suffisante pour ce type d'investissements.

Instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique

12. Laquelle des deux variantes des instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique favorisez-vous ? Variante 1 ou variante 2 ?

La variante 1 est la plus favorable. Comme le système de rabais incite à utiliser des véhicules à propulsion électrique pour le transport de marchandises, la généralisation de ce type de véhicules à émission nulle devrait s'accélérer, ce qui diminuera les coûts externes dus au CO₂.

13. Pour quelle raison avez-vous opté pour la variante 1 ou la variante 2 à la question 12 ?

Les deux variantes ont un effet financier similaire pour le destinataire, les dispositions de la loi s'en assurent expressément.

Toutefois, la mise en œuvre et la compréhension de la variante 1 est plus simple.

La variante 2 semble plus complexe à mettre en place et implique des coûts supplémentaires pour l'administration fédérale ; par ailleurs, elle crée une distorsion de concurrence sur le marché Suisse entre les entreprises locales et celles établies à l'étranger.

14. À votre avis, à quel niveau devrait être fixée la prestation de transport moyenne déterminante pour le calcul des contributions d'investissement ?

Le Canton de Vaud estime que la contribution d'investissement devrait être abandonnée au profit d'une incitation par le biais de rabais uniquement.

Adaptations législatives

15. Approuvez-vous les modifications de loi proposées ?

Oui. Toutefois, la mise en application de l'intégration des véhicules à propulsion électrique à la RPLP devrait être mise en œuvre plus rapidement. Si les incitations financières portent sur 5 années, le délai de mise en œuvre devrait intervenir deux ans après l'entrée en force de la nouvelle loi de sorte à respecter le délai de planification de sept ans prévus.

Autres remarques

16. Avez-vous d'autres propositions pour perfectionner la RPLP ?

De manière générale, le mécanisme de la RPLP devrait être fortement renforcé, en utilisant toutes les marges de manoeuvre afin d'atteindre l'objectif de report modal (au maximum 650'000 poids-lourds traversant les Alpes suisses, comme cela est rappelé sur le site du DETEC). Comme indiqué à la question numéro 2, une réflexion dans l'optique d'introduire une redevance permettant de couvrir les coûts externes liés au trafic de véhicules professionnels de livraison de petite taille (<3.5T) doit être menée. Les coûts externes générés par ces trajets ne sont pas couverts et leur utilisation suit une tendance en forte croissance.

17. Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

La Confédération doit veiller, à travers son projet, à ce que les recettes de la RPLP ne baissent pas substantiellement car cela impacte directement le revenu des Cantons.

La Confédération devrait établir une projection par année de l'évolution du nombre de véhicules lourds électriques, ainsi que de l'évolution des recettes avec la RPLP actuelle et avec la RPLP modifiée.



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Zug, 21. Mai 2024 rv

**Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe
LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, sich bis
am 23. Mai 2024 vernehmen zu lassen.

Wir unterstützen die vorgeschlagene Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerver-
kehrsabgabe (LSVA).

Zu den gestellten Fragen verweisen wir auf den beiliegenden ausgefüllten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug

Silvia Thalmann-Gut
Frau Landammann

Tobias Moser
Landschreiber

Beilage:

- Beilage 1: Ausgefüllter Fragebogen

Versand per E-Mail an:

- Bundesamt für Verkehr BAV (finanzierung@bav.admin.ch; als PDF- und Word-Version)
- Baudirektion (info.bds@zg.ch)
- Finanzdirektion (info.fd@zg.ch)
- Sicherheitsdirektion (info.sd@zg.ch)
- Volkswirtschaftsdirektion (info.VDS@zg.ch)
- Strassenverkehrsamt (info.stva@zg.ch)
- Zuger Polizei (kommandooffice.polizei@zg.ch)
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Staatskanzlei (info.staatskanzlei@zg.ch; zur Aufschaltung der Vernehmlassung im Internet)



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragenkatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja. Wie der Bundesrat schon im Verlagerungsbericht 2019 aufgezeigt hat, ist eine Anpassung und Weiterentwicklung der LSVA notwendig, damit die Ziele der LSVA auch künftig erreicht werden können.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Ja. Der Bund weist die externen Kosten und Nutzen des Verkehrs regelmässig aus. Die Zahlen des Amtes für Raumentwicklung ARE zeigen, dass die externen Kosten in den letzten zehn Jahren in der Tendenz gestiegen sind. Pro Tonnenkilometer fallen rund 10 Rappen¹ externe Kosten an, wovon rund ein Drittel durch die LSVA internalisiert werden kann. Es besteht ein berechtigtes Interesse daran, dass die Nutzerinnen und Nutzer aller Mobilitätsangebote die von ihnen verursachten Kosten vermehrt selbst tragen.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja. In den Art. 84 und 85 der Bundesverfassung (SR 101) sind die Grundsätze zum alpenquerenden Transitverkehr und zur Schwerverkehrsabgabe festgehalten. Die LSVA ist ein bedeutendes Instrument, um den Verfassungsauftrag zur Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs von der Strasse auf die Schiene umzusetzen. Die maximal erlaubte Anzahl Fahrten von 650 000 pro Jahr durch die Schweizer Alpen wird auch heute noch überschritten, weshalb eine Stärkung der LSVA angezeigt ist.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Ja. Der Bundesrat zeigt auf, dass die LSVA auch innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens weiterentwickelt werden kann. Ein Zuwarten, bis das institutionelle Verhältnis zwischen der Schweiz und der EU geklärt ist, ist weder notwendig noch zielführend.

¹ Bundesamt für Raumentwicklung (2023), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz: Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2020.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja. Das Landverkehrsabkommen trat per 1. Juni 2002 in Kraft. Zu diesem Zeitpunkt war die Einführung und Entwicklung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen im Schwerverkehr noch nicht voraussehbar. Eine künftige Integration solcher Fahrzeuge ins Landverkehrsabkommen scheint aus heutiger Sicht angezeigt.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Nein. Die Integration von elektrisch angetriebenen Schwerverkehrsfahrzeugen in die LSVA mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren erachten wir als fair und sie gibt den Transportunternehmen die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja. Wir sind mit dem skizzierten Vorgehen einverstanden. Wichtig erscheint uns, dass die Transportunternehmungen für ihre Investitionsentscheide Planungssicherheit erhalten. Für die am Markt erhältlichen Fahrzeuge muss klar sein, mit welchen Abgabekategorien in den nächsten Jahren gerechnet werden muss.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja. Die Einstufung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in die tiefste Kategorie ergibt Sinn. Um eine Unterscheidung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zu EURO-VI-Fahrzeugen vornehmen zu können, ist eine Anhebung der EURO-VI-Fahrzeuge in eine höhere Kategorie nachvollziehbar.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Im Grundsatz ja. Es stellt sich aber die Frage, ob zwischen EURO-VI- und EURO-VII-Fahrzeugen unterschieden werden muss oder diese in die gleiche Kategorie eingeteilt werden können.

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern
Standort: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
<https://www.bav.admin.ch/>



10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja. Es ist Sache der abgabepflichtigen Person, den Nachweis zu erbringen, zu welcher Kategorie ihr Fahrzeug gehört. Art. 8b Abs. 3 SVAG räumt ihr zudem die Möglichkeit ein, den Nachweis im Nachhinein zu erbringen mit einem Anspruch auf Rückerstattung der zu viel bezahlten Beträge.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Ja. Dieser zeitliche Horizont gibt den Transportunternehmen die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Wir favorisieren die Variante 2: Rabattsystem und zusätzliche Wahlmöglichkeit für inländische Fahrzeughaltende zwischen einmaligem Investitionsbeitrag und befristetem Rabatt.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Die Anschaffungskosten von Schwerverkehrsfahrzeugen mit alternativem Antrieb liegen heute um den Faktor 2 bis 3 höher als für dieselbetriebene Fahrzeuge. Damit ist die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb für viele Transportunternehmen unerschwinglich. Hier könnte ein Investitionsbeitrag helfen, die vermehrte Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb zu fördern.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Hierzu können wir nicht Stellung nehmen, da uns die erforderlichen Sachkenntnisse fehlen.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Nein.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

2. In der Bundesversammlung
vertretene politische Parteien /
partis politiques représentés à
l'Assemblée fédérale / partiti
rappresentati nell'Assemblea
federale



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse

Zentralsekretariat / Secrétariat central

Theaterplatz 4, 3011 Bern

Postfach / Case postale, 3001 Bern

Tel. 031 329 69 69 / cecile.heim@spschweiz.ch

www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

An
Bundesamt für Verkehr BAV
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen
Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 16. Mai 2024

**Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe
LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG):
Stellungnahme der SP Schweiz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Teilnahme an der obenstehenden Vernehmlassung. Gerne unterbreiten wir Ihnen die folgende Stellungnahme.

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die in der Schweiz seit Januar 2001 auf alle Fahrten von Fahrzeugen zum Waren- und Personentransport mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen auf dem Strassennetz im Zollgebiet erhoben wird, stösst heute an ihre Grenzen und bedarf einer Weiterentwicklung, damit die LSVA weiterhin ihre beiden Ziele, der Verlagerungswirkung und der Deckung der dem Schwerverkehr zurechenbaren Infrastrukturkosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit, erfüllen kann. Elektrisch angetriebene Fahrzeuge müssen in das LSVA-System einbezogen werden.

Diese Vorlage beinhaltet drei hauptsächliche Elemente:

- 1) Elektrische Fahrzeuge sollen ab 2031 in die LSVA aufgenommen und Euro-VI-Fahrzeuge in Abgabekategorie 2 abklassiert werden.
- 2) Die Vorlage enthält auch eine Reihe flankierende Massnahmen zur Tarifierung, die insbesondere die Übergangsphase nach der Integration von batterie- und wasserstoffelektrischen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs betreffen. Der Bundesrat schlägt zwei Varianten vor: Variante 1 enthält ein Abgabe-Rabattsystem, während Variante 2 eine Kombination von Abgabe-Rabattsystem und Investitionsbeiträgen für die Neubeschaffung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen umfasst.
- 3) Neu soll der Bundesrat regelmässig festlegen werden, nach welchen Trennkriterien die Fahrzeuge in die verschiedenen Abgabekategorien für die nachfolgenden sieben Jahre eingeteilt werden.

Die Vorlage steht im Einklang mit dem Abkommen von 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse, das sogenannte Landverkehrsabkommen.

Die SP Schweiz begrüsst die Vorlage, fordert aber, dass sie ehrgeiziger ausgestaltet wird. Zusätzlich zu den vorgeschlagenen Massnahmen beantragen wir, dass die LSVA-Obergrenzen gemäss dem Landverkehrsabkommens (LVA) erhöhen. Die maximalen Kosten für die Fahrt Basel-Chiasso von CHF 325.- müssen zeitnah ausgeschöpft werden. Alle möglichen Instrumente wie Abklassierungen der Euro VI, Erhöhungen der Abgabengebühr pro Tonnen-Kilometer (tkm), Anpassung der Gebühren an Inflation müssen geprüft und entsprechend angegangen werden. Des Weiteren verlangen wir die Ausdehnung der LSVA-Pflicht auch für Lieferwagen von 2,5-3,5 Tonnen (zumindest im Transport-Gewerbe) sowie die automatische Anpassung der LSVA an die Teuerung. Schliesslich muss die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System schneller erfolgen – und zwar deutlich vor dem Zieljahr 2031. Wir gehen davon aus, dass aufgrund der tieferen Vollkosten und der kurzen Strecken im Binnenverkehr batterie-elektrische Lastwagen in der Schweiz schon in wenigen Jahren einen erheblichen, und ab 2030 eine Mehrheit der neu in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ausmachen. Es kann nicht sein, dass diese Lastwagen, bis 2030 totalbefreit sind und ihre (wenn auch tieferen) externen Kosten gar nicht abgedeckt werden. Der Bundesrat sollte die Botschaft dahingehen anpassen, dass durch die LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen allfällige Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden und so die LSVA in ihrer Verlagerungswirkung und Internalisierung der externen negativen Effekte gestärkt wird.

Des Weiteren sollten im Rahmen dieser Vorlage (bei Änderungen anderer Erlasse im CO₂-Gestz) die Neuwagenflottenziele für schwere Nutzfahrzeuge für das Jahr 2030 im Einklang mit der EU verschärft werden. Die EU hat das Verminderungsziel für 2030 bereits von minus 30% auf minus 45% verschärft und zusätzlich weitere Ziele wie beispielsweise für Sattelaufleger beschlossen. Unsere weiteren Ausführungen (in dunkelblau) finden Sie im untenstehenden Fragekatalog.

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja, die SP Schweiz stimmt damit überein. Bei der LSVA braucht es eine Weiterentwicklung. Denn, wenn weiterhin eine vollständige LSVA-Befreiung von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben beibehalten wird, wird mittelfristig die Verlagerungswirkung der LSVA deutlich gesenkt und die Internalisierung von externen Kosten nicht mehr gewährleistet werden. Dazu kommt, dass die LSVA grundsätzlich weiterentwickelt werden muss, die Verlagerungswirkung nimmt kontinuierlich ab, die Verlagerungspolitik stagniert und die externen Kosten des Schwerverkehrs werden nur zu einem tiefen Teil abgegolten, nur ca. zu einem Drittel. Alle schweren Nutzfahrzeuge sollten entsprechend ihren externen negativen Effekten Abgaben leisten müssen.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Diese Einschätzung teilt die SP Schweiz ebenfalls. Aus diesem Grund fordern wir eine ehrgeizige Vorlage, die die Kostenwahrheit so gut wie möglich erreicht, ohne das Landverkehrsabkommen abzuändern. Demzufolge muss die Vorlage die LSVA-Obergrenzen gemäss dem Landverkehrsabkommens (LVA) erhöhen. Die maximalen Kosten für die Fahrt Basel-Chiasso von CHF 325.- müssen zeitnah ausgeschöpft werden. Alle möglichen Instrumente wie Abklassierungen der Euro VI, Erhöhungen der Abgabengebühr pro Tonnen-Kilometer (tkm), Anpassung der Gebühren an Inflation müssen geprüft und entsprechend angegangen werden.

Denn die Erhebungen des ARE zeigen, dass nur ca. ein Drittel der externen Kosten von schweren Nutzfahrzeugen durch die LSVA gedeckt werden (vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2023), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2020.). Von den 10 Rappen pro Tonnenkilometer an externe Kosten im Strassengüterverkehr werden nur 3.5 Rappen über die LSVA internalisiert, 6.5 Rappen bleiben

ungedeckt und werden der Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt aufgebürdet. Der Allgemeinheit bleibt trotz der LSVA ein ungedecktes Kostentotal von etwa 1'400 Mio. Franken pro Jahr. Neue Massnahmen sind nötig, um die Möglichkeiten im Landverkehrsabkommen stets voll auszureizen. Dies trägt auch zu einem faireren Wettbewerb zwischen der Strasse und der Schiene bei. Je stärker die Schweiz sich dem Verursacherprinzip im Strassengüterverkehr annähert, desto besser für die Verlagerungspolitik.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja, unbedingt. Das Verkehrsverlagerungspotenzial der LSVA zeigt Wirkung, kann und muss aber noch gestärkt werden. Der [Verkehrsverlagerungsbericht \(2021-2023\)](#) zeigt, dass das gesetzlich festgelegte Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten von schweren Güterfahrzeugen in den letzten Jahren um 245'000 (2021) bis 277'000 Fahrten (2022) verfehlt wurde. Die Verlagerungswirkung der LSVA muss somit dringend gestärkt werden.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Die SP Schweiz stimmt diesem Vorgehen zu, da wir es für weder sinnvoll noch notwendig erachten, das Landverkehrsabkommen (LVA) im heutigen Kontext neu zu verhandeln oder weiterzuentwickeln.

Wir betonen aber, dass der Handlungsspielraum innerhalb des Rahmens des LVA bei weitem nicht ausgereizt ist und dieser, bezüglich der Internalisierung der externen Kosten des Schwerverkehrs maximiert werden soll.

Eine vollständige Anpassung der LSVA an die reale Teuerung ist ein erster und wichtiger Schritt, ansonsten wird die LSVA in realen Werten immer billiger. Zudem sollte auch die Erhöhung der LSVA-Ansätze bzw. die Abklassierung der EURO-VI umgesetzt werden. Es ist ein Missstand, dass der gewichtete Durchschnitt für eine Fahrt von einem 40t-Fahrzeug durch die Schweiz im Jahr 2022 nur 284 Franken betrug. Dabei könnte dieser bei 325 Franken plus vollständige Teuerung (ca. 14% seit Einführung der LSVA), d.h. 370 Franken liegen. Somit fällt die LSVA für die Fahrt durch die Schweiz im Durchschnitt etwa 85 Franken tiefer aus als das LVA maximal ermöglicht.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja, die SP Schweiz ist damit einverstanden: Elektrisch angetriebene Fahrzeuge müssen in die LSVA aufgenommen werden, da auch sie externe Verkehrskosten (Stau, Unfälle, Ressourcen- und Bodenverbrauch, etc.) verursachen. Aus diesem Grund muss die Verlagerungswirkung der LSVA auch bei vollständig elektrifiziertem Verkehr greifen können.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Die SP Schweiz erachtet es als dringend, dass die Integration elektrisch angetriebener Fahrzeuge vor dem 01.01.2031 integriert werden.

Denn auch Lastwagen mit Elektroantrieb verursachen hohe externe Kosten wie beispielsweise Lärm, Boden-, Energie- und Ressourcenverbrauch, Unfälle oder Stau. Da die Zusammensetzung der Lastwagenflotte mit und ohne elektrischen Antrieb in der Schweiz sich erst mittelfristig abzeichnen wird, sollte man besser früher als später eine Integration dieser Fahrzeuge vorsehen. Wir befürworten eine LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bis maximal 2028, ab dieser Periode kann die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs anschliessend durch eine Rabattierung (wie vorgeschlagen) gefördert werden. Eine Totalbefreiung bis Ende 2030 sehen wir als zu lang an. Bis dann werden die Vollkosten (TCO) der batterieelektrischen Fahrzeuge schon deutlich unter den Diesel-Lkw gesunken sein, und elektrische Lastwagen werden sich in der Schweiz mit den kurzen Transportdistanzen grossflächig durchgesetzt haben.

In der EU wurde die Modernisierung der Maut über eine Revision der EU-Wegekostenrichtlinie schon vor einigen Jahren beschlossen und nun in sehr vielen Ländern schon umgesetzt oder werden alsbald eingeführt. So haben bspw. Österreich und Deutschland die Maut-Reformen umgesetzt und sind in Kraft, in Belgien und die Niederlanden werden sie alsbald in Kraft treten (vgl. T&E (2024): Tolling: the highway to green trucking. How to implement the Eurovignette reform to clean up trucks. March 2024 (update)). Die Schweiz hinkt mit ihrer sehr späten Weiterentwicklung der LSVA deutlich hinterher. Die EU-Wegekostenrichtlinie sieht vor, dass

auch elektrisch angetriebene Lastwagen Maut bezahlen müssen, wenn auch ein Abschlag auf die Maut von 50-75% für diese Fahrzeuge vorgesehen ist. Das heisst, in den umliegenden Ländern in Europa endet die Totalbefreiung von elektrischen Lastwagen ca. 6 Jahr früher als dies bei uns geplant ist (wenn es diese überhaupt gegeben hat). Es ist aus Sicht der Alpen-Initiative unverständlich, warum die Totalbefreiung in der Schweiz so lange andauern soll.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja, damit ist die SP Schweiz einverstanden. Allerdings muss es möglich sein, in Ausnahmefällen davon abzusehen (bspw., wenn es sehr dynamische Entwicklungen am Markt gibt). Wir erhoffen uns mit dieser Lösung, dass die Verzögerungstaktik rund um anstehende Abklassierungen alle paar Jahr (bspw. in den letzten Jahren die verschobene Abklassierung der EURO-Normen IV und V) damit ein für alle Mal beendet sind.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja, wir begrüßen, dass die Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb in die günstigste Kategorie eingestuft werden. Jedoch bestehen wir auch darauf, dass die EURO-VI-Fahrzeuge schon früher in die zweitgünstigste Abgabekategorie kommen. Heute gibt es von den grossen Herstellern schon e- und H₂-Lastwagen aus Massenproduktion. Die EURO-VI-Lastwagen sind damit klar nicht mehr die am wenigsten umweltschädliche Fahrzeuge und gehören darum nicht mehr in die beste Kategorie. Darüber hinaus sind die EURO-VI-Lastwagen nun schon über 10 Jahren in der günstigsten Kategorie. Die gemäss Art. 14 Abs. 3 SVAV vorgegebenen sieben Jahre in der Abgabekategorie 3 sind also schon ausgelaufen.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja, hier stimmen wir zu. Allerdings soll die EURO-VII im Jahr 2028 nicht in die beste, sondern gleich in die mittlere Kategorie eingefügt werden. Zum einen sind e- und H₂-Lkw deutlich weniger umwelt- und klimaschädlich als die EURO-VII und zum anderen ist auch der Unterschied von EURO-VI zur EURO-VII nur vergleichsweise klein. Zugleich sollen die anderen Fahrzeuge nachrücken, sobald die EURO-VII verfügbar ist – wobei die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die beste Kategorie eingestuft werden sollen.

Wir schlagen folgendes vor:

	<i>Aktuell</i>	<i>1.1.2025 (e- und H₂-Lkw noch totalbefreit)</i>	<i>1.1.2028/29 (Integration e- und H₂-Lkw und EURO-VII)</i>
<i>Kategorie 3</i>	<i>EURO-VI</i>	-	<i>e- und H₂-Lkw</i>
<i>Kategorie 2</i>	-	<i>EURO-VI</i>	<i>EURO-VII</i>
<i>Kategorie 1</i>	<i>EURO-I bis V</i>	<i>EURO-I bis V</i>	<i>EURO-I bis VI</i>

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja, damit sind wir einverstanden.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Wir unterstützen den Ansatz im Prinzip, denn dieser garantiert Planungssicherheit seitens Transportunternehmen und ermöglicht damit auch Investitionen in weniger klima- und umweltschädliche Fahrzeuge, wie e-Lkw (welche in der Anschaffung teils teurer sind, aber im Betrieb dann kostengünstiger). Aber wir fordern, dass diese nur jeweils maximal fünf Jahre im Voraus gemacht wird. Das erhöht die Möglichkeit Kostenwahrheit zu erreichen und stellt ein guter Kompromiss zwischen Kostenwahrheit und Planungssicherheit dar. Aber es darf ausserdem nicht sein, dass bei den anschliessenden Abklassierung wiederum dem Druck zur Verzögerung und Verschiebung nachgegeben wird (vgl. Antwort zur Frage 7).

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Die SP Schweiz bevorzugt die Variante 1. Die zweite Variante mit der Option der Investitionsbeiträge könnte zu problematischen Anreizen führen (auch wenn viele davon mit einer intelligenten Ausgestaltung minimiert werden) und birgt ein nicht unerhebliches Ausfalls- und Betrugsrisiko für den Staat.

Wir schlagen darum festverzinsliche Darlehen vom Staat (zum Selbstkostenpreis) als Alternative vor, welche zurückbezahlt werden müssen: Wir sind zwar nicht überzeugt, dass es wirklich ein grosses Problem sein sollte, dass insbesondere kleinere Transportunternehmen die Anschaffung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen finanziell nicht eigenständig stemmen können, da diese zwar in der Anschaffung, nicht aber über den Betriebs- und die Gesamtkosten teurer sind. Und falls zudem entsprechende Leasing- oder Mietmodelle oder ähnliches nicht attraktiv wären. Sollte diese Hürde des höheren Anschaffungspreises wirklich ein ernsthaftes Problem sein, wären solche Darlehen zusätzlich zum Rabattsystem für elektrische Antriebe ein attraktives Mittel, um diese Liquiditätsprobleme anzugehen. Die entsprechenden Darlehen könnte man zusätzlich auch für den Bau und Kauf von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge auf dem Betriebsgelände ausgedehnt werden.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Die Variante 1 scheint uns ein präziseres Anreizinstrument zu sein, dass die Elektrifizierung des Strassengüterverkehrs gezielter fördern wird. Zudem besteht eine viel kleinere Missbrauchsgefahr bei dieser Variante als bei Variante 2.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Das soll in einer wissenschaftlichen Studie, nach empirischen Kriterien, angegangen werden und basierend darauf vom Bundesrat entschieden werden. Diese Frage in einer Vernehmlassung zu klären, erachten wir nicht als zielführend. Zudem sollten auch keine Meinungen darüber entscheiden, sondern fundierte, datenbasierte Erkenntnisse. Darauf bestehen wir aufgrund der Tatsache, dass diejenigen Akteure, die in diesem Themenbereich das grösste Wissen haben, zugleich auch die potenziellen Profiteure einer entsprechenden Auslegung sind.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja, wir unterstützen diese Anpassungen.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Die SP Schweiz befürwortet die vorgeschlagenen Massnahmen und beantragt weitere, um das gesetzlich festgelegte Verlagerungsziel endlich zu erreichen. Wir fordern

- *Die Ausdehnung der LSVA-Pflicht für Lieferwagen von 2,5 bis 3,5 Tonnen.*
- *Die automatische Anpassung der LSVA an die Teuerung.*
- *Die rasche Abklassierung der EURO-VI in die mittlere Kategorie.*
- *Die Verschärfung der CO₂-Neuwagenflottenziele für schwere Nutzfahrzeuge bis 2030, mindestens im Gleichschritt mit der EU.*
- *Einführung einer Alpentransitabgabe ATA.*
- *Eine verstärkte, schweizweite Verkehrsverlagerung*
- *Ein intelligentes Verkehrsmanagement (Spitzen brechen, Dörfer & Umwelt schonen, etc.)*
- *Die Förderung der Umlagerung von kurzen Transitstrecken darf nicht auf Kosten der Förderung von Langstrecken stattfinden.*

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es ist dringend, dass die LSVA zukunftsfähig ist und eine starke Verlagerungswirkung hat. In diesem Sinne unterstützen wir jegliche Vorschläge, die darauf abzielen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin

Par e-mail: finanzierung@bav.admin.ch

Berne, 21. Mai 2024

Consultation : Projet de perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

Madame, Monsieur,

Vous avez invité notre parti à prendre position sur le projet de consultation visé en titre. Nous vous remercions de nous offrir l'opportunité de nous exprimer à ce sujet.

Le projet sujet à consultation porte sur des modifications apportées à la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL). Elles concernent plus précisément la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Il est prévu d'inclure les véhicules à propulsion électrique dans le système de la RPLP dès 2031, les classant dans l'une des trois catégories tarifaires existantes. Le montant de la redevance sera déterminé en fonction du poids, de la distance parcourue et de la norme EURO. En outre, le projet de loi comporte diverses dispositions supplémentaires concernant la tarification, notamment pour la période de transition suivant l'intégration des véhicules lourds à propulsion électrique.

Le Centre est en faveur d'une révision de la RPLP

Introduite en 2001, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est appliquée à tous les trajets effectués sur le réseau routier de notre pays par des véhicules d'un poids total autorisé supérieur à 3,5 tonnes. Son introduction a été décidée sur la base d'un double objectif, d'une part celui d'inciter au transfert de la route au rail et d'autre part de couvrir les coûts imposés à la collectivité par ce type de transport. Les recettes annuelles s'élèvent à environ 1,6 milliard de francs. Deux tiers des recettes de la RPLP sont versés à la Confédération et le dernier aux Cantons. La Confédération affecte en majorité cette somme au Fond d'infrastructures ferroviaire (FIF). C'est une source de financement capitale pour le développement et le maintien de la qualité du réseau ferroviaire pour laquelle Le Centre est très engagé. Il est donc important que les fonds de la RPLP restent suffisants à l'avenir. Or, les recettes baissent et les prévisions n'augurent aucune amélioration car cet instrument clé de la politique suisse des transports atteint ses limites dans sa forme actuelle. La baisse attendue des recettes issues de la RPLP est préoccupante. Face à cette situation, Le Centre, estime qu'il est important de se pencher sur le futur de la RPLP afin de veiller notamment à la pérennité du financement des infrastructures de transport.

Au cours des dernières décennies, le secteur du transport routier a fortement encouragé la modernisation de son parc. Les flottes de véhicules ont été ainsi renouvelées à plusieurs reprises, passant de la norme EURO I à la norme EURO VI (classe d'émissions actuellement la plus moderne), ayant notamment pour effet positif la réduction importante des émissions de polluants tels que le monoxyde de carbone. Cette évolution réjouissante a cependant un revers. La situation aujourd'hui est en effet telle que près de 90 % de tous les poids lourds circulant sur nos routes nationales paient le même taux de redevance, ce qui ne permet plus garantir ni l'effet de transfert vers le rail ni la couverture des coûts occasionnés par le transport lourd. Par ailleurs, actuellement, le calcul de la redevance est basé sur les normes d'émissions EURO, aussi n'est-elle pas perçue sur les véhicules à propulsion électrique. Les projections indiquent qu'une hausse continue de la part de ces véhicules est attendue dans les prochaines années. Or, bien que ces derniers produisent bien moins d'émissions de CO₂, ils causent néanmoins des nuisances que la collectivité doit supporter comme les embouteillages, le bruit, l'infrastructure. C'est pour ces raisons ainsi qu'à des fins d'égalité de traitement en

matière de redevance envers l'ensemble des détenteurs de véhicules que Le Centre est favorable à l'assujettissement des véhicules à propulsion électrique à la RPLP dès 2031. Cela permettra d'assurer les revenus issus de la RPLP et de continuer à rendre le transport modal de la route au rail attractif. Dans ce contexte, Le Centre tient à insister sur l'importance de la planification des coûts d'investissement pour les entreprises. Il est essentiel que les détenteurs de véhicules aient à leur disposition, avec un préavis suffisant d'au moins 7 ans, les potentiels montants de RPLP dont ils devront s'acquitter afin de pouvoir fin d'être en mesure de prendre les meilleures décisions pour leur entreprise. L'évolution vers des véhicules toujours plus respectueux de l'environnement, et par là la décarbonisation du secteur du transport routier, ne peuvent être réalisés que si cette sécurité de planification et d'investissement est assurée. Ainsi, Le Centre accueille favorablement la proposition du Conseil fédéral d'adopter une planification continue en communiquant régulièrement les modifications prévues de la RPLP.

Si Le Centre juge raisonnable d'intégrer les véhicules à propulsion électrique dans la RPLP, il ne souhaite en aucun cas que cela n'entrave la décarbonation en cours dans ce secteur. Notre parti estime qu'il est important de veiller à ce que cette modification n'affaiblisse pas les incitations à investir dans de tels véhicules. C'est pourquoi, nous accueillons favorablement la phase de transition proposée pour le passage de l'exonération à la taxation complète. A cet égard, deux options sont proposées. Dans le premier cas de figure, des mesures comprenant un système de rabais limité à une période de cinq ans après la fin de l'exonération pour les véhicules à propulsion électrique, lequel diminue progressivement, est proposé. Le Centre relève la volonté d'adapter le montant de la réduction aux taux de généralisation des véhicules à population électriques en circulation. Dans la seconde variante, les entreprises suisses ont la possibilité de choisir entre ce rabais et une contribution d'investissement pour l'acquisition d'un véhicule à propulsion électrique. Si l'entreprise opte pour cette option, elle reçoit en une seule fois une contribution qui est conçue de telle sorte à ne pas excéder la valeur moyenne des économies réalisées via le système de rabais. Conscient que le coût d'acquisition de ces véhicules est de loin l'une des plus importantes barrières à l'accroissement du parc de véhicules à propulsion électrique et qu'il empêche également les entreprises qui ne peuvent se le permettre de bénéficier du rabais, Le Centre juge comme plus opportune la seconde option. Le Centre invite cependant à analyser soigneusement les autres projets d'investissement en faveur de ce type de véhicules afin de les coordonner adéquatement.

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de prendre position et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures,

Le Centre

Sig. Gerhard Pfister
Président Le Centre Suisse

Sig. Gianna Luzio
Secrétaire générale Le Centre Suisse



Herr Bundesrat
Albert Rösti
Eidgenössische Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Per Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 23. Mai 2024

Vernehmlassungsantwort zur Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, SVAG

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, an diesem Vernehmlassungsverfahren teilzunehmen und unterbreiten Ihnen die folgende Stellungnahme.

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) stösst an ihre Grenzen und muss zwingend revidiert werden, dies auch im Hinblick auf die Umsetzung des Alpenschutzartikels (Art. 84 BV). **In diesem Sinne begrüsst die EVP die generelle Stossrichtung der vorliegenden Teilrevision.**

Die **Integration von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System ist von grosser Bedeutung, um die Verlagerungseffekte der LSVA zu erhalten und gleichzeitig sicherzustellen, dass auch diese Fahrzeuge zur Deckung ihrer externen Kosten verpflichtet werden.** Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, dass der Deckungsgrad der externen Kosten durch die LSVA viel zu gering ist: Die LSVA deckt heute ca. ein Drittel der externen Kosten des Schwerverkehrs. Es ist in der konservativen Schätzung des Bundes ein ungedecktes Kostentotal von jährlich etwa 1,4 Mia. Franken vorhanden. Noch grösser ist das Vollzugsdefizit, wenn berücksichtigt wird, dass z.B. bei den Klimakosten die aktuelle Schätzung veraltet ist (siehe Interpellation Vincenz 23.4496). Die hier vorgeschlagene Weiterentwicklung der LSVA ist nur ein erster Schritt, um die Nachhaltigkeit und Effektivität der Verlagerungswirkung zu verbessern.

Die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System, sollte sich möglichst stark am EU-Recht orientieren. Es wäre weder im Interesse der Schweiz noch der EU, dass die finanziellen Anreize in der Schweiz von jenen in EU-Staaten zu Ungunsten des Klimaschutzes und der LKW-Kilometer in der EU deutlich abweichen. Es sollte auch nicht sein, dass diese Lastwagen bis 2030 totalbefreit sind und ihre (wenn auch tieferen) externen Kosten gar nicht abgedeckt werden. Wir sehen deshalb bei der Rabattierung für elektrische LKWs in folgenden drei Punkten Anpassungsbedarf: **1. Die Totalbefreiung ist spätestens 2028 aufzuheben. 2. Die LSVA-Reduktion soll ab 2028 grösser ausfallen als 25% (die EU erlaubt bis 50% Reduktion für alternative Antriebe), 3. das Ende der LSVA-Rabattierung soll expliziter auf die Marktdurchdringung und die Gesamtkosten alternativer Antriebe ausgerichtet werden.** Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der

tiefere Vollkosten und der kurzen Strecken im Binnenverkehr batterie-elektrische Lastwagen in der Schweiz schon in wenigen Jahren einen erheblichen Anteil und ab 2030 eine Mehrheit der neu in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ausmachen.

Zudem fordern wir eine **LSVA-Ausdehnung auf Lieferwagen mit einem Gewicht von 2,5 bis 3,5 Tonnen**, die pro transportierte Menge mit besonders hohen externen Kosten verbunden sind und deren Zahl in den letzten Jahren stark angestiegen ist.

Im Rahmen dieser Vorlage (durch Änderungen anderer Erlasse im CO₂-Gesetz) ist das **Neuwagenflottenziel für schwere Nutzfahrzeuge für das Jahr 2030 im Einklang mit der EU von 70% auf 45% des Ausstosses von 2020/2021 anzupassen**. Seit der Botschaft des Bundesrates zum CO₂-Gesetz hat die EU diese Zielwerte angepasst, so dass das neuste CO₂-Gesetz bereits nicht mehr der EU-Regelung entspricht. Zusätzlich hat die EU weitere spezifische Flottenziele für Fahrzeuge mit Anhänger und Sattelaufleger für das Jahr 2030 beschlossen (92.5% bzw. 90% gegenüber 2020/21), die ebenfalls jetzt ins CO₂-Gesetz aufzunehmen sind. Schliesslich ist in der CO₂-Verordnung auch der Geltungsbereich für das Flottenziel der schweren Fahrzeuge EU-analog auf zusätzliche Fahrzeugtypen auszuweiten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Lilian Studer
Präsidentin EVP Schweiz



Roman Rutz
Generalsekretär EVP Schweiz

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 14. Mai.2023 / MD
VL Änderung SVAG

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes, SVAG)

Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

- FDP.Die Liberalen unterstützt das zentrale Ziel der Vorlage, wonach elektrisch angetriebene LKW ab 2031 abgabepflichtig werden sollen.
- Die FDP unterstützt ebenfalls die vom Bundesrat vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen (Variante 2, da KMU-freundlicher).
- Die vorgesehene Systemänderung bei der LSVA lehnt die FDP ab.
- Insgesamt soll sich die Vorlage auf die nachfolgend diskutierten Kernelemente beschränken. Gesetzesänderungen auf Vorrat lehnt die FDP ab.

Weiterentwicklung der LSVA ohne Systemwechsel

Das Primärziel der LSVA ist die Internalisierung der ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs, abzüglich des Nutzens. Dieses Ziel wurde seit der Einführung der LSVA weitgehend erreicht: Die LKW auf Schweizer Strassen sind so sauber wie nie zuvor. Der Anteil der Euro 6 Fahrzeuge lag 2021 bei 80 Prozent, die Fahrleistung älterer als Euro 5 lag noch bei 3 Prozent. Mit der Einführung der EURO 7 Norm wird in den nächsten Jahren ein letzter verbesserter Standard für Verbrennungsmotoren eingeführt.

Damit ist nochmals eine Ausdifferenzierung der LSVA-Tarife möglich.

Die Sekundärziele der LSVA sind die Infrastrukturfinanzierung, die Steigerung der Attraktivität des Schienengüterverkehrs und die Verkehrsverlagerung. Der Marktanteil der Schiene liegt heute bei etwa 74 Prozent, ohne dass die Verlagerungseffekte der fertiggestellten NEAT bereits voll ausgeschöpft werden. Der Nutzen ist hoch: Logistik und Güterverkehr sind das Rückgrat einer funktionierenden Volkswirtschaft. Dies gilt insbesondere für die kleine, international vernetzte Schweiz.

Aus Sicht der FDP ist die mit der vorliegenden Gesetzesänderung beabsichtigte Verschiebung der Zielfunktion von einer Lenkungs- und Internalisierungsabgabe hin zu einem Finanzierungsinstrument – womit die LSVA künftig primär fiskalischen Charakter hätte – nicht sachgerecht. Die LSVA darf nicht für rein finanzpolitische Motive zweckentfremdet werden. Wir lehnen deshalb die Änderungen der Netto-Betrachtung (Kosten abzüglich Nutzen des Schwerverkehrs), des Kostendeckungsprinzips und der Tarifobergrenzen entschieden ab (vgl. [FDP-Positionspapier](#) «Infrastruktur», S. 4). Weiter ist die FDP der Ansicht, dass auch künftig der Schweizer Gesetzgeber und nicht der Bundesrat, die Verwaltung oder die zuständigen Gremien zur Umsetzung des Landverkehrsabkommens oder eines Folgeabkommens über Tarifierhöhungen entscheiden muss. Eine Kombination aus einer Aufhebung der Tarifobergrenze und

einer Kompetenzverschiebung der Tarifentscheide, birgt ein erhebliches Risiko, dass dem Schwerverkehr so viele externe Kosten wie nur möglich angelastet werden, um den Spielraum für Tarifierhöhungen zu erweitern. Die FDP hat bereits in ihrem [Positionspapier](#) aus dem Jahr 2022 darauf hingewiesen, dass «die bisherige Strategie, den Verkehr auf den Strassen zu schwächen und damit den Schienenverkehr zu stärken», aufgegeben werden muss. Vielmehr muss die künftige Verlagerungspolitik darauf ausgelegt sein, den Schienengütertransport weiterhin verlässlicher und kundennäher zu gestalten, um zusätzliche Gütermengen anzuziehen. Entsprechende Diskussionen werden zurzeit im Rahmen der Vorlage [24.017](#) (Gütertransportgesetz) geführt.

KMU-freundliche Rahmenbedingungen sowie Planungs- und Investitionssicherheit

Die FDP steht zu den Zielen, die das Volk mit der Annahme des Klima- und Innovationsgesetzes vorgegeben hat und befürwortet daher eine Dekarbonisierung der Logistikketten. Im Bereich des Strassentransportes sind Elektro- und Wasserstoff-Fahrzeuge (nachfolgend alternative Antriebe) in Anschaffung und Betrieb zurzeit um mindestens Faktor 2 höher, als herkömmliche Dieselfahrzeuge. Skaleneffekte sind gemäss Hersteller erst nach 2030 zu erwarten. Fahrzeuge mit alternativem Antrieb sind daher heute vorwiegend bei grossen bzw. grösseren Transportunternehmen in Betrieb. Kleinere KMU, welche die deutliche Mehrheit im Schweizer Strassentransportgewerbe sind (80% der Betriebe haben weniger als 10 Lastwagen), verfügen oftmals über zu wenig Liquidität oder Eigenmittel, um auf Fahrzeugen mit alternativen Antrieben umzustellen. Für den Übergang vom Status Quo hin zur Diffusion von alternativ angetriebenen Fahrzeugen sieht der Bundesrat flankierende Massnahmen vor, welche die FDP begrüsst. Aus unserer Sicht sind diese Massnahmen jedoch zwingend zeitlich zu befristen. Aus finanzpolitischer Sicht sind die Massnahmen verkräftbar, da bei den Transportdienstleistungen gemäss den Verkehrsperspektiven 2050 von 2020 bis 2050 eine Zunahme um 35 Prozent zu erwarten ist. Von den vorgeschlagenen Varianten befürwortet die FDP die Variante 2 (Rabattsystem mit der Alternative von Investitionsbeiträgen für Schweizer Fahrzeughalter), da diese deutlich KMU-freundlicher ist. Variante 1 birgt die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der kleinen Unternehmen und somit einer Branchenkonsolidierung, was aus Sicht der FDP nicht erstrebenswert ist. Die flankierenden Massnahmen sollen zwecks Planungssicherheit gesetzlich abgesichert und die Investitionsbeiträge wie im öffentlichen Verkehr ausgestaltet sein. Aus Sicht der Planungssicherheit erachtet die FDP die vorgesehene rollende Planung mit siebenjähriger Vorlaufzeit als richtig. Diese sollte jedoch ebenfalls im Schwerverkehrsabgabegesetz verankert werden.

Abschliessende Bemerkungen

Insgesamt sollt sich die Vorlage auf die Kernelemente (Systemintegration alternative Antriebe, flankierende Massnahme) beschränken und weitere Eingriffe ins System unterlassen. Gesetzesänderungen auf Vorrat (bspw. Schaffung von Grundlagen zur Einführung einer Euro-Vignette) lehnt die FDP ab.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen

Der Präsident



Thierry Burkart
Ständerat

Der Generalsekretär



Jon Fanzun

Beilagen



GRÜNE Schweiz

Urs Scheuss
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

urs.scheuss@gruene.ch
031 326 66 04

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 28. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSVA (Teil-revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, SVAG); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) haben Sie die GRÜNEN zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Einladung und äussern uns wie folgt.

Die GRÜNEN begrüssen die Anpassung der LSVA grundsätzlich. Die heutige Ausgestaltung der Abgabe gewährleistet immer weniger die Erreichung der gesetzten Ziele. Die LSVA internalisiert nur einen kleinen Teil der externen Kosten, die Verlagerung des Güterverkehrs stagniert und das Verlagerungsziel bleibt unerreicht. Zudem drohen Einnahmehausfälle für die Bahninfrastruktur, wenn Fahrzeuge ohne direkte CO₂-Emissionen weiter von der LSVA ausgenommen bleiben. Die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen gehen aus Sicht der GRÜNEN in die richtige Richtung, gehen aber nicht weit genug und halten mit den technischen und regulatorischen Entwicklungen in der EU nicht Schritt.

Dies betrifft vor allem die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen. Gemäss Vernehmlassungsvorlage würde die Kosteninternalisierung der elektrisch betriebenen Fahrzeuge in der Schweiz später als in Deutschland und Österreich erfolgen. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der tieferen Vollkosten und der kurzen Strecken im Binnenverkehr batterie-elektrische Lastwagen in der Schweiz schon in wenigen Jahren einen erheblichen Anteil und ab 2030 eine Mehrheit der neu in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ausmachen. Es kann nicht sein, dass diese Lastwagen bis 2030 totalbefreit sind und ihre externen Kosten gar nicht internalisiert werden.

Die Frist, ab wann elektrisch angetriebene Fahrzeuge der LSVA zu unterstellen sind, ist so zu wählen, dass die Marktdurchdringung der Elektromobilität nicht verlangsamt wird. Dabei wird die Marktdurchdringung in erster Linie durch die CO₂-Flottenziele für LKW beeinflusst, die sich direkt auf die in der Schweiz und in der EU verfügbaren Fahrzeuge auswirken. Daher soll über die LKW-Flottenziele und über das Enddatum der LSVA-Befreiung gleichzeitig legiferiert werden. Die GRÜNEN schlagen vor, dass die Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes mit einer Verschärfung der CO₂-Neuwagenflottenziele für schwerere Nutzfahrzeuge verknüpft wird (vgl. unten).

Aus Sicht der GRÜNEN ist die LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in jedem Fall spätestens 2028 zu beenden. Danach soll die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs als flankierende Massnahme für die Übergangszeit durch Rabattierung der LSVA gefördert werden. Auch der Entscheid, wie viele Jahre nach Inkraftsetzung der LSVA-Rabatt für Elektrofahrzeuge beendet wird, soll von einer bestimmten Marktdurchdringung abhängig sein.

Aus Sicht der GRÜNEN sollen zudem möglichst rasch, d.h. im geltenden gesetzlichen Rahmen, die folgenden Massnahmen ergriffen werden:

- Eine rasche vollumfängliche Anpassung der LSVA an die Teuerung: Die geplante Teuerungsanpassung um 5 % auf den 1.1.2025 und die einmalige Teuerungsanpassung im Jahr 2012 um weniger als ein Prozent sind deutlich tiefer als die allgemeine Teuerung von der Einführung der LSVA 2001 bis heute von über 14.2 %. Die LSVA darf nicht real immer billiger werden.
- Die rasche Abklassierung der EURO-VI-Norm in die mittlere Kategorie: Die Euro-VI-Norm ist inzwischen Standard und nicht mehr besonders förderwürdig. Da heute von den grossen Herstellern schon elektrisch angetriebene Fahrzeuge aus Massenfertigung verfügbar sind und die EURO-VI-Norm schon seit zehn Jahren verfügbar ist, sollte sie nicht mehr in der besten Abgabe-Kategorie bleiben.
- Die maximale Erhöhung der LSVA-Abgabesätze im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und des Landverkehrsabkommens: Der Bundesrat selbst erachtet die Kostendeckung als «unbefriedigend». Er soll mit einer Erhöhung der Abgabe in eigener Kompetenz korrigieren.

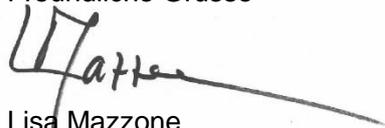
Im Rahmen der vorliegenden Revision der Schwerverkehrsabgabegesetzes schlagen die GRÜNEN folgende weitere Massnahmen vor:

- Verschärfung der CO₂-Neuwagenflottenziele für schwere Nutzfahrzeuge bis 2030 mindestens im Gleichschritt mit der EU: In der Vorlage soll dies «unter Änderung anderer Erlasse» umgesetzt werden. Die EU hat das Verminderungsziel für 2030 bereits von minus 30% (wie im CO₂-Gesetz der Schweiz beschlossen) auf minus 45 % verschärft und zusätzlich weitere Ziele, etwa für Sattelaufleger, beschlossen. Zudem hat die EU Ziele für die mittelfristige Zukunft beschlossen: Die CO₂-Emissionen von neuen Lastwagen sollen gegenüber dem Ausgangsjahr 2019 ab 2035 um 65 % und ab dem Jahr 2040 um 90 % reduziert werden.
- LSVA-Pflicht auf Fahrzeuge von 2,5 bis 3,5 Tonnen ausdehnen: Gerade bei diesen Fahrzeugen wächst die Verkehrsleistung deutlich. Die LSVA-Untergrenze bei 3,5 Tonnen verursacht Fehlanreize. Das zeigt sich etwa daran, dass in der Schweiz auffallend viele Fahrzeuge knapp unter der 3,5 Tonnen-Grenze im Verkehr zugelassen sind. Dieser Fehlanreiz zu kleineren Fahrzeugen und damit Mehrfahrten würde mit der Ausdehnung der LSVA-Pflicht auf Fahrzeuge von 2,5 bis 3,5 Tonnen vermieden.
- Einführung einer Alpentransitabgabe ATA: Aufgrund der fixen Vorgaben der Ausgestaltung der LSVA mit ihren Kategorien, wie den Abständen zwischen den Kategorien, den Vorgaben für die teuerste Kategorie und für die verkehrende Flotte im Durchschnitt, kann der Maximalbetrag gemäss dem Landverkehrsabkommen nie vollständig erreicht werden. Für den verbleibenden Handlungsspielraum soll die ATA eingeführt werden. Das Instrument ist im Landverkehrsabkommen vorgesehen und damit vergleichsweise leicht umsetzbar.
- Automatische Anpassung der LSVA an die Teuerung: Die LSVA wird real billiger, weil immer wieder versäumt wurde, die LSVA-Ansätze der Teuerung anzupassen. Zudem wurden die Anpassungen deutlich zu spät umgesetzt. Um dieses Problem künftig zu lösen, soll die LSVA an den Inflationsindex der Schweiz geknüpft werden.

Schliesslich ist aus Sicht der GRÜNEN mittelfristig eine Anpassung des Landverkehrsabkommens Schweiz-EU anzustreben, um die maximalen Abgabesätze erheblich zu erhöhen und damit eine vollständige Internalisierung der externen Kosten zu erreichen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und die Anpassung der Vorlage. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Lisa Mazzone
Präsidentin



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär

Grünliberale Partei Schweiz
Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

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

23. Mai 2024

Ihr Kontakt: Noëmi Emmenegger, Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zur Weiterentwicklung der leistungsunabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den erläuternden Bericht zur Weiterentwicklung der leistungsunabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa. Wir nehmen dazu wie folgt Stellung:

Allgemeine Beurteilung

Die LSVa ist ein zentrales Instrument der Schweizer Güterverkehrspolitik. Sie sorgt für eine gerechtere Kostenverteilung, indem sie die vom Schwerverkehr verursachten Infrastrukturkosten und externen Kosten, wie Umwelt- und Gesundheitsschäden, teilweise internalisiert. Zudem verlagert sie einen Teil des Schwerverkehrs auf umweltfreundlichere Transportmittel, insbesondere die Schiene, und leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz und zur Erfüllung der Alpen-Initiative.

Wir sehen die längerfristige Notwendigkeit, das LSVa-System anzupassen, um mit einer Zunahme von erneuerbar-angetriebenen Fahrzeugen den Verlagerungseffekt auf die Schiene als auch die Deckung der Infrastrukturkosten weiterhin gewährleisten zu können. Gleichzeitig machen elektrische Fahrzeuge heute erst rund 0.5% der Schwerverkehrsflotte in der Schweiz aus, obwohl der Gütertransport eine wichtige Rolle im Erreichen unserer Klimaziele einnimmt. Aufgrund der höheren Anschaffungskosten von elektrischen Fahrzeugen sowie mangelnden Netzwerkeffekten wird ein umweltfreundlicher Güterverkehr in absehbarer Zeit auf Fördermassnahmen angewiesen sein.

Unsere Position

Wir begrüssen die Einbeziehung von Fahrzeugen mit elektrischem und Wasserstoffantrieb in die LSVa ab 2031. Die Einführung dieser Abgabe ist ein wichtiger Schritt, um eine technologieneutrale und faire Besteuerung aller Verkehrsträger sicherzustellen und den Umstieg auf saubere Antriebe weiter zu fördern. Gleichzeitig ist es von grundlegender Bedeutung, dass die Differenzierung zwischen den Abgabekategorien zu den fossilen Brennstoffen ausreicht, um die Emissionen der Antriebstechnologien angemessen zu berücksichtigen und den nötigen Anreiz für umweltfreundlichere Lösungen schafft. Zudem sollte in der Ausgestaltung auch in Zukunft eine regelmässige Anpassung an die technologische Entwicklung und die Umwelteffizienz ermöglichen, damit der Verlagerungseffekt auf die Schiene weiterhin gestärkt und die Umweltbelastung durch den Güterverkehr minimiert wird.

Flankierende Massnahmen

Die vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen, insbesondere die Wahlmöglichkeit zwischen Abgaberabatten und Investitionsbeiträgen, unterstützen wir ausdrücklich. Die Option auf befristete Investitionsbeiträge für die Anschaffung elektrisch angetriebener Fahrzeuge (Variante 2) ist besonders hervorzuheben, da sie direkt die Hürde der hohen Anfangsinvestition in saubere Technologien senkt und so einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Gütertransports leistet. Die Rabattierung als Wahlmöglichkeit hingegen schafft in der Anfangsphase nach der Ausweitung der LSVa eine gewünschte und nötige Kostendifferenz zwischen den

Antriebstechnologien und gleichzeitig auch für den grenzüberschreitenden Verkehr einen Anreiz zur Verwendung emissionsarmer Fahrzeuge.

Die vorgesehene Festlegung der Abgabekategorien für jeweils sieben Jahre ist ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Planungssicherheit für Fahrzeughalter:innen, um langfristige Investitionsentscheidungen zu vereinfachen.

Technologieneutrale Gesetzgebung

Für uns ist es wichtig, dass es sowohl bei der Weiterentwicklung der LSVA als auch im neuen Bundesgesetz zur Förderung von elektrisch angetriebenen Motorfahrzeugen technologieneutralere Formulierungen verwendet werden. Wir begrüßen, dass der Wasserstoff konkret aufgeführt wird. Jedoch sind andere nachhaltige und erneuerbare Treibstoffe wie Brennstoffzellen ohne Wasserstoff, E-diesel und Biogas ausgeschlossen, was allfällige Innovation in diesem Bereich verhindert.

Zudem betonen wir die Notwendigkeit der Einführung fahrleistungsabhängiger Gebühren als moderne Alternative zur Mineralölsteuer, um eine faire Beteiligung der erneuerbaren Antriebstechnologien an den Infrastrukturkosten sicherzustellen. Ergänzend würde ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing nicht nur die Kosten der Mobilität gerecht auf alle Nutzer verteilen, sondern auch effiziente und nachhaltige Verkehrsentscheidungen fördern. Solch ein System trägt wesentlich zu einer umweltfreundlicheren und effizienten Nutzung der Verkehrsinfrastruktur beim Güterverkehr bei.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen. Bei Fragen stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unser zuständiges Fraktionsmitglied, Nationalrätin Barbara Schaffner, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürg Grossen
Parteipräsident



Noëmi Emmenegger
Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion



Sozialdemokratische Partei
Bezirk Laufenburg

c/o Rolf Schmid, Präsident
Schulstrasse 12
5070 Frick

Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Frick, 22. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

In den Fragen 1-15 stimmt die Position der SP Bezirk Laufenburg mit der Vernehmlassungsantwort der SP Schweiz vom 16. Mai 2024 überein.

Gerne nutzen wir jedoch die Gelegenheit, um unter 16. Bemerkungen und der Frage nach weiteren Vorschlägen zur Weiterentwicklung der LSVA folgendes Anliegen einzubringen.

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe soll künftig auf einer abgestuften Berechnung erfolgen, welche die Nationalstrassen gegenüber den Schwerverkehrsrouten auf Kantonsstrassen bevorzugt. Im Vergleich zum heutigen Preisniveau soll der Ansatz auf den Nationalstrassen beibehalten werden, während die Abgabe für Strecken auf Kantonal- und Nebenstrassen erhöht werden soll.

Begründung: Die Kantonsstrasse K107 wird insbesondere tagsüber im Abschnitt zwischen Frick und dem Autobahnzubringer T5 in Aarau als verkürzte und somit preisgünstigere Variante zur vorgesehenen Route über die Verzweigung A3/A1 im Birrfeld verwendet. Erhebungen zeigen deutlich, dass der Anteil an Durchfahrten des Schwerverkehrs wesentlich höher ausfällt als im kantonalen Durchschnitt. Die Bevölkerung im betroffenen Gebiet leidet massiv unter dem Verkehr und seinen Lärm- und Feinstaubemissionen. Ausserdem ist die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Langsamverkehr beeinträchtigt. Es bereits mehrere Male zu schweren Unfällen.

Auf verschiedene parlamentarische Verstösse im Aargauer Grossen Rat hat der Regierungsrat leider keinen Willen gezeigt sich mit baulichen Investitionen oder gesetzlich einschränkenden Massnahmen (z.B. einem Fahrverbot für Schwerverkehr) dem Problem anzunehmen. In sämtlichen Stellungnahmen reicht das zuständige Departement die Verantwortlichkeit für die Reduktion des Schwerverkehrs auf der K107 an den Bund weiter.

Wir hoffen, dass diese überfällige Anpassung an der Berechnungsmethodik in die Teilrevision integriert werden kann. Die Menschen in den betroffenen Gebieten sind Ihnen vielmals dankbar.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Rolf Schmid', written over the printed name below.

Rolf Schmid, für die SP Bezirk Laufenburg

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Bundesrat Albert Rösti

Elektronisch an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 27. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Die SVP lehnt die Einführung einer LSVA-Abgabe für die elektrisch und mit Wasserstoff betriebenen Lastwagen grundsätzlich ab. Zudem wird auch die Anstossfinanzierung zu Gunsten der Beschleunigung von fossilfreien Lastwagenflotten abgelehnt. Sollte eine solche dennoch umgesetzt werden, ist die Variante 1 (befristeter Rabatt auf den LSVA-Tarif) zu bevorzugen.

Der Bund erhält zwei Drittel aus den Einnahmen aus der Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), welche sich jährlich auf ca. 1.6 Milliarden Franken pro Jahr belaufen. Der Bund nützt diese LSVA-Einnahmen faktisch gänzlich um den Fonds für Eisenbahninfrastruktur (BIF) zu alimentieren. Aktuell sind elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Lastwagen von der LSVA befreit. Die Vorlage fordert zwei grundsätzliche Änderungen.

Erstens würden mit der Vorlage die aktuell 300 und zukünftig alle fossilfreien Lastwagen in der Schweiz der LSVA unterstellt. Damit soll zukünftig verhindert werden, dass die Alimentierung des BIF gefährdet ist (erl. Bericht, Seite 40). Grundsätzlich würden somit alle etablierten Antriebsarten der LSVA unterstellt und gleichbehandelt werden.

Zweitens will der Bundesrat den Ausbau der fossilfreien Lastwagenflotte fördern und schlägt dazu zwei mögliche Varianten vor. Bei Variante 1 sollen die neu der LSVA unterstellten Fahrzeuge von einem befristeten prozentualen Rabatt auf den LSVA profitieren. Die Variante 2 beinhaltet die Wahlmöglichkeit zwischen Variante 1 und der Möglichkeit, Investitionsbeiträge für den Kauf von elektrisch angetriebenen Lastwagen durch die betroffenen Unternehmen geltend zu machen. Diese Investitionsbeiträge stellen à-fonds perdu Beiträge des Bundes in der ungefähren Höhe von 300 Millionen Franken jährlich dar.

Die SVP lehnt die angestrebte Ausweitung der LSVA ab. Die Unterstellung von fossilfreien Lastwagen unter die LSVA ist inkonsequent. Auf der Einnahmeseite will der Bund höhere Abgaben durch die Ausweitung der LSVA auf fossilfreie Lastwagen sicherstellen, gleichzeitig jedoch auf der Ausgabenseite neu der LSVA unterstellten Fahrzeuge von der Abgabe finanziell entlasten. Das gleiche Ziel könnte der Bund

erreichen, wenn er auf die Erhebung der LSVA für fossilfreie Lastwagen gänzlich verzichten würde. Sollte die Unterstellung unter die LSVA trotzdem umgesetzt werden, ist die Variante 1 zu bevorzugen, da weniger Umverteilungseffekte drohen und der zeitlich begrenzte Rabatt auf die LSVA keine à fonds perdu Beiträge beinhalten.

Aus diesen Gründen lehnt die SVP die Vorlage ab.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marcel Dettling
Nationalrat

Der Generalsekretär



Henrique Schneider

3. Gesamtschweizerische
Dachverbände der Gemeinden,
Städte und Berggebiete /
associations faîtières des
communes, des villes et des
régions de montagne qui
œuvrent au niveau national /
associazioni mantello nazionali
dei Comuni delle città e delle
regioni di montagna



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 15. März 2024
TE / F107

(avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Mit der Vorlage soll der zunehmenden Elektrifizierung des Schwerverkehrs Rechnung getragen und die Grundlage geschaffen werden, damit in Zukunft auch elektrisch angetriebene Lastwagen der LSVA unterstellt werden. **Die SAB unterstützt dieses Anliegen und die Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage.** Die LSVA ist ein zentraler Pfeiler der schweizerischen Verlagerungspolitik. Zudem ist die LSVA eine wichtige Finanzierungsquelle für den Schienenverkehr (Einlage des Bundesanteils an der LSVA in den BIF) und für die Verkehrsmassnahmen der Kantone (Verwendung des Kantonsdrittels). Es ist davon auszugehen, dass immer mehr Lastwagen auf alternative Antriebe umstellen werden. Solange diese nicht auch der LSVA unterstellt sind, nimmt damit der Druck zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene ab und die Einnahmen aus der LSVA erodieren. Damit würden längerfristig die Errungenschaften der schweizerischen Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr aber auch im Binnengüterverkehr unterminiert.

Nicht einverstanden ist die SAB mit einer Subventionierung ausländischer Transportunternehmen. Das vorgeschlagene Rabattsystem würde dazu führen, dass auch ausländische

Transportunternehmen von den Rabatten profitieren würden. Sie entrichten somit weniger LSVA. Diese Mindereinnahmen stellen somit eine indirekte Subventionierung ausländischer Unternehmen dar. Dies ist aus Sicht der SAB störend und falsch. Die meisten ausländischen Unternehmen können – wie im Vernehmlassungsbericht ausführlich dargestellt – bereits in ihren Ländern von Fördermassnahmen für die Umstellung auf elektrische Antriebe profitieren. Die Schweiz muss hier nicht noch zusätzliche Anreize für die ausländischen Unternehmen setzen. Die Schweiz muss vielmehr die einheimischen Unternehmen in der Umrüstung unterstützen. Die SAB könnte diesbezüglich einen Investitionsbeitrag an schweizerische Unternehmen unterstützen, ohne diesen jedoch an ein Rabattsystem zu koppeln, von dem wie in der Vernehmlassung vorgeschlagen auch ausländische Unternehmen profitieren würden. Ein derartiger Investitionsbeitrag ist gerade für die vielen kleinen Transportunternehmen in den Berggebieten und ländlichen Räumen wichtig, die weniger finanzkräftig sind als grosse Unternehmen.

Nachfolgend beantworten wir die gestellten Fragen.

Zielsetzungen

1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?*

Ja, die LSVA muss weiterentwickelt werden, so dass auch Lastwagen mit alternativen Antrieben erfasst werden.

2. *Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?*

Wir sind der Auffassung, dass der Schwerverkehr auch bei einer Umstellung auf alternative Antriebe weiterhin externe Kosten verursacht und deshalb einen Beitrag zur Deckung dieser ungedeckten Kosten leisten muss.

3. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?*

Die LSVA ist ein zentraler Pfeiler der schweizerischen Verlagerungspolitik. Es ist richtig, dass in Zukunft auch Lastwagen mit alternativen Antrieben der LSVA unterstellt werden, da sonst der Anreiz zur Verlagerung reduziert würde.

4. *Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?*

Im Rahmen der Verhandlungen über die Weiterentwicklung der Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU wurde bestätigt, dass bestehende Schweizer Sonderregeln im Strassenverkehr wie das Sonntags- und Nachfahrverbot, das

Kabotageverbot, die Gewichtslimiten und die LSVa weiter geführt werden sollen. Diese Massnahmen sind wichtige Elemente der schweizerischen Verlagerungspolitik. Im Rahmen der Weiterentwicklung der bilateralen Beziehungen wird die Schweiz auch Regelungen über staatliche Beihilfen übernehmen müssen. Diesbezüglich ist für die SAB entscheidend, dass auf das sogenannte Zwei-Pfeiler-Modell abgestützt wird, dass also staatliche Beihilfen in der Schweiz durch schweizerische Behörden überwacht werden. Die Frage von staatlichen Beihilfen wird sich u.a. bezüglich des vorgeschlagenen Rabattsystems und der Investitionsbeiträge stellen. Da die anderen europäischen Staaten ebenfalls finanzielle Fördermechanismen für die Umstellung auf elektrische Antriebe kennen, sollte dies aber kompatibel sein. Die in der vorliegenden Vernehmlassung vorgeschlagenen Anpassungen sollten somit nach Möglichkeit im Rahmen des bestehenden LVA abgewickelt werden.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVa

5. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVa aufgenommen werden können?*

Ja.

6. *Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVa integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?*

Die Frist ist aus unserer Sicht richtig angesetzt und erlaubt eine Umstellung der Fahrzeugflotten. Die Frist entspricht auch dem Zeithorizont, welcher bei der Beratung des revidierten CO₂-Gesetzes zur Diskussion stand. Für eine zeitnahe Umstellung der Fahrzeugflotten wird aber vor allem eine gezielte Förderung einheimischer Unternehmen wichtig sein (vgl. unsere Antwort auf Frage 12).

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. *Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?*

Ja.

8. *Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?*

Ja.

9. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?*

Ja.

10. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?*

Ja.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. *Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?*

Ja. Diese Massnahme ist wichtig, um die Investitionssicherheit der betroffenen Unternehmen zu erhöhen.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. *Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?*

Variante 2, aber ohne Koppelung an ein Rabattsystem.

13. *Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?*

Variante 1 würde mit dem vorgeschlagenen Rabattsystem zu einer Subventionierung ausländischer Transportunternehmen führen. Dies muss aus Sicht der SAB vermieden werden, da diese oft bereits in ihren Herkunftsländern von Fördermassnahmen profitieren. Hingegen müssen für die Umstellung des Fuhrparks in der Schweiz Anreize geschaffen werden. Die SAB würde in diesem Sinne Investitionsbeiträge für einheimische Unternehmen unterstützen,

jedoch ohne die vorgeschlagene Koppelung an ein Rabattsystem, welches auch ausländischen Unternehmen zugute kommen würde.

Die Förderung über Investitionsbeiträge müsste zudem so fokussiert werden, dass vor allem Fahrzeuge mit einer tieferen Laufleistung stärker gefördert werden. Damit würde ein gezielter Anreiz gesetzt, auch diese Fahrzeuge früher zu ersetzen, als es der eigentliche Investitionszyklus vorsehen würde. Bei Fahrzeugen mit hoher jährlicher Laufleistung darf davon ausgegangen, dass Ersatzinvestitionen früher anfallen und somit die Umstellung auf alternative Antriebe früher erfolgt. Investitionsbeiträge sind zudem insbesondere für kleinere Transportunternehmen von grosser Bedeutung, da diese Unternehmen tendenziell weniger finanzkräftig sind als grosse Speditionsfirmen. Somit sind die Investitionsbeiträge gerade für die zahlreichen Transportunternehmen in den Berggebieten und ländlichen Räumen von grosser Bedeutung.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Siehe die Antwort zu Frage 13.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir unterstützen die Anpassungen im Schwerverkehrsabgabegesetz. Die SAB steht jedoch dem neuen Bundesgesetz über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs skeptisch gegenüber. Aus Sicht der SAB muss eine Subventionierung ausländischer Transportunternehmen vermieden werden, da diese oft bereits in ihren Herkunftsländern von Fördermassnahmen profitieren. Hingegen müssen für die Umstellung des Fuhrparks in der Schweiz Anreize geschaffen werden. Die SAB würde in diesem Sinne Investitionsbeiträge für einheimische Unternehmen unterstützen, jedoch ohne die vorgeschlagene Koppelung an ein Rabattsystem, welches auch ausländischen Unternehmen zugute kommen würde.

Zu beachten ist auch, dass Lastwagen, welche vorwiegend im Binnenverkehr zum Einsatz kommen, oft eine geringere Laufleistung aufweisen als Lastwagen im Transitverkehr. Der Investitionszyklus ist deshalb grösser. Dies betrifft insbesondere auch schwere Motorfahrzeuge für den Güterverkehr in den Berggebieten und ländlichen Räumen. Der Fokus einer allfälligen Förderung mit Mitteln aus der LSVA müssten also vor allem auf diese Unternehmen fokussiert werden.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Die SAB hat in der Vergangenheit wiederholt die Einführung einer Alpen-transitabgabe gefordert. Eine derartige Abgabe könnte unabhängig von der Antriebsart der schweren Motorfahrzeuge für den Güterverkehr erhoben werden. Die SAB ist sich aber bewusst, dass eine derartige Alpentransitabgabe eine Änderung des LVA erfordern würde und dass die laufenden Verhandlungen

gen mit der EU über die Weiterentwicklung der Beziehungen nicht noch mit einer derartigen Forderung überladen werden sollten.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Das EU-Parlament hat sich im März 2024 für die Zulassung sogenannter Gigaliner, also Lastwagen bis 60 Tonnen - auf den Strassen der Europäischen Union ausgesprochen. **Die SAB lehnt es ab, die Zulassung von Gigalinern auch auf Schweizer Strassen zu ermöglichen.** Gerade im Gebirge sind die Strassen nicht für dieses Gewicht ausgerichtet. Zahlreiche Kunstbauten müssten saniert oder gar neu erstellt werden. Die Kosten müsste einmal mehr die Schweiz selber tragen, ohne auf eine finanzielle Unterstützung der EU zählen zu dürfen. Im Verhandlungsmandat für die Weiterentwicklung der bilateralen Beziehungen zur EU wurde klar festgehalten, dass die derzeit geltende 40-Tonnen-Limit nicht angetastet werden dürfe. Auch die SAB hat diesen Punkt in ihrer Stellungnahme zum Verhandlungsmandat klar unterstrichen.

Mit freundlichen Grüßen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Globalement, le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne - soutient le « Perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations » (RPLP), qui souhaite prendre en compte l'électrification croissante du trafic lourd. Dans ce contexte, les camions à propulsion électrique doivent aussi être soumis à la RPLP. D'autant plus que la RPLP permet de financer le trafic ferroviaire, ainsi que des mesures en faveur des cantons. Tant que les camions électriques ne sont pas soumis à la RPLP, l'incitation visant à transférer le trafic de la route au rail s'affaiblira et les recettes de la RPLP diminueront.

En revanche, le SAB n'est pas d'accord de subventionner des entreprises de transport étrangères, par le biais de rabais. La Suisse doit plutôt soutenir les sociétés nationales, devant opter pour des véhicules recourant à des moteurs alternatifs. Dans ce cadre, une contribution à l'investissement est particulièrement importante pour les nombreuses petites entreprises de transport, basées dans les régions de montagne et les espaces ruraux.

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Romoos, 18. April 2024

Stellungnahme der Arbeitsgruppe Berggebiet c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Arbeitsgruppe (AG) Berggebiet bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme
Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA.

Die Arbeitsgruppe Berggebiet ist an den Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung angegliedert.
Sie äussert sich zu Themen, welche für das Berggebiet und den ländlichen Raum von politischer
Relevanz sind.

**Die Arbeitsgruppe Berggebiet unterstützt vollumfänglich die ganze Stellungnahme der
Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) wie nachfolgend aufgeführt.**

Mit der Vorlage soll der zunehmenden Elektrifizierung des Schwerverkehrs Rechnung getragen und die Grundlage geschaffen werden, damit in Zukunft auch elektrisch angetriebene Lastwagen der LSVA unterstellt werden. **Die SAB unterstützt dieses Anliegen und die Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage.** Die LSVA ist ein zentraler Pfeiler der schweizerischen Verlagerungspolitik. Zudem ist die LSVA eine wichtige Finanzierungsquelle für den Schienenverkehr (Einlage des Bundesanteils an der LSVA in den BIF) und für die Verkehrsmassnahmen der Kantone (Verwendung des Kantonsdrittels). Es ist davon auszugehen, dass immer mehr Lastwagen auf alternative Antriebe umstellen werden. Solange diese nicht auch der LSVA unterstellt sind, nimmt damit der Druck zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene ab und die Einnahmen aus der LSVA erodieren. Damit würden längerfristig die Errungenschaften der schweizerischen Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr aber auch im Binnengüterverkehr unterminiert.

Nicht einverstanden ist die SAB mit einer Subventionierung ausländischer Transportunternehmen. Das vorgeschlagene Rabattsystem würde dazu führen, dass auch ausländische Transportunternehmen von den Rabatten profitieren würden. Sie entrichten somit weniger LSVA. Diese Mindereinnahmen stellen somit eine indirekte Subventionierung ausländischer Unternehmen dar. Dies ist aus Sicht der SAB störend und falsch. Die meisten ausländischen Unternehmen können – wie im Vernehmlassungsbericht ausführlich dargestellt – bereits in ihren Ländern von Fördermassnahmen für die Umstellung auf elektrische Antriebe profitieren. Die Schweiz muss hier nicht noch zusätzliche Anreize für die ausländischen Unternehmen setzen. Die Schweiz muss

vielmehr die einheimischen Unternehmen in der Umrüstung unterstützen. Die SAB könnte diesbezüglich einen Investitionsbeitrag an schweizerische Unternehmen unterstützen, ohne diesen jedoch an ein Rabattsystem zu koppeln, von dem wie in der Vernehmlassung vorgeschlagen auch ausländische Unternehmen profitieren würden. Ein derartiger Investitionsbeitrag ist gerade für die vielen kleinen Transportunternehmen in den Berggebieten und ländlichen Räumen wichtig, die weniger finanzkräftig sind als grosse Unternehmen.

Nachfolgend beantworten wir die gestellten Fragen.

Zielsetzungen

1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?*

Ja, die LSVA muss weiterentwickelt werden, so dass auch Lastwagen mit alternativen Antrieben erfasst werden.

2. *Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?*

Wir sind der Auffassung, dass der Schwerverkehr auch bei einer Umstellung auf alternative Antriebe weiterhin externe Kosten verursacht und deshalb einen Beitrag zur Deckung dieser ungedeckten Kosten leisten muss.

3. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?*

Die LSVA ist ein zentraler Pfeiler der schweizerischen Verlagerungspolitik. Es ist richtig, dass in Zukunft auch Lastwagen mit alternativen Antrieben der LSVA unterstellt werden, da sonst der Anreiz zur Verlagerung reduziert würde.

4. *Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?*

Im Rahmen der Verhandlungen über die Weiterentwicklung der Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU wurde bestätigt, dass bestehende Schweizer Sonderregeln im Strassenverkehr wie das Sonntags- und Nachfahrverbot, das Kabotageverbot, die Gewichtslimiten und die LSVA weitergeführt werden sollen. Diese Massnahmen sind wichtige Elemente der schweizerischen Verlagerungspolitik. Im Rahmen der Weiterentwicklung der bilateralen Beziehungen wird die Schweiz auch Regelungen über staatliche Beihilfen übernehmen müssen. Diesbezüglich ist für die SAB entscheidend, dass auf das sogenannte Zwei-Pfeiler-Modell abgestützt wird, dass also staatliche Beihilfen in der Schweiz durch schweizerische Behörden überwacht werden. Die Frage von staatlichen Beihilfen wird sich u.a. bezüglich des vorgeschlagenen Rabattsystems und der Investitionsbeiträge stellen. Da die anderen europäischen Staaten ebenfalls finanzielle Fördermechanismen für die Umstellung auf elektrische Antriebe kennen, sollte dies aber kompatibel sein. Die in der vorliegenden

Vernehmlassung vorgeschlagenen Anpassungen sollten somit nach Möglichkeit im Rahmen des bestehenden LVA abgewickelt werden.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?*

Ja.

6. *Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?*

Die Frist ist aus unserer Sicht richtig angesetzt und erlaubt eine Umstellung der Fahrzeugflotten. Die Frist entspricht auch dem Zeithorizont, welcher bei der Beratung des revidierten CO₂-Gesetzes zur Diskussion stand. Für eine zeitnahe Umstellung der Fahrzeugflotten wird aber vor allem eine gezielte Förderung einheimischer Unternehmen wichtig sein (vgl. unsere Antwort auf Frage 12).

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. *Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?*

Ja.

8. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?*

Ja.

9. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?*

Ja.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

10. *Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?*

Ja. Diese Massnahme ist wichtig, um die Investitionssicherheit der betroffenen Unternehmen zu erhöhen.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

11. *Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?*

Variante 2, aber ohne Koppelung an ein Rabattsystem.

12. *Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?*

Variante 1 würde mit dem vorgeschlagenen Rabattsystem zu einer Subventionierung ausländischer Transportunternehmen führen. Dies muss aus Sicht der SAB vermieden werden, da diese oft bereits in ihren Herkunftsländern von Fördermassnahmen profitieren. Hingegen müssen für die Umstellung des Fuhrparks in der Schweiz Anreize geschaffen werden. Die SAB würde in diesem Sinne Investitionsbeiträge für einheimische Unternehmen unterstützen, jedoch ohne die vorgeschlagene Koppelung an ein Rabattsystem, welches auch ausländischen Unternehmen zugutekommen würde.

Die Förderung über Investitionsbeiträge müsste zudem so fokussiert werden, dass vor allem Fahrzeuge mit einer tieferen Laufleistung stärker gefördert werden. Damit würde ein gezielter Anreiz gesetzt, auch diese Fahrzeuge früher zu ersetzen, als es der eigentliche Investitionszyklus vorsehen würde. Bei Fahrzeugen mit hoher jährlicher Laufleistung darf davon ausgegangen, dass Ersatzinvestitionen früher anfallen und somit die Umstellung auf alternative Antriebe früher erfolgt. Investitionsbeiträge sind zudem insbesondere für kleinere Transportunternehmen von grosser Bedeutung, da diese Unternehmen tendenziell weniger finanzkräftig sind als grosse Speditionsfirmen. Somit sind die Investitionsbeiträge gerade für die zahlreichen Transportunternehmen in den Berggebieten und ländlichen Räumen von grosser Bedeutung.

13. *Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?*

Siehe die Antwort zu Frage 13.

Rechtsanpassungen

14. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Wir unterstützen die Anpassungen im Schwerverkehrsabgabegesetz. Die SAB steht jedoch dem neuen Bundesgesetz über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs skeptisch gegenüber. Aus Sicht der SAB muss eine Subventionierung ausländischer Transportunternehmen vermieden werden, da diese oft bereits in ihren Herkunftsländern von Fördermassnahmen profitieren. Hingegen müssen für die Umstellung des Fuhrparks in der Schweiz Anreize geschaffen werden. Die SAB würde in diesem Sinne Investitionsbeiträge für einheimische Unternehmen unterstützen, jedoch ohne die vorgeschlagene Koppelung an ein Rabattsystem, welches auch ausländischen Unternehmen zugutekommen würde.

Zu beachten ist auch, dass Lastwagen, welche vorwiegend im Binnenverkehr zum Einsatz kommen, oft eine geringere Laufleistung aufweisen als Lastwagen im Transitverkehr. Der Investitionszyklus ist deshalb grösser. Dies betrifft insbesondere auch schwere Motorfahrzeuge für den Güterverkehr in den Berggebieten und ländlichen Räumen. Der Fokus einer allfälligen Förderung mit Mitteln aus der LSWA müssten also vor allem auf diese Unternehmen fokussiert werden.

Weitere Bemerkungen

15. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVa weiterentwickelt werden könnte?

Die SAB hat in der Vergangenheit wiederholt die Einführung einer Alpentransitabgabe gefordert. Eine derartige Abgabe könnte unabhängig von der Antriebsart der schweren Motorfahrzeuge für den Güterverkehr erhoben werden. Die SAB ist sich aber bewusst, dass eine derartige Alpentransitabgabe eine Änderung des LVA erfordern würde und dass die laufenden Verhandlungen mit der EU über die Weiterentwicklung der Beziehungen nicht noch mit einer derartigen Forderung überladen werden sollten.

16. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Das EU-Parlament hat sich im März 2024 für die Zulassung sogenannter Gigaliner, also Lastwagen bis 60 Tonnen - auf den Strassen der Europäischen Union ausgesprochen. **Die SAB lehnt es ab, die Zulassung von Gigaliner auch auf Schweizer Strassen zu ermöglichen.** Gerade im Gebirge sind die Strassen nicht für dieses Gewicht ausgerichtet. Zahlreiche Kunstbauten müssten saniert oder gar neu erstellt werden. Die Kosten müssten einmal mehr die Schweiz selber tragen, ohne auf eine finanzielle Unterstützung der EU zählen zu dürfen. Im Verhandlungsmandat für die Weiterentwicklung der bilateralen Beziehungen zur EU wurde klar festgehalten, dass die derzeit geltende 40-Tonnen-Limit nicht angetastet werden dürfe. Auch die SAB hat diesen Punkt in ihrer Stellungnahme zum Verhandlungsmandat klar unterstrichen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen!

Freundliche Grüsse

Arbeitsgruppe Berggebiet

c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung



Ruedi Lustenberger, Präsident



Claudia Reis-Reis, Sekretariat

De: Schreyer-Gonthier Maude <Maude.Schreyer-Gonthier@chgemeinden.ch>
Envoyé: mardi, 7 mai 2024 14:13
À: _BAV-FI Sekretariat
Objet: Révision partielle de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPLP)

Madame, Monsieur,

Dans votre courrier du 14 février dernier, vous avez soumis la révision de loi citée en titre à l'Association des Communes Suisses (ACS) pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1500 communes affiliées à l'ACS. Toutefois, après avoir étudié les documents, nous vous informons que l'ACS ne prendra pas position sur cet objet.

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

Maude Schreyer-Gonthier

Nouvelle adresse: Holzikofenweg 8, Case postale, 3001 Bern

Association des Communes Suisses

Responsable de projet
Énergie, aménagement, mobilité
Holzikofenweg 8
Case postale
3001 Berne
T: 031 380 70 03
maude.schreyer-gonthier@chgemeinden.ch
www.chcommunes.ch

Jours de travail : mardi, jeudi, vendredi



ACS – Ensemble pour des communes fortes

L'[Association des Communes Suisses](#) défend les intérêts des communes au niveau fédéral. Elle s'engage à ce que la marge de manœuvre des communes ne soit pas continuellement restreinte. Elle informe dans la «Commune Suisse» – [voici le lien vers l'édition actuelle](#) – sur son site internet et lors des réunions spécialisées sur des dossiers importants en matière de politique communale et sur des bons exemples pratiques. Elle encourage l'échange entre les communes avec le but d'augmenter leur capacité de performance.



Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC

Par courriel: finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 21 mai 2024

**Perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)
(révision partielle de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds) - Consultation**

Monsieur le Conseiller fédéral
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur le projet de perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (LPLP). L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

Considérations générales

Le Conseil fédéral propose de soumettre les poids lourds à propulsion électrique à la RPLP à partir de 2031. Les villes saluent cette intention. En effet, l'impact environnemental des véhicules lourds, qu'ils soient à propulsion conventionnelle ou électrique, demeure dans tous les cas plus important que celui du rail. La RPLP revêtant un rôle central dans la politique de transfert du trafic de marchandises transalpin, son évolution est indispensable à l'atteinte des objectifs de transfert fixés. Le trafic des poids lourds affiche des coûts externes majeurs, qui ne doivent pas être couverts par la collectivité, comme le prévoit l'art. 85, al. 1 de la [Constitution fédérale](#) : émission de microplastiques issus du frottement des pneus, consommation d'espace, bruit, etc. Or, le taux de couverture de ces coûts était estimé à seulement 61% en 2019 par l'ARE. Enfin, moderniser la RPLP doit permettre d'assurer le financement à long terme du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) : sans intégration des véhicules à propulsion électrique, ce sont plusieurs milliards de francs qui y manqueraient à l'horizon 2035.



Demandes concernant les différentes dispositions

Il est difficile d'effectuer des prévisions quant aux **parts de marché** qu'atteindront les véhicules à propulsion électrique dans plusieurs années. Les chiffres actuels sont toutefois très bas (environ 250 véhicules en 2022), et nous nous rapprochons très rapidement de la fin de la décennie. Les villes craignent que le Conseil fédéral ne soit trop optimiste dans ses prévisions (40 à 50% des nouvelles immatriculations en 2030). Elles l'invitent à étudier une éventuelle entrée en vigueur dynamique de cette révision, qui dépendrait de l'évolution du marché : par exemple, les véhicules à propulsion électrique pourraient être soumis à la RPLP, dès qu'ils dépasseraient un certain pourcentage des nouvelles immatriculations ou de la flotte de poids lourds.

La différence entre les **deux futures catégories les plus économiques**, l'une pour les véhicules à propulsion électrique l'autre pour la dernière génération de ceux à propulsion conventionnelle, devrait correspondre à la différence réelle de coûts externes qui les sépare. L'UVS invite le Conseil fédéral à affiner les tarifications proposées afin de ne pas générer de mauvaises incitations.

Pour la période transitoire après 2031, le Conseil fédéral propose deux types de **mesures d'appoint** : un rabais pour les véhicules à propulsion électrique ou des contributions d'investissement pour l'acquisition de ces véhicules. Toutes deux seraient limitées dans le temps. L'UVS salue tant l'une que l'autre option et estime que ce sera aux acteurs concernés de se prononcer pour le soutien qu'ils jugent le plus adéquat. Si les contributions d'investissement devaient être retenues, ces subventions devraient également pouvoir être utilisées pour le financement de l'infrastructure de recharge. Ceci est particulièrement pertinent pour les petites entreprises de transport, pour lesquelles les investissements initiaux en matière d'infrastructure peuvent s'avérer dissuasifs.

Le Conseil fédéral ne prévoit pas d'exonérer les camionnettes de livraison de plus de 3,5 tonnes, même si le dépassement de cette limite n'est dû qu'au poids important de la batterie électrique. Cela signifierait que des camionnettes conventionnelles de taille identique bénéficieraient désormais d'un avantage concurrentiel, n'étant pas soumises à la RPLP. Cela semble aller à l'encontre des objectifs de cette révision. Par ailleurs, l'UVS invite le Conseil fédéral à étudier de manière approfondie la possibilité de soumettre tous les **véhicules de plus de 2,5 tonnes** à la RPLP. Ces véhicules produisent eux-aussi des externalités importantes, tout particulièrement en milieu urbain. L'exonération actuelle constitue une incitation à reporter une partie du transport de marchandises vers ces véhicules. Le Parlement a certes rejeté une motion ([20.4509](#)), qui demandait de manière contraignante la mise sur un pied d'égalité entre camions (> 3,5 tonnes) et véhicules de livraison (< 3,5 tonnes). Or, l'UVS estime que cette proposition mérite d'être étudiée de manière plus approfondie (cf. pages 6 et 7 de la [prise de position](#) de l'UVS). Le Conseil fédéral devrait présenter les contours que pourraient prendre une réforme allant dans ce sens, afin que le Parlement puisse disposer de toutes les informations nécessaires à la tenue d'une discussion technique. Ces travaux pourraient être menés en parallèle de cette révision.

A noter enfin que les **vélos-cargos** constituent une alternative intéressante pour la distribution de marchandises sur le dernier kilomètre en milieu urbain. Au point 1.4.8 de son [rapport](#), le Conseil fédéral affirme qu'il n'existe pas d'alternative aux livraisons par camion ou camionnette en ville. Si un report vers le rail n'est certes pas possible à cette échelle, le vélo-cargo présente toutefois des avantages pour la distribution de certaines marchandises sur ce dernier kilomètre. Un report vers ce moyen



de transport serait souhaitable. Il devrait donc être encouragé. Soumettre les camionnettes de livraison à la RPLP irait dans ce sens.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.

Union des villes suisses

Président

Anders Stokholm
Maire de Frauenfeld

Directeur

Martin Flügel

Copie Association des Communes Suisses

4. Gesamtschweizerische
Dachverbände der Wirtschaft /
associations faîtières de
l'économie qui œuvrent au
niveau national / associazioni
mantello nazionali
dell'economia

Carnal Yoann BAV

De: Maeder Sabine <maeder@arbeitgeber.ch>
Envoyé: vendredi, 15 mars 2024 11:15
À: _BAV-FI Sekretariat
Objet: Vernehmlassung LSVA / procédure de consultation LRPL / procedura di consultazione LTTP

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit in eingangs erwähnter Sache Stellung nehmen zu können.

Da diese Vorlage gemäss Dossieraufteilung zwischen economiesuisse und dem Schweizerischen Arbeitgeberverband von economiesuisse bearbeitet wird, verzichtet der SAV auf eine Stellungnahme zu dieser Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse
Sabine Maeder

Assistentin
SCHWEIZERISCHER ARBEITGEBERVERBAND
Hegibachstrasse 47
Postfach
8032 Zürich
Tel. +41 44 421 17 17
Direktwahl: +41 44 421 17 42
maeder@arbeitgeber.ch
<http://www.arbeitgeber.ch>





Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

23. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, SVAG): Stellungnahme economiessuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 haben Sie uns eingeladen, zur Weiterentwicklung der LSVA Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Wirtschaft bündeln wir die Interessen von 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und insgesamt rund 100'000 Schweizer Unternehmen. Alle diese Mitglieder sind an einem leistungsfähigen, sauberen und kostengünstigen Verkehrssystem interessiert. Dazu gehört ein intakter Güterverkehr, der für die Versorgung der Bevölkerung und der Unternehmen gleichermassen von hoher Bedeutung ist.

Mit der Absicht des Bundesrats, erneuerbar betriebene LKW künftig in die LSVA einzubinden, sind wir grundsätzlich einverstanden. Zwar ist die LSVA-Befreiung für alternative Antriebe aktuell ein wichtiger Anreiz für die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs, die steigenden Marktanteile werden eine Systemintegration mittelfristig jedoch unumgänglich machen. Entscheidend ist, dass in dieser Übergangsphase Planungssicherheit besteht und keine Investitionsanreize zerstört werden. Die Kernelemente der Vernehmlassungsvorlage werden diesem Ziel gerecht. Darüber hinaus darf die Zielfunktion der LSVA jedoch nicht angetastet werden: Das Primärziel ist und bleibt die Internalisierung der ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs, abzüglich des Nutzens. Die Infrastrukturfinanzierung, die Steigerung der Attraktivität des Schienengüterverkehrs und die Verkehrsverlagerung sind Sekundärziele. Eine Änderung des geltenden Kostendeckungsprinzips und eine Streichung der Tarifobergrenzen lehnen wir entschieden ab. Hingegen begrüßen wir die Rücksichtnahme auf die rund siebenjährigen Investitionszyklen bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge. Dieses Prinzip sollte noch stärker im SVAG verankert werden.

Weitere Ausführungen zu unserer Position finden Sie nachfolgend sowie im beiliegenden Fragebogen und in der beiliegenden Synopse.

Ein leistungsfähiger, sauberer und günstiger Güterverkehr als Standortfaktor

Logistik und Güterverkehr sind für das Funktionieren einer Volkswirtschaft unverzichtbar. Dies gilt insbesondere für eine kleine, international vernetzte Volkswirtschaft. Die Schweiz hat die LSVA im Rahmen des Verlagerungsauftrags im Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse ins Leben gerufen und ist damit insgesamt gut gefahren. Der Marktanteil der Schiene liegt heute bei etwa 74 Prozent, ohne dass die Effekte der fertiggestellten NEAT bereits voll spürbar sind. Gleichzeitig ist der Fahrzeugpark auf der Strasse so sauber wie nie zuvor. Der Anteil der Euro 6 Fahrzeuge auf der Strasse lag 2021 bei 80 Prozent, die Fahrleistung älterer Euro-Klassen als 5 lag noch bei 3 Prozent. Die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs konnten somit substantiell reduziert werden. Das ist im Wesentlichen ein Verdienst der LSVA, der noch dazu in einem einigermaßen verträglichen wirtschaftlichen Rahmen erreicht werden konnte.

Gemäss dem Bundesamt für Statistik kommen die Verkehrsnutzenden im Strassengüterverkehr mit schweren Fahrzeugen für 91 Prozent der finalen Kosten auf. 800 Mio. CHF bleiben ungedeckt und werden auf die Allgemeinheit abgewälzt. Somit besteht die Aufgabe der LSVA darin, diese 800 Mio. CHF zusätzlich zu internalisieren.

Es braucht eine Weiterentwicklung der LSVA, keine Ausweitung und keinen Kurswechsel

Vor diesem Hintergrund stellt sich zunächst die Frage, ob die Verlagerungswirkung der LSVA noch gestärkt werden kann. Die Luft wird eindeutig dünner: Mit der Einführung der EURO 7 Norm wird in den nächsten Jahren ein letzter verbesserter Standard für Verbrennungsmotoren eingeführt. Damit ist nochmals eine Ausdifferenzierung der LSVA-Tarife möglich. Zweifellos besteht auch durch die Integration von neuen Antrieben im Gleichschritt mit der EU noch ein zusätzliches Potential. Dennoch ist absehbar, dass die externen Kosten des Schwerverkehrs weiter sinken und irgendwann einmal vollständig internalisiert sind. Dies akzentuiert bereits offenkundige Zielkonflikte: Das Lenkungs- und Internalisierungsziel der LSVA wird damit erreicht, aber das Finanzierungsziel verfehlt. Die Verschiebung der Zielfunktion der LSVA und die Ausweitung können nicht die Lösung dieses Problems sein. Deshalb lehnen wir Änderungen der Netto-Betrachtung (Kosten abzüglich Nutzen des Schwerverkehrs), des Kostendeckungsprinzips und der Tarifobergrenzen kategorisch ab. Die Wirtschaft ist nicht bereit, eine LSVA zu finanzieren, die vorwiegend einen Steuercharakter hat.

Je stärker die externen Kosten des Schwerverkehrs reduziert und internalisiert sind, desto mehr sollte sich die Verlagerungspolitik stattdessen mit der Attraktivität der Schiene befassen. Diese muss weiterhin verlässlicher und kundennäher werden, um zusätzliche Gütermengen anzuziehen. Auch im nördlichen und südlichen NEAT-Zulauf müssen stabile oder zumindest anpassungsfähige Verhältnisse herrschen. Ereignisse wie die Streckensperrung in Rastatt im August 2024 führen zu einem Vertrauensverlust in die Bahn, die auch eine höhere LSVA nicht aufwiegen kann.

Beschränkung der Vorlage auf das Wesentliche

Die Vernehmlassungsvorlage setzt die Kernidee der Systemintegration erneuerbarer Antriebe gut um. Insbesondere wird spürbar auf die Investitionszyklen der Wirtschaft Rücksicht genommen, indem Änderungen an den Rahmenbedingungen jeweils mit siebenjähriger Vorlaufzeit implementiert werden sollen. Dieses Prinzip sollte noch stärker im Entwurf zum SVAG Eingang finden. Auch das vorgesehene Rabattsystem und die Investitionsbeiträge für den Schwerverkehr sind unter diesem Gesichtspunkt positiv zu werten. Die Rabatte verhindern, dass Investitionen kurz vor dem Systemwechsel gehemmt werden. Die Investitionsbeiträge sind insofern zu begrüßen, als dass damit die LSVA direkt der Dekarbonisierung des Strassenverkehrs zugutekommt. Insgesamt sollte sich die Vorlage auf diese Kernelemente beschränken und weitere Eingriffe ins System unterlassen.

Seite 3

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSV (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes, SVAG): Stellungnahme economiesuisse

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Bei Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung, Bereichsleiter
Infrastruktur, Energie & Umwelt



Lukas Federer
Stv. Bereichsleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

Beilage erwähnt



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Wir sind grundsätzlich damit einverstanden, alternative Antriebe künftig in der LSVa zu erfassen. Hingegen lehnen wir Änderungen in der Zielfunktion und Spielregeln der LSVa, wie sie die Vorlage ebenfalls an verschiedenen Stellen enthält, entschieden ab.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Gemäss dem Bundesamt für Statistik kommen die Verkehrsnutzenden im Strassengüterverkehr mit schweren Fahrzeugen für 91 Prozent der finalen Kosten auf. 800 Mio. CHF bleiben ungedeckt und werden auf die Allgemeinheit abgewälzt. Somit besteht die Aufgabe der LSVa darin, diese 800 Mio. CHF zusätzlich zu internalisieren.

<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/kosten-finanzierung.assetdetail.811-2000.html>

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVa gestärkt werden muss?

Gemäss Verlagerungsbericht des Bundes konnte die Anzahl der alpquerenden Lastwagenfahrten u.a. dank der LSVa in den letzten zwanzig Jahren um etwa ein Viertel reduziert werden. Dies bei einem Transportmengenwachstum von etwa X Prozent. Das ist signifikant und in Europa einmalig. Der Marktanteil der Schiene liegt bei etwa 74 Prozent. Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und der Vervollständigung der NEAT sind weitere Marktanteilsgewinne zu erwarten. Der Anteil der Euro 6 Fahrzeuge auf der Strasse lag 2021 bei 80 Prozent, die Fahrleistung älterer Euro-Klassen als 5 lag noch bei 3 Prozent.



Vor diesem Hintergrund stellt sich zunächst die Frage, ob die Verlagerungswirkung der LSVA noch gestärkt werden kann. Zweifellos besteht durch die Integration von neuen Antrieben im Gleichschritt mit der EU noch ein zusätzliches Potential. Da die Strasse aber immer sauberer wird, muss der Fokus der Verlagerungspolitik zwingend auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene schwenken. Diese muss weiterhin verlässlicher und kundennäher werden, um zusätzliche Gütermengen anzuziehen. Auch im nördlichen und südlichen NEAT-Zulauf müssen stabile oder zumindest anpassungsfähige Verhältnisse herrschen. Ereignisse wie die Streckensperrung in Rastatt im August 2024 führen zu einem Vertrauensverlust in die Bahn, die auch eine LSVA nicht aufwiegen kann.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Ja. Eine Anpassung des Landverkehrsabkommens ist nicht opportun, solange das Verhältnis zu Europa nicht im Rahmen der Bilateralen III stabilisiert wurde.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Sofern der Bundesrat aufgrund der Signale der EU im gemischten Ausschuss davon ausgeht, dass diese Auslegung akzeptiert wird: Ja.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Die Integration soll frühestens per 2031 erfolgen, um die aktuellen Investitionsanreize aus der LSVA-Befreiung nicht zu zerstören. Der Planungshorizont bei Fahrzeuginvestitionen beträgt rund sieben Jahre, dies sollte in den Rahmenbedingungen berücksichtigt werden.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja. Insb. die Einteilung der Abgabekategorien mit sieben Jahren «Vorlaufzeit» erscheint uns sehr sinnvoll. Im Übrigen ist die bestehende Regelung gemäss Art. 14 Abs. 3 SVAV beizubehalten: Fahrzeuge, die der besten Abgabekategorie 3 zugeteilt werden, sollen für sieben Jahre dort verbleiben.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja, wobei wir eine Abklassierung erst nach 2031 und der Systemintegration der elektrischen Fahrzeuge befürworten.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Nur sofern dies nicht zu einer vorzeitigen Abklassierung von Euro-VI-Fahrzeugen führt (siehe vorherige Antwort).

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Ja (siehe Antwort auf Frage 7).

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

A priori bestehen Vorbehalte gegenüber einer Förderung. Zum einen sind solche Fördersysteme mit neuen Finanzflüssen (über den Staat) verbunden, die zwangsläufig Reibungsverluste verursachen. Andererseits sind Fördertatbestände erfahrungsgemäss nicht temporär, sondern werden von der Politik perpetuiert. Drittens verstärkt die Zweckbindung der LSVA den Konflikt zwischen Finanzierungs- und Lenkungsziel der LSVA. Aus unserer Sicht ist die LSVA nach wie vor eine Lenkungsabgabe, die möglichst wenig Einnahmen generieren soll, weil die externen Kosten des Schwerverkehrs internalisiert oder reduziert sind. Die LSVA ist hingegen keine Steuer zur fortwährenden Finanzierung von Staatsausgaben.

Trotz diesen kritischen Erwägungen und einer resultierenden Präferenz für ein reines Rabattsystem, unterstützen wir Variante 2. Dies vor allem, da sich im Rahmen der Totalrevision des Güterverkehrs eine massive Umverteilung von der Strasse zur Schiene abzeichnet. Sollte der LSVA im Rahmen dieser Vorlage tatsächlich eine halbe Milliarde Franken entzogen werden, um den Betrieb von SBB Cargo zu finanzieren, ist es im Sinne gleich langer Spiesse absolut gerechtfertigt, dass auch LSVA Gelder direkt für die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs zugeführt werden. Dies hat direkt positive Auswirkungen auf die externen Kosten des Verkehrs und dient somit dem Verfassungsziel der LSVA.

Das vorgeschlagene Rabatt-System müsste angepasst werden, um in der Übergangsphase tatsächlich einen positiven Effekt auf die Elektrifizierung des Schwerverkehrs zu erzielen. Einerseits fordern wir einen Rabatt von 50 Prozent; die vorgeschlagenen 25 Prozent sind zu tief, um den «Systembruch» für Investitionen nahe an 2031 abzufedern. Andererseits lehnen wir die degressive Ausgestaltung ab. Diese wirkt arbiträr und verkompliziert die Planung einer Investition unnötig. Drittens fordern wir, dass die Übergangslösung nicht für fünf Jahre gilt, sondern für sieben Jahre ab Inverkehrsetzung der Fahrzeuge (spätestens 2031). Diese Frist ist kongruent mit den

übrigen Fristen der Vernehmlassungsvorlage und mit den Investitionszyklen im Schwerverkehr.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Siehe Antwort auf Frage 12.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Die Transportleistung als Bemessungsgrundlage erscheint uns wenig zielführend. Dies führt zu unverhältnismässigem Vollzugsaufwand und hat im Übrigen nichts mit den unternehmerischen Realitäten zu tun (die Transportleistung ist nicht allein ausschlaggebend für eine Investitionsentscheidung). Stattdessen würden wir pauschale Beiträge bevorzugen.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Unsere Kommentare und Änderungsanträge zur Synopse finden Sie nachfolgend.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Nein.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Siehe Vernehmlassungsantwort. Wir betonen insbesondere die Ablehnung ggü. Änderungen am Kostendeckungsprinzip und an der Streichung der Tarifobergrenzen.

Geltendes SVAG	VE-SVAG	Antrag economiesuisse
<p>Art. 1 Abs. 1 Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.</p>	<p>Art. 1 Abs. 1 Mit der <u>leistungsabhängigen</u> Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren <u>Infrastrukturkosten</u> und <u>die ihm zurechenbaren</u> Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.</p>	<p>Art. 1 Abs. 1 Wir beantragen die Beibehaltung des Konzepts der Wegekosten gem. geltendem Recht.</p>
<p>Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann die Abgabe nach Fahrzeugkategorien abstufen.</p>	<p>Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann <u>diesen Betrag an die Teuerung anpassen. Er kann Abgabekategorien für Fahrzeuge festlegen.</u></p>	<p>Art. 4 Abs. 2 Keine Stellungnahme.</p>
<p>Art. 6 Abs. 1 Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern.</p>	<p>Art. 6 Abs. 1 <u>Die Höhe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) richtet sich für jedes Fahrzeug nach:</u> <u>a. dem höchstzulässigen Gesamtgewicht;</u> <u>b. den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern; und</u> <u>c. den Emissionen oder dem Verbrauch.</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 1 Im Hinblick auf die Differenzierung zwischen elektrischen Fahrzeugen und konventionellen Antrieben macht die Ergänzung Sinn. Wir beantragen allerdings eine Beschränkung von lit. c auf «Emissionen».</p>
<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der Abgabe herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der <u>LSVA</u> herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 Keine Stellungnahme.</p>
<p>Art. 6 Abs. 3 Zusätzlich kann die Abgabe emissions- oder verbrauchsabhängig erhoben werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 3 <u>Die Höhe der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) richtet sich nach der Art und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs.</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 3 Keine Stellungnahme.</p>
<p>Art. 7 Abs. 1 Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und</p>	<p>Art. 7 Abs. 1 <u>Die Höhe der Abgabe ist so zu bemessen, dass die</u></p>	<p>Art. 7 Abs. 1 Wir beantragen die Beibehaltung des geltenden</p>

<p>die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</p>	<p><u>ungedeckten Infrastrukturkosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit gedeckt sind, soweit der Abgabenhöhe nicht völkerrechtliche Verträge oder der Abgabebemessung erhebungs- und berechnungstechnische Gründe entgegenstehen. Der Ertrag der Abgabe darf die Gesamtheit dieser Kosten nicht übersteigen.</u></p>	<p>Rechts. Die Zielfunktion der LSVA sollte nicht angetastet werden. Der ergänzende Hinweis auf das LVA wirkt redundant.</p>
<p>Art. 7 Abs. 2 Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</p>	<p>Art. 7 Abs. 2 <u>Die Berechnung der</u> Kosten zulasten der Allgemeinheit <u>wird periodisch nachgeführt.</u> Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen. (vgl. Art. 7 Abs. 3 SVAG)</p>	<p>Art. 7 Abs. 2 Wir beantragen die Beibehaltung des geltenden Rechts. Die Netto-Betrachtung von Kosten und Nutzen ist aus Sicht der Wirtschaft zentral. Die Zielfunktion der LSVA sollte nicht verschoben werden.</p>
<p>Art. 7 Abs. 3 Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</p>	<p>Art. 7 Abs. 3 <i>Streichen (neu Abs. 2)</i></p>	<p>Art. 7 Abs. 3 In Konsequenz der Position zu Abs. 1 fordern wir die Beibehaltung des geltenden Rechts.</p>
<p>Art. 8 Abs. 1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen. b. Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen beträgt der Tarif höchstens 3 Rappen. Der Bundesrat kann diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen um höchstens einen Fünftel reduzieren. c. Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 gilt der jeweilige Tarif als Durchschnitt; er wird bei 	<p>Art. 8 Abs. 1 <u>Für die Erhebung der LSVA legt der Bundesrat Abgabekategorien für Fahrzeuge fest.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 1 Keine Stellungnahme.</p>

<p>Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p>		
<p>Art. 8 Abs. 2 Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabesatz nach Absatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen</p>	<p>Art. 8 Abs. 2 <u>Dabei berücksichtigt er die Emissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge, insbesondere:</u> a. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Schadstoffemissionen</u> b. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Treibhausgasemissionen oder</u> c. <u>die Energieeffizienz</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 2 Wir beantragen eine Beschränkung der neuen Bestimmung auf die Emissionen und die Streichung des Verbrauchs, resp. der der Energieeffizienz als massgebende Grössen.</p>
<p>Art. 8 Abs. 3 Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat: a. die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs; b. die Belastung der Volkswirtschaft; c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; d. die Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu fördern; e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen.</p>	<p>Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 3 Wir unterstützen die vorgeschlagene Änderung, fordern jedoch ergänzend die Formalisierung der beabsichtigten Regelung, dass Änderungen mit sieben Jahren Vorlaufzeit kommuniziert werden.</p>
<p>Art. 8a Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8a Abs. 1 <u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest. (vgl. Art. 8 Abs.1 SVAG)</u></p>	<p>Art. 8a Abs. 1 Wir unterstützen hier die die Position des Nutzfahrzeugverbandes ASTAG und fordern folgende Änderung: Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</p>

		<p>a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 3,0 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen.</p> <p>b. Der jeweilige Tarif gilt als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p> <p>alternativ:</p> <p>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</p> <p>Der gewichtete Durchschnitt der Tarife beträgt höchstens 325 Franken für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 40 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegt. Die Gebühr für die Kategorie mit dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 Franken.</p>
<p>Art. 8a Abs. 2 (neu)</p>	<p>Art. 8a Abs. 2 <u>Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere:</u></p> <p>a. die Berechnungen der ungedeckten <u>Infrastrukturkosten</u> und der Kosten zulasten der Allgemeinheit; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. a, SVAG)</p> <p>b. die Belastung der Volkswirtschaft <u>durch den Schwerverkehr</u>; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. b, SVAG)</p>	<p>Art. 8a Abs. 2 Wir beantragen die Beibehaltung des Konzepts der Wegekosten gem. geltendem Recht sowie der Netto-Betrachtung von Kosten und Nutzen des Verkehrs. Die Zielfunktion der LSVA sollte nicht angetastet werden.</p>

	<p>c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. c, SVAG)</p> <p><u>d. die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. d, SVAG)</u></p> <p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. e, SVAG)</p> <p><u>f. die Teuerung (vgl. Art. 8 Abs. 2, SVAG)</u></p>	
<p>Art. 8b Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 1 <u>Die Zuteilung zur Abgabekategorie erfolgt:</u></p> <p><u>a. bei inländischen Fahrzeugen: bei der Verkehrszulassung;</u></p> <p><u>b. bei ausländischen Fahrzeugen: bei der Einfahrt ins Zollgebiet.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 1 Einverstanden.</p>
<p>Art. 8b Abs. 2 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 2 <u>Erbringt die abgabepflichtige Person keinen Nachweis, zu welcher Kategorie ihr Fahrzeug gehört, so wird dieses der Abgabekategorie mit dem höchsten Tarif zugeteilt.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 2 Einverstanden.</p>
<p>Art. 8b Abs. 3 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 3 <u>Erbringt sie den Nachweis im Nachhinein, so wird das Fahrzeug neu zugeteilt. Wird es dabei einer Abgabekategorie mit einem tieferen Tarif zugeteilt, so hat die abgabepflichtige Person Anspruch auf Rückerstattung der zu viel bezahlten Abgaben abzüglich einer Gebühr für den administrativen Aufwand. Der Bundesrat kann einen Mindestbetrag für die</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 3 Einverstanden.</p>

	<u>Rückerstattung festlegen.</u>	
Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die Abgabe nach Ermessen veranlagt werden.	Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die <u>LSVA</u> nach Ermessen veranlagt werden.	Art. 11 Abs. 3 Einverstanden.
Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der Abgabe kann als automatisierte Einzelentscheidung nach Artikel 21 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.	Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der <u>LSVA</u> kann als automatisierte Einzelentscheidung nach <u>Artikel 12</u> des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.	Art. 11 Abs. 4 Einverstanden.
Art. 19 Abs. 2 Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.	Art. 19 Abs. 2 Der Bund <u>weist seinen</u> Anteil am Reinertrag <u>dem</u> <u>Bahninfrastrukturfonds nach dem</u> <u>Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013 zu.</u>	Art. 19 Abs. 2 Wir beantragen die Beibehaltung des geltenden Rechts. Die Zielfunktion der LSVA sollte nicht angetastet werden.
Art. 19 Abs. 2bis (neu)	Art. 19 Abs. 2bis <u>Sofern der Bundesrat in der Finanzplanung des Bahninfrastrukturfonds eine angemessene Reserve ausweist, verwendet der Bund die nicht für die Bildung der Reserve benötigten Mittel zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u>	Art. 19 Abs. 2bis Diese Bestimmung bringt im Vergleich zum bestehenden Recht keinen Mehrwert. Wir beantragen deshalb die Streichung. Die Zielfunktion der LSVA sollte nicht angetastet werden.

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 08.05.2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden (sowie mit der Beantwortung des Fragekatalogs im Anhang) gerne Stellung.

Seit 2001 erhebt der Bund die LSVA für alle Fahrten von Benzin- und Dieselfahrzeugen ab 3.5 Tonnen. Die LSVA trägt einerseits dazu bei, die Infrastruktur- und teilweise die externen Kosten des Schwerverkehrs zu decken und ist andererseits die zentrale Lenkungsmassnahme für die Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene. Um diesen Zielen weiter – und verstärkt – gerecht zu werden, bedarf die LSVA dringend einer Anpassung. Dies deswegen, weil aufgrund der technischen Entwicklungen mittlerweile 90 Prozent der Lastwagen in die günstigste Abgabekategorie eingeteilt sind und die ebenfalls immer stärker in Verkehr gesetzten Fahrzeuge mit Batterie- und Wasserstoffelektroantrieb sogar komplett von der LSVA befreit sind.

Vor diesem Hintergrund begrüsst der SGB den generellen Ansatz der vorgeschlagenen Änderungen des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG). Insbesondere die Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in das LSVA-System ist wichtig damit die Verlagerungswirkung der LSVA erhalten bleibt und die Deckung der externen Kosten des Schwerverkehrs nicht erheblich sinkt. Bereits aktuell beträgt das ungedeckte Kostentotal des Schwerverkehrs gemäss offiziellen Berichten jährlich mehr als 1.4 Milliarden Franken. Die Ambition für die Weiterentwicklung der LSVA muss deshalb sein, die Wirksamkeit dieses Instrument im sich verändernden technischen Umfeld nicht nur zu erhalten, sondern klar zu steigern.

Damit Letzteres geschehen kann unterstützen wir die Forderung nach einem **möglichst schnellen Einbezug elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System** (das vorgeschlagene Jahr 2031 ist dafür zu spät). Aufgrund der Schweizer Kleinräumigkeit und den

kurzen Strecken im Binnenverkehr ist davon auszugehen, dass der Anteil batterie-elektrischer Lastwagen in der Schweiz schon sehr bald sehr schnell steigen wird. Es kann nicht sein, dass diese Lastwagen – deren externe Kosten ebenfalls erheblich sind – bis Ende 2030 von der LSVA befreit bleiben.

Angesichts der zu erwartenden schnellen Elektrifizierung des Strassengüterverkehrs sieht der SGB auch die vorgeschlagene Übergangsphase eines Abgabenrabatts für elektrisch angetriebene Güterfahrzeuge sehr kritisch. **Was wir komplett ablehnen**, ist die Variante 2 dieser "flankierenden Massnahmen", wonach als Alternative zu den Rabatten die privaten Schweizer Transportunternehmen auch mit **Investitionsbeiträgen für die Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotte** unterstützt werden könnten. Eine direkte Subventionierung des Strassengüterverkehrs – auch wenn er elektrisch betrieben wird – steht völlig quer zur Konzeption und den Zielsetzungen der LSVA und ist zudem bezüglich Kompatibilität mit dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union eher fragwürdig.

Ebenfalls fordern wir eine **Ausdehnung der LSVA auf Lieferwagen mit einem Gewicht von 2.5 bis 3.5 Tonnen**. Gerade bei diesen Fahrzeugen wächst die Verkehrsleistung deutlich und es sind heute in der Schweiz auffallend viele Klein-LKW mit einem Gewicht von knapp unter 3.5 Tonnen unterwegs. Diese heute gültige LSVA-Untergrenze setzt damit Fehlanreize für weniger Effizienz im Strassengüterverkehr, was es zu beheben gilt.

Darüber hinaus fordern wir eine kontinuierliche und vollständige **Anpassung der LSVA an die Teuerung**, eine grundsätzliche **Erhöhung der LSVA-Abgabesätze im Rahmen der Maximalvorgaben des Landverkehrsabkommens** sowie eine **Verschärfung der CO2-Neuwagenflottenziele** für schwerer Nutzfahrzeuge bis 2030 im Gleichschritt mit der EU.

Abschliessend möchten wir festhalten, dass die **Vorlage möglichst rasch integral in Kraft** gesetzt werden muss. Nur weil gewisse Umsetzungsbestimmungen allenfalls erst später relevant werden, gibt es keinen Grund, die Vorlage materiell etappiert umzusetzen.

Weitere Antworten unsererseits können Sie dem beigefügten ausgefüllten Fragekatalog entnehmen.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja. Würde die vollständige Befreiung von Elektrofahrzeugen beibehalten, sänke die Verlagerungswirkung der LSVa mittelfristig deutlich und die Internalisierung der externen Effekte nähme ab.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Ja. Gemäss ARE deckt die LSVa nur rund einen Drittel der externen Kosten. Der Allgemeinheit bleiben damit trotz LSVa ungedeckte Kosten von jährlich 1.4 Milliarden Franken.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVa gestärkt werden muss?

Ja. Die Verlagerungswirkung der LSVa muss so lange / stark ausgebaut werden, bis die gesetzlichen Verlagerungsziele erreicht worden sind.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVa innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVa den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Ja. Dabei gilt es aber zu betonen, dass der Handlungsspielraum innerhalb des Rahmens des LVA bei weitem nicht ausgeschöpft wird. Eine vollständige Anpassung der LSVa an die Teuerung ist deshalb ein wichtiger Schritt.



Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Die Integration sollte definitiv früher erfolgen. Auch Lastwagen mit Elektroantrieb verursachen hohe externe Kosten (Lärm, Boden-, Energie- und Ressourcenverbrauch, Unfälle etc.). Eine Totalbefreiung bis 2030 ist zu lange, da bis dann gemäss Prognosen die Vollkosten batterieelektrisch betriebener Fahrzeuge schon deutlich unter jene eines Diesel-LKW gesunken sein werden.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja, wir begrüßen Ersteres, unterstützen jedoch die Forderung, dass die EURO-VI-Fahrzeuge schon früher in die zweitgünstigste Abgabekategorie eingeteilt werden. Bereits heute werden elektrische und H2-LKW in Massenproduktion hergestellt, wodurch die EURO-VI-Lastwagen klar nicht mehr die am wenigsten umweltschädlichen Fahrzeuge sind.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja. Würde dies anders gehandhabt, bestünde der offensichtliche Anreiz, den Nachweis der Abgabekategorie bewusst zu erschweren oder zumindest zu verzögern

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Ja. Das garantiert den Transportunternehmen Planungssicherheit und fördert dadurch die nötigen privaten Investitionen in einen klimafreundlichen Fahrzeugpark.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Angesichts der zu erwartenden schnellen Elektrifizierung des Strassengüterverkehrs sieht der SGB die vorgeschlagene Übergangsphase eines Abgabenrabatts für elektrisch angetriebene Güterfahrzeuge (Variante 1) sehr kritisch. Was wir komplett ablehnen, ist die Variante 2 dieser "flankierenden Massnahmen", wonach als Alternative zu den Rabatten die privaten Schweizer Transportunternehmen auch mit Investitionsbeiträgen für die Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotte unterstützt werden könnten. Eine direkte Subventionierung des Strassengüterverkehrs – auch wenn er elektrisch betrieben wird – steht völlig quer zur Konzeption und den Zielsetzungen der LSVa und ist zudem bezüglich Kompatibilität mit dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union eher fragwürdig.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Siehe Antwort zu Frage 12.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Der SGB lehnt Investitionsbeiträge ab.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVa weiterentwickelt werden könnte?

- *Eine kontinuierliche und vollständige Anpassung der LSVa an die Teuerung.*
- *Eine Erhöhung der LSVa-Abgabesätze, so dass diese im Rahmen der Maximalvorgabe des LVA ausgereizt werden.*

- *Eine Verschärfung der CO2-Neuwagenflottenziele für schwerer Nutzfahrzeuge bis 2030 im Gleichschritt mit der EU.*
- *Eine Ausweitung der LSVa-Pflicht auch auf Fahrzeuge von 2.5-3.5 Tonnen.*

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

-



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verehr BAV
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 22. Mai 2024 sgv-ml/ym

Vernehmlassungsantwort: Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes SVAG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und über 600 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Die Vorlage hat vorderhand zum Ziel, elektrisch angetriebene Fahrzeuge ab 2031 in die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zu integrieren. Diese sollen in die günstigste Abgabekategorie aufgenommen werden, wobei die sich momentan darin befindenden Fahrzeuge mit Euro-Norm VI in die Abgabekategorie zwei abklassiert werden. Zudem sind flankierende Massnahmen vorgesehen. Zuletzt soll die Investitionssicherheit der Firmen verbessert werden, indem die Schwellenwerte zur Einteilung der Fahrzeugkategorien jeweils sieben Jahre im Voraus kommuniziert werden.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv befürwortet die grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage, welche die Integration elektrisch angetriebener Fahrzeuge in die LSVA sowie die Einführung flankierender Massnahmen zum Ziel hat. Er identifiziert jedoch auch zahlreiche schwerwiegende Mängel, zu denen er im Folgenden differenziert Stellung nimmt.

Unausgewogene Betrachtung des Strassengütertransports: Beim Studium der erläuternden Unterlagen zur vorliegenden Vernehmlassung fällt auf, dass intensiv auf die Nachteile des Schwerverkehrs und die von ihm verursachten Kosten eingegangen wird, um die Existenz und Weiterentwicklung der LSVA zu rechtfertigen. Der Nutzen des Strassentransports für Wirtschaft und Gesellschaft, welcher aus Sicht des sgv erheblich und systemrelevant ist und beispielsweise einen wichtigen Beitrag zur Versorgungssicherheit der Schweiz leistet, wird jedoch ausser Acht gelassen. Dies wird den Tatsachen rund um die LSVA-Debatte, und auch der ihr zugrundeliegenden Logik nicht gerecht. Der sgv fordert im Rahmen der Botchaft zuhänden des Parlaments eine ausgewogenere Darstellung.

Keine Änderung der Zielfunktion der LSVA: Gemäss Art. 1 des Schwerverkehrsabgabengesetzes (SVAG) ist das Hauptziel der LSVA die Internalisierung der vom Schwerverkehr verursachten externen Kosten. Erst an zweiter Stelle kommt das Ziel der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Eine Änderung dieser Zielfunktion der LSVA, wie sie von der Vorlage vorgesehen wird, lehnt der sgv ab. Dazu gehört vor allem die in Art. 7 E-SVAG vorgenommene Änderung, wonach die Höhe der LSVA so zu bemessen sei, dass die externen Kosten mindestens gedeckt sind. Bisher waren die externen Kosten als

Obergrenze für den LSVA-Ertrag definiert. Der sgv fordert diesbezüglich, die heutige Formulierung beizubehalten. Ansonsten würde die LSVA von einer bewährten Lenkungsabgabe zu einer reinen Steuer umfunktioniert, was keinesfalls im Interesse der Wirtschaft sein kann.

Beibehaltung der LSVA-Höchsttarife: Gleiches wie für die Ziele der LSVA gilt auch für die Definition der LSVA-Höchsttarife. Diese sind bisher in Art. 8 SVAG festgelegt und haben sich bewährt. Mit der Vorlage soll diese Definition mit Verweis auf das Landverkehrsabkommen (LVA) gestrichen werden. Indem die Schweiz die Definition vollkommen dem LVA unterstellt, gibt sie die Deutungshoheit für in der Schweiz geltende Tarife und damit auch ein Stück ihrer Autonomie auf. Eine derartige Vorgehensweise lehnt der sgv klar ab. Die LSVA-Höchsttarife sind weiterhin im SVAG festzulegen.

Kein Wechsel bei der Berechnungslogik: Ebenfalls kritisch eingestellt ist der sgv gegenüber der angedachten neuen Berechnungslogik der LSVA. Ein Wechsel von der Euro-Norm als Berechnungsgrundlage hin zu CO₂-Zielwerten wird zwar mit der Vorlage noch nicht vollzogen, allerdings werden dafür bereits die nötigen Vorarbeiten geleistet und Begrifflichkeiten angepasst. Im Zuge der grossen Unsicherheiten, welche bei den zugrundeliegenden Berechnungskriterien wie beispielsweise der Energieeffizienz noch herrschen, erachtet der sgv eine Umstellung auf die CO₂-Berechnungslogik als verfrüht, zumal sich die aktuelle Grundlage der Euro-Normen in der Schweiz durchaus bewährt hat. Daher plädiert der sgv dafür, die Anpassungen für eine Berechnung der LSVA auf Basis von CO₂-Zielwerten erst vorzunehmen, sobald die Folgen besser abschätzbar und die entsprechenden Voraussetzungen auf europäischer Ebene gegeben sind.

LSVA-Erträge sind nicht gefährdet: Der sgv anerkennt die Notwendigkeit, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA zu integrieren, da auch diese gewisse externe Kosten verursachen, die es zu internalisieren gilt. Obwohl die heutige LSVA-Befreiung entsprechender Fahrzeuge zu Ertragsausfällen führt, können diese jedoch kaum als hinreichender Grund für die Notwendigkeit eines Ausbaus der LSVA gelten. Denn allfällige Mindereinnahmen aufgrund der LSVA-Befreiung, bzw. einer geplanten Rabattierung und/oder Investitionsbeiträgen wird ausgeglichen einerseits durch zusätzliche LSVA-Einnahmen aus der prognostizierten Verkehrszunahme in den kommenden Jahren (siehe Verkehrsperspektiven 2050 des Bundesamts für Raumentwicklung), sowie andererseits durch zusätzliche Einnahmen aufgrund der Abklassierung von Fahrzeugen mit Euro-Norm VI (siehe dazu untenstehende Antworten zum Fragekatalog). Es kann demnach davon ausgegangen werden, dass die Mittelzuflüsse bei der LSVA mittelfristig mindestens stabil bleiben, wenn nicht sogar ansteigen, wodurch auch keine Unsicherheiten bezüglich der Finanzierung der vorgesehenen flankierenden Massnahmen (siehe weiter unten) bestehen dürfte. Aussagen über Mindereinnahmen in Höhe von mehreren Millionen Franken (siehe erläuternder Bericht, z.B. auf Seite 30) kann der sgv daher nicht unterstützen.

Fehlende Technologieneutralität: Ein weiteres Problem sieht der sgv in der fehlenden Technologieneutralität. Gemäss erläuterndem Bericht sollen «alle am Fahrzeugmarkt etablierten Antriebsarten [...] zukünftig in der LSVA berücksichtigt werden.» (Seite 36). Die Vorlage fokussiert jedoch lediglich auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Dem sgv ist bewusst, dass die Umsetzung der Technologieneutralität in der Praxis schwer zu vollziehen ist. Allerdings ist er auch der Ansicht, dass Gesetzestexte grundsätzlich keine detaillierten Vorgaben zur zu verwendenden Technologie machen sollten, da dies einerseits innovationshemmend wirken, und andererseits zu einer raschen Überalterung der gesetzlichen Grundlagen führen können. Daher fordert der sgv einen stärkeren Fokus auf eine technologieneutrale Ausgestaltung der Vorlage.

Gesetzliche Verankerung der Planungs- und Investitionssicherheit: Als zentrales Element der Vorlage erachtet der sgv die Planungs- und Investitionssicherheit. Daher begrüsst er die Einführung einer rollenden Planung in einem siebenjährigen Zyklus. Dies entspricht den Innovationszyklen in der wirtschaftlichen Realität und schafft Rechtssicherheit für die betroffenen Strassentransportunternehmen. Damit diese allerdings auch in der Praxis gegeben ist, muss die Planungssicherheit zwingend auf Gesetzesstufe, und nicht wie von der Vorlage vorgeschlagen nur auf Verordnungsstufe geregelt werden.

Mehr Verbindlichkeit bei den flankierenden Massnahmen: In Anbetracht der Tatsache, dass sich die Strassentransportbranche in den kommenden Jahren zwingend dekarbonisieren muss – allen voran aufgrund der Annahme des Klimaschutz- und Innovationsgesetzes durch das Stimmvolk im Jahre 2023 – ist es angebracht, eine bestimmte Übergangszeit nach der Aufhebung der LSVA-Befreiung elektrisch angetriebener Fahrzeuge vorzusehen, während derer flankierende Massnahmen zum Zuge kommen. Der sgv erachtet sowohl das Rabattsystem als auch die Investitionsbeiträge als sinnvolle Instrumente. Gerade für KMU sind die Investitionsbeiträge zentral, denn aufgrund der hohen Anschaffungskosten elektrisch angetriebener Fahrzeuge sind ebendiese bei kleineren Transportunternehmen noch nicht besonders weit verbreitet. Ein reiner Fokus auf das Rabattsystem würde diesen KMU die Teilhabe verunmöglichen. Denn wer sich erst gar kein Elektrofahrzeug anschaffen kann, kann auch nicht von den Rabatten profitieren. Ohne Investitionsbeiträge würde den KMU auch die Dekarbonisierung ihrer Fahrzeugflotte erheblich erschwert, was ihnen im Wettbewerb mit grösseren Firmen unfaire Nachteile einbringen würde. Daher setzt sich der sgv für eine Wahlmöglichkeit zwischen Rabatten und Investitionsbeiträgen ein. Jedoch gibt es bei beiden Massnahmen gewisse Unsicherheiten, die es zu beseitigen gilt. Beim Rabattsystem beschreibt der erläuternde Bericht, dass diese nicht gewährt werden, wenn «die Flotte bereits zu einem erheblichen Teil aus Fahrzeugen ohne fossile Energieträger besteht» (siehe Seite 60). Die «Erheblichkeit» wird jedoch nicht weiter definiert, was zu grossen Unsicherheiten für die Firmen führen kann. Diesbezüglich fordert der sgv eine Präzisierung. Ausserdem ist durch die «Kann-Formulierung» in Art. 2 des neuen Bundesgesetzes über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs keine Sicherheit gegeben, dass der Bundesrat das Rabattsystem auch tatsächlich einführt. Der sgv fordert eine verbindlichere Formulierung.

Gleiches gilt auch für die Formulierung bei den Investitionsbeiträgen (Art. 3). Weitere Unsicherheiten kommen in diesem Bereich hinzu, indem die Beiträge beispielsweise nur gesprochen werden, wenn genügend Liquidität im Bahninfrastrukturfonds vorhanden ist – welcher notabene zu einem Grossteil aus LSVA-Geldern gespeist wird. Die Chance, dass Unternehmen tatsächlich von den Investitionsbeiträgen profitieren können, schätzt der sgv bei einer Ausgestaltung gemäss der Vernehmlassungsvorlage als äusserst gering ein und fordert daher auch hier verbindlichere Formulierungen. Die dafür nötigen finanziellen Mittel dürften, wie oben erwähnt, aufgrund der zu erwartenden Entwicklungen verfügbar sein. Des Weiteren fordert der sgv, dass sich sowohl Rabatte als auch Investitionsbeiträge an der tatsächlichen Kostendifferenz bei der Anschaffung eines elektrisch angetriebenen Fahrzeugs im Vergleich zu einem herkömmlichen Diesel-Fahrzeug berechnen. Letztlich erachtet der sgv auch die Geltungsdauer für die flankierenden Massnahmen von fünf Jahren als eher knapp bemessen. Eine Anlehnung an die siebenjährige Planungssicherheit erachtet der sgv als angemessener.

Zusätzlich zu den oben ausgeführten Punkten nimmt der sgv zu den weiteren Fragen gemäss Fragekatalog wie folgt Stellung:

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja, der sgv anerkennt die Notwendigkeit der Integration elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Der sgv teilt diese Einschätzung nicht. Gemäss Berechnungen des Bundesamts für Statistik (siehe «Kosten und Finanzierung des Verkehrs») werden im Strassengüterverkehr mit schweren Nutzfahrzeugen 91 Prozent der Kosten durch die Verkehrsnutzenden gedeckt. Zudem sinken die externen Kosten mit zunehmender Weiterentwicklung der Antriebstechnologien immer weiter, sodass künftig mit einem noch höheren Kostendeckungsgrad zu rechnen ist.

Bei der Berechnung des Kostendeckungsgrads muss nach Ansicht des sgv neben den Kosten zwingend auch der Nutzen des Schwerverkehrs einbezogen werden. Daher lehnt er die vorgesehene Änderung

gemäss Art. 7, Abs. 1 E-SVAG ab, wonach die Abgabenhöhe nur noch gemäss der «ungedeckten Infrastrukturkosten» und der «Kosten zulasten der Allgemeinheit» (siehe Art. 7, Abs. 1 E-SVAG), und nicht mehr gemäss dem «Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs» (siehe Art. 7, Abs. 2 SVAG) erfolgt.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Der sgV weist darauf hin, dass es gemäss Art. 84 der Bundesverfassung in der Schweiz zwar einen Verlagerungsauftrag für den alpenquerenden, d.h. den grenzüberschreitenden Güterverkehr gibt, nicht jedoch für den Binnenverkehr. Die Verlagerungswirkung der LSVA ist vor diesem Hintergrund zu beurteilen.

Entsprechend schätzt der sgV die Verlagerungswirkung der LSVA als zielführend und erfolgreich ein. Es ist fragwürdig, inwiefern eine weitere Steigerung der Verlagerung künftig noch auf der LSVA-Erhebung beruhen kann. Gemäss dem erläuternden Bericht waren bereits 2008 nur noch geringe Verlagerungseffekte zu verzeichnen (siehe Seite 28). Demnach sollten künftige Verlagerungsbestrebungen vielmehr auf andere Kriterien als die LSVA, beispielsweise auf die Attraktivität des Schienengüterverkehrs abzielen.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Dass das LVA nicht tangiert wird, ist für den sgV zentral. Die darin enthaltenen Regelungen sind für die Schweizer Strassentransportbranche von grosser Bedeutung und dürfen nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Gemäss der Vorlage soll den Unternehmen eine Planungssicherheit über sieben Jahre hinweg gewährt werden. In Anbetracht der Schätzungen, dass die vorliegende Revision frühestens 2027 in Kraft treten kann, ist eine Integration elektrisch angetriebener Fahrzeuge nicht vor 2031 vorzunehmen. Es ist sicherzustellen, dass Investitionen weiterhin gefördert, und nicht gehemmt werden.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja, sofern die Abklassierung der Fahrzeuge mit Euro-Norm VI frühestens nach der Integration elektrisch angetriebener Fahrzeuge in die LSVA erfolgt. Allenfalls ist eine Abklassierung auch erst nach der Einführung der Euro-Norm VII in Betracht zu ziehen.

- 9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?**

Siehe dazu Antwort zu Frage 8.

- 10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?**

Ja.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

- 11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?**

Der sgV unterstützt die siebenjährigen Planungszyklen. Er fordert allerdings, dass diese auf Gesetzes- und nicht nur auf Verordnungsstufe verankert werden, um die für die Unternehmen nötige Rechtssicherheit zu schaffen.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

- 12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?**

Variante 2.

- 13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?**

Gerade für KMU sind die Investitionsbeiträge zentral, denn aufgrund der hohen Anschaffungskosten elektrisch angetriebener Fahrzeuge sind ebendiese bei kleineren Transportunternehmen noch nicht besonders weit verbreitet. Ein reiner Fokus auf das Rabattsystem würde diesen KMU die Teilhabe an der Förderung verunmöglichen. Denn wer sich erst gar kein Elektrofahrzeug anschaffen kann, kann auch nicht von den vorgesehenen Rabatten profitieren. Im Falle der Variante 1, d.h. ohne Investitionsbeiträge würde den KMU auch die Dekarbonisierung ihrer Fahrzeugflotte erheblich erschwert, was ihnen im Wettbewerb mit grösseren Firmen unfaire Nachteile einbringen würde. Im Sinne gleich langer Spiesse für alle Unternehmen, unabhängig ihrer Grösse, ist die Wahlfreiheit zwischen Rabatten und Investitionsbeiträgen zu bevorzugen.

- 14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?**

Eine Berechnung auf Basis der Transportleistung ist wenig praxistauglich, da sie vor allem Transportunternehmen im Nahverkehr benachteiligen würden, wo sich elektrische Fahrzeuge am stärksten lohnen.

Rechtsanpassungen

- 15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?**

Die verschiedenen Forderungen des sgV zu nötigen Anpassungen an den vorgesehenen Gesetzestexten sind der vorausgegangenen Stellungnahme zu entnehmen.

Weitere Bemerkungen

- 16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?**

Siehe dazu obenstehende Ausführungen.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Der sgv betont erneut seine Ablehnung gegenüber der Änderung der Zielfunktion der LSVA, der Streichung der LSVA-Höchsttarife, sowie der Änderung der Berechnung der Kostendeckung (siehe dazu Erläuterungen weiter oben).

Für weiterführende Details verweist der sgv auf die Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG. Als Mitglied des sgv vertritt die ASTAG die spezifischen Anliegen der in der Strassen-transportbranche tätigen KMU.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Urs Furrer
Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

5. Transportunternehmen/
Entreprises de transport/
impresa di trasporto



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Stellungnahme der Schweizerischen Post

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja. Für die Post ist es wichtig anzumerken, dass bei der Weiterentwicklung der LSVA nicht nur den elektrischen Antrieben Rechnung getragen wird, sondern auch andere alternative Antriebe berücksichtigt werden. Diese alternativen Antriebe sollten je nach Schadstoffausstoss in die entsprechende Kategorie eingereiht werden.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?
3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?
4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Aus Sicht der Post ist die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen per 01.01.2031 angemessen. Zeitgleich ist die LSVA-Befreiung von elektrischen Fahrzeugen bis Ende 2030 zentral, um die um den Anreiz auf elektrisch betriebene Fahrzeuge umzurüsten, nicht zu gefährden.



Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?
8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja. Es ist aber weiter zentral, nicht nur elektrische Antriebe in die günstigste Abgabekategorie aufzunehmen. Antriebe wie bspw. Biodiesel, Biogas oder HVO, die zu einer Verringerung des CO₂-Ausstosses beitragen, sollen ebenfalls entsprechend eingeordnet werden.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja. Es soll aber beachtet werden, ob die EURO-VII-Norm ausschliesslich CO₂-Emissionen oder auch andere Grenzwerte berücksichtigt. Sollte die EURO-VII-Norm gleiche CO₂-Grenzwerte wie die EURO-VI-Norm umfassen, ist zu prüfen, ob eine Abstufung der EURO-VI-Norm in die nächsttiefere Kategorie überhaupt sinnvoll ist oder ob beide Normen in der Kategorie «eine Stufe unter Elektro» zusammengefasst werden.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Ja. Aus Sicht der Post ist entscheidend, dass durch die Weiterentwicklung der LSVA zu jedem Zeitpunkt eine Planungssicherheit von mindestens 7 Jahren gegeben ist.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Die vorgeschlagenen Varianten (Wahl zwischen Subvention bei Kauf oder einem reduzierten Tarif) erscheinen zur weiteren Unterstützung bei der Umstellung auf Elektrofahrzeuge sinnvoll. Abhängig vom Tätigkeitsgebiet kann für ein Unternehmen eine der Varianten mehr Sinn machen als die andere.

Die Höhe der zu wählenden durchschnittlichen Transportleistung ist aus heutiger Sicht nur schwer zu beurteilen. Hier ist, unabhängig von der gewählten Höhe, die Planungssicherheit zentral. Die Höhe der gewählten Rabattsätze für elektrische Fahrzeuge (Art.2, Abs. 2) ist aus heutiger Sicht nur schwer zu beurteilen. Auch hier ist, unabhängig von der gewählten Höhe, die Planungssicherheit zentral.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?
14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Die Post ist grundsätzlich einverstanden, dass die LSVA gemäss Vorschlag des Bundesrates weiterentwickelt wird. Die Post begrüsst den Entscheid, Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3.5t auch weiterhin nicht der LSVA zu unterstellen.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Es ist zu begrüssen, dass auch im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge von den reduzierten LSVA-Sätzen profitieren. Wie bereits erwähnt, sollten auch weitere alternative Antriebe je nach Schwere des Schadstoffausstosses in die entsprechende Kategorie eingeteilt werden.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Europäische Union arbeitet aktuell an unterschiedlichen Vorschlägen zum (grenzüberschreitenden) Einsatz von überlangen LKWs, sog. Gigalinern. Grundsätzlich beurteilt die Post, analog der Meinung der meisten Schwerverkehrs- und Umweltverbände, Gigaliner jedoch als zu gross und zu schwer für das bestehende Schweizer Strassennetz.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

BLS Cargo AG
Bollwerk 27
3001 Bern
Schweiz

Bern, 28. Mai 2024

Stellungnahme zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes, SVAG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

BLS Cargo begrüsst die Vorlage und unterstützt die geplanten Massnahmen grundsätzlich, fordert aber in zu einigen Punkten Anpassungen und Ergänzungen.

Die LSVA war in den letzten Jahren ein zentrales Element der Verlagerungspolitik. Sie dient ebenso der Internalisierung der externen Kosten wie der Förderung der Entwicklung von Lastwagen mit weniger gesundheits- und umweltschädlichen Luftschadstoffemissionen. Das aktuelle LSVA-System stösst jedoch an seine Grenzen. Zur Erreichung des gesetzlichen Verlagerungsziels und der Klimaziele des Bundes ist ein grösserer Schienenanteil im Güterverkehr unerlässlich. Nicht zuletzt muss auch die Finanzierung des BIF über Mittel aus der LSVA weiterhin sichergestellt werden. Auch bisher nicht berücksichtigte Lastwagen mit emissionsarmen Antrieben und Lieferwagen verursachen Stau, Unfälle, Lärm, benötigen Platz, und müssen deshalb die externen Kosten via LSVA-Abgaben mittragen. Aus diesen Gründen begrüssen wir diese Weiterentwicklung der LSVA ausdrücklich.

Im Folgenden legen wir Ihnen unsere Positionen und Überlegungen, insbesondere zu den vorgesehenen zwei Massnahmen, dar:

1. Stärkung der Kostendeckung

Wir unterstützen den in der Vorlage gemachten Vorschlag vollumfänglich, dass neu auch elektrisch angetriebene Lastwagen der LSVA unterstellt werden sollen und diese in die tiefste Abgabekategorie eingestuft werden. Elektrofahrzeuge verursachen keine direkten Schadstoffemissionen und im Vergleich zu fossil angetriebenen Fahrzeugen tiefere externe Kosten.

Ebenso erachten wir es als sinnvoll, die heute umweltfreundlichsten Fahrzeuge mit fossilem Antrieb (EURO VI) in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren. Mit diesen Massnahmen wird die Kostendeckung der LSVA gestärkt und der Gütertransport auf der Schiene gefördert.

Zu überlegen ist, ob die LSVA schon vor 2031 auf elektrisch angetriebene Lastwagen ausgeweitet werden kann. In der EU wurde die Modernisierung der Maut über eine Revision der

EU-Wegekostenrichtlinie schon vor einigen Jahren beschlossen und nun in sehr vielen Ländern schon umgesetzt oder alsbald eingeführt. So haben beispielsweise Österreich und Deutschland die Maut-Reformen in Kraft gesetzt, in Belgien und den Niederlanden werden sie bald in Kraft treten. Die Schweiz hinkt daher mit ihrer Weiterentwicklung der LSVA hinterher.

2. Flankierende Massnahmen zur Förderung von Elektro-Lastwagen

Der Bundesrat schlägt in der Vorlage zwei Varianten mit flankierenden Massnahmen vor: Die erste Variante enthält einen LSVA-Rabatt für neu erworbene und schon in Verkehr gesetzte elektrisch angetriebene Lastwagen. Bei der zweiten Variante können Transporteure mit Sitz in der Schweiz beim Kauf neuer Elektro-Lastwagen auswählen, ob sie den LSVA-Rabatt oder einen Investitionsbeitrag beanspruchen wollen. In Verkehr gesetzte Elektro-Lastwagen können hingegen nur vom Rabatt profitieren. Die Höhe des Rabatts bzw. der Investitionsbeiträge wird später festgelegt. Beide Varianten sind von 2031 bis 2035 befristet. Aus unserer Sicht sind beide vorgeschlagenen Varianten gangbar. Wichtig ist uns jedoch, dass diese Massnahmen bis höchstens 2035 befristet sind.

Dem Vorschlag, diese Fördermassnahmen aus überschüssigen BIF-Reserven zu finanzieren, stehen wir ablehnend gegenüber. Letztlich werden der Schienengüterverkehr und damit die Bahn durch die Förderung emissionsarmer LKWs geschwächt, da durch Subventionen Mitnahmeeffekte und damit Strassengüterverkehr induzierende Effekte einhergehen können. Gemäss Schwerverkehrsabgabegesetz, Art. 19 Absatz 1 wird der Reinertrag der LSVA zu einem Drittel als gebundene Ausgabe den Kantonen zugewiesen und verbleibt zu zwei Dritteln beim Bund. Gemäss Absatz 2 verwendet der Bund seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (BIF) sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr, sofern der BIF eine angemessene Reserve enthält. Die befristete, als Übergangsmassnahme konzipierte Förderung dürfte einen geringen Effekt auf die Elektrifizierung des Schwerverkehrs haben, die zurzeit eher von vom Technologiefortschritt und der Marktdiffusion abhängig ist.

Aus klimapolitischen und wirtschaftlichen Überlegungen erachten wir vor allem die Förderung von E-LKWs in der Endzustellung und Nahversorgung für sinnvoll. Dieser Teil des Warenverkehrs ist kleinteiliger und kommt somit kaum für den schienenengebundenen Transport in Frage. Auf Langstreckenverbindungen ohne Kupplungsvorgänge ist der Schienengüterverkehr besonders konkurrenzfähig. In diesem Segment ist die Elektrifizierung des Strassengütertransports aufgrund der langen Laufleistungen auch wirtschaftlich unattraktiver. Eine explizite Subventionierung, die vor allem Langstreckenverkehren zugutekommt, muss deshalb mit Rücksicht auf Verlagerungseffekte und Subventionseffizienz erfolgen. Aus diesem Grund lehnen wir die Verknüpfung der Höhe des Investitionsbeitrags mit der «durchschnittlichen jährlichen Transportleistung» ab. Diese Verknüpfung setzt Fehlanreize. Gilt das Erreichen einer für den reinen Strassentransport durchschnittlichen Transportleistung als Voraussetzung für Investitionsbeiträge, sind E-LKWs, die primär im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs eingesetzt werden, praktisch von einer Förderung ausgeschlossen.

Grundsätzlich befürworten wir zeitlich begrenzte Anreizrabatte oder Investitionsbeiträge für E-LKWs. Diese sollen jedoch nicht aus BIF-Reserven finanziert werden, damit die Verlagerungsbestrebungen nicht untergraben werden. Ausserdem sollen sie schwergewichtig für die Elektrifizierung der Nahzustellung verwendet werden.

3. Künftige Preisanpassungen

Die Deckung der durch den Schwerverkehr verursachten externen Kosten und Infrastrukturkosten muss auch zukünftig sichergestellt werden, wozu durch die im Bericht beschriebenen Entwicklungen auch Preiserhöhungen zu prüfen sind. Die Höhe der LSVA ist sowohl von den zu

erwarteten Erträgen zur Finanzierung eines nachhaltigen (Schiene-)Güterverkehrs und dem Erreichen des Verlagerungsziels abhängig zu machen. Im Minimum soll die LSVA neu automatisch der Teuerung angepasst werden.

4. Einbezug der Lieferwagen

Die Anzahl der Lieferwagen hat in den letzten Jahren massiv zugenommen. Da diese ebenso zu steigenden externen Kosten beitragen, erachten wir eine baldige Aufnahme in das LSVA-Tarifsystem als richtig und erforderlich. Die geltende LSVA-Untergrenze von 3.5 Tonnen verursacht auch Fehlanreize zu weniger Effizienz im Strassengüterverkehr. Das zeigt sich beispielweise daran, dass in der Schweiz auffallend viele Fahrzeuge knapp unter der 3.5t-Grenze im Verkehr zugelassen sind. Die LSVA-Pflicht ist deshalb auf Fahrzeuge von 2.5–3.5 Tonnen ausdehnen. Bei der Förderung der Elektrifizierung des Güterverkehrs sollen Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von höchstens 3.5 Tonnen deshalb im Gegenzug ein besonderes Augenmerk erhalten.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

BLS AG

BLS Cargo AG

Daniel Schafer
CEO

Dirk Stahl
CEO

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Donnerstag, 23. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSWA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, SVAG): Stellungnahme Hyundai Hydrogen Mobility AG

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli,
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit einer Stellungnahme zur Teilrevision des SVAG. Hyundai Hydrogen Mobility AG (HHM) stellt den Mitgliedern des Fördervereins H2 Mobilität heute schweizweit 47 Wasserstoff-LKWs in einem pay for use Modell zur Verfügung. HHM wird auch in naher Zukunft die Anzahl der H2-LKW und andere, mit Wasserstoff angetriebene Fz weiter erhöhen. Damit ist HHM zur Zeit der bedeutendste Lieferant der Schweiz für den wasserstoffbetriebenen Schwerverkehr und will es auch künftig bleiben.

Die Hyundai Hydrogen Mobility arbeitet eng mit einschlägigen Schlüsselpartnern des H₂-Ökosystems zusammen. Dies sind insbesondere der Förderverein H2 Mobilität Schweiz (<https://h2mobilitaet.ch/>); Hydrospider (<https://www.hydrospider.ch/> H2-Hersteller und H2-Vertrieb); **Swiss Power-to-X Collaborative Innovation Network** (SPIN, <https://spin-together.ch/>); die Allianz H2 (Koordinationsplattform politischer Interessen des H₂-Ökosystems), die Allianz Fossilfreie Logistik (<https://allianz-fossilfreie-logistik>) sowie der Verein der H₂-Produzenten (<https://www.h2produzenten.ch/>).

In Anlehnung an diejenige des Fördervereins H2 Mobilität Schweiz reichen wir folgende Stellungnahme ein:

Wichtigste Punkte zur Vernehmlassungsvorlage

- 1) Hyundai Hydrogen Mobility AG **begrüss**t die **Vernehmlassungsvorlage**. Das Revisionspakt spezifiziert einen praxisingerechten Regulierungsrahmen für elektrisch angetriebene schweren Motorfahrzeuge. Die Vorlage muss aber grundsätzlich breiter gefasst werden: Es geht in den Jahren nach 2030 darum, die gesamten CO₂-Emissionen des Schwerverkehrs nochmals erheblich zu reduzieren. Daher müssen **ALLE** fossilarmen und fossilfreien Gütertransporte im Sinne einer technologieneutralen Förderung von der Teilrevision miterfasst werden und auch fossilfreie Treibstoffe berücksichtigt werden.
- 2) Die Antriebstechnologie mit grünem H₂ als Energieträger sowie die Produktion erneuerbarer Treibstoffe (insb. Biodiesel und synthetische Treibstoffe) werden in der kommenden Dekade noch stark weiterentwickelt werden, so dass künftig ein marktwirtschaftliches Ökosystem der H₂-Wirtschaft und der fossilfreien Logistik aufgebaut werden kann. Bei allen Teilen dieses **H₂-Ökosystems und der CO₂-armen Treibstoffproduktion sind wesentliche Fortschritte bezüglich Effizienz und Effektivität zu erwarten**: Brennstoffzellentechnologie; Produktion von nachhaltigem Wasserstoff; dichtes Tankstellennetz mit erneuerbaren Treibstoffen und Ladestationen; Verteilnetz von Wasserstoff; u.a.m.. Das teilrevidierte SVAG **muss sich dabei nach den tatsächlichen Entwicklungen auf dem Markt in diesen Bereichen richten**.
- 3) Die **Massnahmen bezüglich Rabatten und Investitionsbeiträgen erachten wir als grundsätzlich zweckmässig**. Deren Ausgestaltung muss sich allerdings noch besser und verlässlicher auf die betriebswirtschaftlichen Anforderungen der Fahrzeughalter ausrichten und auf der Gesetzesstufe verankert werden. Dabei gilt es auch eine Differenzierung nach Reife der Antriebstechnologien vorzunehmen.
- 4) Die bisherige **vollständige Befreiung der elektrisch angetriebenen LKW's ist bis zum Inkrafttreten des teilrevidierten SVAG (voraussichtlich 2031) in jedem Falle beizubehalten**. Diese Massnahme ist ein zentrales Element, damit in den nächsten Jahren auch vermehrt H₂-LKW für den Güterverkehr durch die Fahrzeughalter beschafft werden.
- 5) Für die Fahrzeughalter von H₂-LKW ist die **Planungs- bzw. Investitionssicherheit nach 2030 bereits heute zentral**. Dabei sind besonders **zwei betriebswirtschaftlichen Faktoren** entscheidend:
 1. **Hohe Investition** (bis zu 200% und mehr als für Dieselfahrzeuge) für einen wasserstoff-elektrisch angetriebenen LKW
 2. **Höhe der LSVA** während der Abschreibungszeit von mindestens 7 Jahren.
- 6) Für die Beschaffung von **H₂-LKW, Betreiber von H₂-Produktionsanlagen und H₂-Tankstellen ist die Planungs- bzw. Investitionssicherheit** sehr wichtig: Die Beschaffung von H₂-LKW, die Planung, der Bau- und der Betrieb von H₂-Produktionsanlagen und Tankstellen für erneuerbare Energien brauchen lange Vorlaufzeiten. Daher muss bei der Teilrevision des SVAG bei den LKW von einem langfristigen Planungs- und Investitionshorizont ausgegangen werden.

Fazit

Eine verlässliche, stabile politische Lösung in all diesen Fragen kann den Diffusionsgrad (Marktaufbau) von H₂-LKW erheblich beschleunigen.

Aufgrund dieser Ausrichtung und der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage stellen wir folgende Anträge:

Anträge zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes

Antrag 1

Art. 8, Abs. 2, (neu)

- ² Er publiziert jede Änderung der Abgabekategorien und/oder der Tarife mit einer Vorlaufzeit von mindestens sieben Jahren.
- ³ Dabei... (siehe **Antrag 2**)

Begründung

- Mit der Festlegung der Investitions- und Planungssicherheit ist auf Gesetzesstufe eine politische Stabilität der Fördermassnahmen sichergestellt.
- Die Transportunternehmer müssen hohe Investitionen in fossilfreie Antriebstechnologien tätigen. Heute kann mindestens von einem Kostenfaktor 2 und mehr bei den H₂-LKW (gegenüber dem konventionellen Diesel) ausgegangen werden. Diese Mehrkosten müssen in der ordentlichen Laufzeit von 7 oder mehr Jahren betriebswirtschaftlich abgeschrieben werden können.

Antrag 2

Art. 8, Abs. 3 (Ersatz)

Dabei berücksichtigt er (der BR) die Schadstoff- und Treibhausgasemissionen der Fahrzeuge.

Dabei berücksichtigt er die Emissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge, insbesondere:

- a. die von den Fahrzeugen ausgestossenen Schadstoffemissionen;*
- b. die von den Fahrzeugen ausgestossenen Treibhausgasemissionen oder*
- c. die Energieeffizienz.*

Begründung

- Die Abgabekategorien für die LSVA müssen sich auf die externen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt abstützen: u.a. die total ausgestossene Schadstoffe und Treibhausgasemissionen. Die Energieeffizienz und der Verbrauch sind keine zweckmässigen Bemessungsgrössen für die Einteilung in die Abgabekategorien. Solange z.B. ausschliesslich Sonnenenergie verwendet wird, für die Herstellung von erneuerbaren Treibstoffen, ist die Effizienz (bei der Herstellung der erneuerbaren Treibstoffe) irrelevant. Bei der Festlegung der Tarife gilt es einzig und allein, auf die umwelt- und klimapolitischen Ziele zu fokussieren und auch die Energieträger bei den Fördermassnahmen berücksichtigt werden.
- Beispiel: im Winter bezieht die Schweiz Strom aus dem Ausland mit hohem Kohlestromanteil. Dieser Strom wird effizient genutzt durch batterieelektrische LKW's. Auf diesem Weg werden jedoch erhebliche Mengen an CO₂ ausgestossen. Dem hingegen ist der weniger effiziente

H2-LKW im Betrieb mit grünem Wasserstoff vollständig klimaneutral unterwegs. Das heisst: die Energieeffizienz ist keine zweckmässige Lenkungsgrösse für eine fossilfreie Logistik.

Anträge zum BG über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs

Antrag 3

Art. 1 Abs. 3 neu

3 Elektrisch angetriebene Lieferwagen, die aufgrund der Antriebstechnologie bis max. 4.25 Tonnen schwer sind, sind von der Abgabe befreit.

Begründung

- Botschaftstext (S. 45). «Damit verwandt sollen elektrische Fahrzeuge, die Lieferwagen ähnlich sind, aber aufgrund des Mehrgewichts des Akkus zwischen 3,5 und 4,25 Tonnen schwer sind, **nicht** von der LSVA befreit werden. Auch diese Fahrzeuge erzeugen massgebliche externe Kosten und es ist daher nicht ersichtlich, weshalb sie von der Abgabe befreit werden sollten.»

Diese Intention ist klimapolitisch kontraproduktiv und entspricht klar nicht der Absicht des Parlaments: Genau das Gegenteil war der Fall: damit elektrisch angetriebenen Lieferwagen (batterieelektrisch und Wasserstoff) vermehrt eingesetzt werden, sollen diese den fossil betriebenen Lieferwagen gleichgestellt werden. Insbesondere erstaunt diese Aussage aufgrund der Umsetzung der Revision der VTS/VRV/VZV mit der [Auslegung des ASTRA \(link\)](#): Gemäss Art. 3, Abs. 1 Bst. SVAV sind elektrisch angetriebene Fahrzeuge von der LSVA ausgenommen. Ebenso Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb und Brennstoffzellen.

- Es ist absolut nicht im Interesse zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs, die fossilfreien Antriebstechnologien zu benachteiligen. Eine Gleichbehandlung bezüglich LSVA von fossil angetriebenen Lieferwagen und den elektrisch angetriebenen Lieferwagen muss in jedem Falle auf der regulatorischen Ebene festgehalten werden.
- Falls ALLE Lieferwagen der LSVA unterstellt werden sollten, so sollen die elektrisch angetriebenen Lieferwagen (wie die übrigen elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeuge bis Ende 2030) von der Abgabe befreit sein und dann später entsprechend der Technologie in die entsprechende Abgabekategorie eingeordnet werden.

Antrag 4

Art. 2 Reduzierter Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

Absatz 1 und 2 wie folgt ersetzen:

Abs. 1

Elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge bezahlen einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe in Abhängigkeit des Markauflaufs (Diffusionsgrad) gemäss Abs. 2.

Abs. 2:

Der reduzierte Tarif für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge differenziert nach Antriebstechnologie wird wie folgt festgesetzt:

Reduzierter Tarif in %	Batterieelektrisch	Brennstoffzellen
80%	< 2% Marktauflauf	< 2% Marktauflauf
60%	< 4% Marktauflauf	< 4% Marktauflauf
40%	< 6% Marktauflauf	< 6% Marktauflauf
20%	< 10% Marktauflauf	< 10% Marktauflauf

Begründung

- Die Differenzierung nach Antriebstechnologie ist erforderlich, weil die Entwicklung der Brennstoffzellenantriebs noch nicht so weit gediehen ist, wie diejenige der batterieelektrischen Antriebe.
- Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge werden künftig voraussichtlich in unterschiedlichen Bereichen eingesetzt: Batterieelektrisch eher im Nahverkehr – brennstoffzellenelektrisch eher im Fernverkehr und internationalen Verkehr.
- Niemand kann voraussagen, welcher Stand der Technik elektrisch angetriebenen Motorfahrzeuge im Jahre 2031 haben werden. Daher macht es keinen Sinn, das Rabattierungssystem an Jahreszahlen zu knüpfen. Der Markt entscheidet wie rasch und wieviel und welche Technologie.
- Die Kosten für den reduzierten Tarif sind überschaubar. Die Kosten liegen bei unseren Schätzungen maximal bei rund 130 Mio. pro Jahr (bei durchschnittlichen LSVA-Abgaben von CHF 50'000.- pro Fahrzeug und Jahr). Auf diesem Weg wird die Rabattierung via LSVA-Beiträge (= Kosten der Dekarbonisierung Güterverkehrs auf der Strasse) von der Branche selbst getragen. Dieser Antrag ist somit auch finanzpolitisch klar eingegrenzt und hat trotzdem einen genügend starken Anreiz, dass vermehrt in elektrisch angetriebene Fahrzeuge investiert wird.
- Die Kosten für das Rabattsystem respektive für die Anschubfinanzierung sind geringer als die erwarteten Mehreinnahmen durch den zunehmenden Güterverkehr und die absehbare Abklassierung der Euro 6 Norm.
- Falls die Marktentwicklung tatsächlich so schnell (wie die Annahmen in der Botschaft) erfolgen würde (insbesondere bei den batterieelektrischen Antrieben), so werden die Kosten für die Rabattierung sogar erheblich geringer sein. So werden bereits Ende 2023 rund 600 bis 650 elektrisch angetriebenen LKW's unterwegs sein. Dieser Anreiz ist zurzeit besonders hoch, da die vollständige Befreiung von der LSVA bis 2031 zum Tragen kommt.
- Die 7-jährige Planungs- und Investitionssicherheit ist heute noch bis Ende 2030 gegeben. Doch unter Berücksichtigung der SVAG-Änderung mit der Einführung einer LSVA – Pflicht für elektrisch angetriebene Motorwagen brauchte es dringend ein attraktives Förderinstrument (mit Bemessungsgrösse Marktauflauf) für die Zeit ab 2031. Sonst wird die Diffusion der elektrisch angetriebenen LKWs schon ein paar Jahre vor 2031 wegen den fehlenden, attraktiven Förderbeiträgen sich absenken oder gar zum Stillstand kommen.
- Falls der Marktauflauf langsamer vor sich geht, weil die Kosten für den Betrieb einer «fossilfreien» Logistik einfach noch zu teuer ist (respektive auf dem Logistikmarkt die höheren

Preise für eine fossilfrei Logistik nicht angenommen werden), dann ist es aus dem Blickwinkel der schweizerischen Klimapolitik umso wichtiger, das Rabattsystem weiterzuführen.

Antrag 5

Art. 3, Investitionsbeitrag Abs. 1-3 (neu)

Art. 3 Abs. 1

Als Alternative zu den reduzierten Tarifen sieht der Bundesrat die Gewährung von Investitionsbeiträgen an inländische Fahrzeughalter vor.

Art. 3 Abs. 2

Die Investitionsbeiträge werden mit dem LSVA-Anteil des Bundes am Reinertrag finanziert.

Art. 3 Abs. 3

Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten. Das Bundesamt für Verkehr legt die zusätzlichen Investitionskosten einmal pro Jahr pauschal fest.

Begründung

- Der schweizerische Transporteur soll aufgrund seiner unternehmerischen Überlegungen entscheiden, ob er einen Investitionsbeitrag oder eine Rabattierung für den elektrisch angetriebenen Fuhrpark beantragen will. Eine doppelte Förderung ist dabei jedoch klar ausgeschlossen.
- Die Anschubfinanzierung muss als Beitrag à fonds perdu ausgestaltet sein. Andere Formen wie rückzahlbare Darlehen würden keinen Anreiz für die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs ergeben.
- Die Finanzierung und deren finanzpolitische Auswirkung ist gleich wie bei der Rabattierung auszugestalten (s.o.).
- Die Betriebe der konzessionierten Personenförderung haben genau diesen Lösungsansatz. Dies wurde im Rahmen der CO2-Gesetzesrevision so vom Parlament verabschiedet.

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen zur Erläuterung der Ausführungen und Anträge gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Beat Hirschi
CEO Hyundai Hydrogen Mobility AG



Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Herr Bundesrat Dr. Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

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

Vernehmlassung: Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

«Wir tun mehr für den Schutz unseres Klimas»: Dass ist nicht nur der Slogan, sondern die DNA von Krummen Kerzers. Seit Jahren tätigen wir aus unternehmerischer Eigeninitiative grosse Investitionen in eine nachhaltige Güterlogistik. Uns ist bewusst, dass der Güterverkehr nach wie vor der grösste inländische CO₂-Verursacher ist.

Die Krummen Kerzers AG setzt deshalb seit Jahren auf den Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als alternativem Treibstoff zu herkömmlichem Diesel. Mit dem Ziel, das LNG durch verflüssigtes, fossilfreies Biogas (LBG) zu ersetzen, investierte unser Familienunternehmen auch in eigene LNG-Tankstellen und in ein eigenes Tankfahrzeug. Weil das LBG teuer und der Import von Biogas bis jetzt administrativ verunmöglicht ist, erfolgte vor drei Jahren der Einstieg in die Elektromobilität als nächster Schritt auf dem Weg zur Klimaneutralität.

Fakt ist: Eine massgebliche Reduktion des Kohlenstoffdioxid-Ausstosses ist ohne den Einsatz innovativer Antriebskonzepte und eine Abkehr von fossilen Treibstoffen kaum bewältigbar. Dass der Bund mit der Weiterentwicklung der LSVA den Marktauflauf dieser neuen Technologien unterstützt, begrüssen wir daher sehr. Allerdings braucht es, damit die ganze inländische Logistik fossilfrei wird, zwingend angemessenen hohe LSVA-Rabatte und Investitionsbeiträge. Das heisst: Diese müssen die grosse Preisdifferenz zwischen einer herkömmlichen Diesel-Zugmaschine und einem mit erneuerbar Energie angetriebenen Fahrzeug genügend berücksichtigen.

Nebst den Investitionen in die Fahrzeuge sind Schweizer Transportunternehmen wie Krummen Kerzers auch mit nicht unerheblichen Risiken konfrontiert, was die Treibstoff-Beschaffung und die Lade- bzw. Tankinfrastruktur anbelangt. Die bisher geplanten, Subventionen in einzelnen Kantonen und vom Bund sind nicht mehr als einen Tropfen auf einen heissen Stein. Denn der effiziente Einsatz der Fahrzeuge bedingt firmeneigene Ladestationen und Tankstellen. Folglich stehen, auch wenn E- und Wasserstoff-LKW gemäss Bundesrat bis 2031 von der LSVA befreit sind, weiterhin erhebliche Investitionskosten für Transport- und Logistikunternehmen an.

Zudem sollte die Förderung der fossilfreien Logistik breiter und technologieoffener geschehen, wie in der Vernehmlassungsvorlage bisher vorgesehen. Insbesondere sind die Steuerbefreiungen der erneuerbaren Treibstoffe im Mineralölsteuergesetz zu verlängern, bis klar ist, welche fossilfreien Technologien sich in den 2030er Jahren wirklich am Markt durchsetzen.

Wir haben uns der fossilfreien Logistik verpflichtet und gehören zu den grösseren LSVA-Zahlern und den grössten E-LKW-Flottenbetreibern in diesem Land. Wir erlauben uns daher, unsere Anregungen als mittelständiges, der Nachhaltigkeit verpflichtetes Familienunternehmen nebst den Verbandsansichten in dieses Vernehmlassungsverfahren einzubringen.

Zugleich möchten wir auf die detaillierten Vernehmlassungsantworten der Allianz Fossilfreie Logistik, des Nutzfahrzeugsverbands Astag sowie von Swis cleantech verweisen, deren Stellungnahmen wir teilen.

Für die Berücksichtigung unserer Antworten auf einen Teil des vernehmlasssten Fragekatalogs sind wir Ihnen dankbar.

Freundliche Grüsse,



Hans Krummen

Co-CEO



Peter Krummen

Co-CEO



Über die Krummen Kerzers AG:

Die Krummen Kerzers AG ist ein international tätiges Transport- und Logistikunternehmen mit Hauptsitz in Kerzers FR und Niederlassungen in Basel, Zurzach AG, Bürglen TG und Cadenazzo TI.

Das inhabergeführte Unternehmen hat sich auf temperaturgeführte Transporte von Food- und Pharmaprodukten spezialisiert und bietet ausserdem massgeschneiderte Warehousing Lösungen an.

Krummen Kerzers gehört zu den grössten E-LKW-Flottenbesitzerinnen der Schweiz. 2023 wurden bereits 10% aller gefahrenen Kilometer fossilfrei (elektrisch oder mit Biogas) zurückgelegt.

Für sein Engagement und Pioniergeist im Nachhaltigkeitsbereich wurde Krummen Kerzers mit zwei Lean & Green Sternen, dem Raiffeisen Unternehmerpreis und dem Swiss Logistics Award 2019 ausgezeichnet.

Weitere Informationen und Bilder: www.krummen.com

Antworten auf eine Auswahl von Fragen

Frage 2: Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Nein. Durch den Einsatz von erneuerbar betriebenen Antriebssystemen verringern sich die negativen externen Kosten (Lärm, Umweltbelastung) erheblich. Dies sollte entsprechend honoriert werden.

Frage 3: Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja, wir unterstützen den kombinierten Güterverkehr. Alternative Transportsysteme zum Angebot von SBB-Cargo, das (noch) wenig kundenorientiert ist, sollten vom Bund ebenfalls gefördert werden.

Frage 5: Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja.

Frage 6: Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Um eine möglichst hohe Investitions- und Planungssicherheit zu haben, sollte die Integration der elektrisch angetriebenen LKW in die LSVA auf keinen Fall vor dem 1. Januar 2031 erfolgen.

Falls dennoch eine frühere Integration ins Auge gefasst wird, so sollte für diese Fahrzeuge ein 100-prozentiger Rabatt auf die LSVA bis mindestens am 1. Januar 2031 gelten.

Bei fehlender Planungssicherheit würde die derzeitige Investitionswelle in Elektrofahrzeuge mangels langfristiger Sicherheit garantiert gestoppt.

Frage 7: Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja, es leuchtet uns ein, dass E- und Wasserstoff-LKW auch die Strasseninfrastruktur benutzen und daher ins LSVA-System in der günstigsten Kategorie integriert werden.

Frage 8: Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Der Abklassierung von EURO-VI-Fahrzeugen in die zweitgünstigste Stufe stimmen wir

grundsätzlich zu – solange diese mit einer angemessenen Vorlaufzeit von mindestens 6 Jahren nach Beschluss erfolgt.

Eine Abklassierung von EURO-VI-Fahrzeugen in die teuerste Kategorie auf Grund der Einführung von EURO-VII-Norm lehnen wir hingegen ab. Sie würde bedeuten, dass die derzeit nachhaltigsten und modernsten Dieselfahrzeuge auf einen Schlag gleichgestellt werden mit Fahrzeugen einer deutlich schlechteren Abgaskategorie. Dies wäre für fortschrittliche Transportunternehmen wie Krummen, das konsequent in die neuste EURO-Kategorie investiert hat, eine erhebliche Bestrafung. Zudem werden damit EURO-VI-Fahrzeuge, die derzeit schon fossilfrei mit biogenen Treibstoffen (HVO, Biodiesel, Biogas, etc.) fahren, noch weiter penalisiert, obschon sie grundsätzlich nachhaltiger wären als Wasserstoff-LKW.

Frage 10: Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Nein, hier ist Vorsicht geboten! Niemand weiss, welche Antriebstechnologien und Treibstoffe in den 2030er-Jahren am Markt sind. Innovationen sollten nicht abgewürgt werden, indem von Anfang an klar wäre, dass sie ohne EURO-Norm oder ohne Batterie der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden. Es kann sein, dass Fahrzeuge entwickelt werden, die noch sauberer/klimaverträglicher als E-LKW und Wasserstoff-LKW sind.

Frage 14: Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Ist der Investitionsbeitrag gleich gross wie der maximale LSVA-Rabatt, der sich an den gefahrenen Kilometern orientiert, profitieren grundsätzlich auch kleinere Unternehmen, da die Fahrzeugfinanzierung erleichtert würde. Allerdings wären jene Transportunternehmen benachteiligt, die in Fahrzeuge mit erneuerbarem Antrieb investieren, aber vermehrt kurze Strecken und wenige Transportkilometer pro Jahr fahren. Das ist unsinnig, denn gerade die vom Bund favorisierten E-LKW eignen sich aktuell eher für kurze bis mittlere Strecken.

Eine denkbare Lösung wäre ein minimaler Investitionsbeitrag entsprechend einer Kilometerleistung von 60'000 Kilometer pro Jahr.

Der Investitionsbeitrag sollte sich weiter an der Kilometerleistung orientieren und nach oben offen sein – so wie dies auch bei der Variante LSVA-Rabatte der Fall ist.



Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Herr Bundesrat Dr. Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

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

Weinfelden, 15.05.2024

Vernehmlassung: Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Dr. Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Eine nachhaltige Logistik – auf der ganzen Länge der Wertschöpfungskette – ist eine zentrale Säule in der Unternehmensstrategie von Lidl Schweiz. Wir haben uns 2019 das Ziel gesetzt, bis im Jahr 2030 die Filialbelieferung komplett fossilfrei zu gestalten. Im vergangenen Jahr wurden bereits 63 Prozent unserer Filialbelieferungen ohne Diesel durchgeführt, 12 Prozent fossilfrei. Die unternehmerische Herausforderung ist enorm: Knapp 40 % unserer betriebseigenen und betriebsnahen Treibhausgas-Emissionen (Stand Geschäftsjahr 2022) sind auf die Filialbelieferung bzw. die Transportlogistik zurückzuführen.

Trotz erheblichen Wachstums konnten die absoluten Emissionen zwischen 2019 und 2022 leicht reduziert werden. So haben wir beispielsweise seit 2020 im Logistik- & Transportbereich mit der Umsetzung diverser Massnahmen 12 % respektive 1'774 Tonnen CO₂ eingespart. Auch ausserhalb der Logistik setzt Lidl Schweiz auf erneuerbare Energie. Seit 2014 kaufen wir für allen Strom, den wir nicht durch eigenen PV-Anlagen produzieren, Herkunftsnachweise für Strom aus Wasserkraft. Zudem haben 100 % unserer Eigentumsfilialen sowie all unserer Warenverteilzentren eine PV-Anlage auf dem Dach und erzeugen damit auf über 90'000 m² PVA-Fläche Strom.

Im Fokus unserer Anstrengungen steht es auch weiterhin, die CO₂-Emissionen zu reduzieren und allen ein einfaches nachhaltiges Einkaufen zu ermöglichen. Sei es im Austausch und mit dem Support unserer Transportdienstleister, mit Effizienz im eigenen Betrieb (u.a. Beladung der LKW, Lieferwege



Lidl Schweiz

ohne Umwege) oder mit unserem politischen Engagement: Lidl Schweiz setzt sich seit fünf Jahren mit der *Allianz Fossilfreie Logistik* für eine Weiterentwicklung der LSVA ein.

Die politische Herausforderung ist enorm: Die *Allianz Fossilfreie Logistik* hat ihren Beitrag geleistet, dass LSVA-Rabatte und Investitionsbeiträge jetzt vom Bundesrat bei der Teilrevision des SVAG vorgesehen sowie in der Branche, in der Öffentlichkeit und im Parlament breit getragen werden. Auch regulatorische Übergangsmassnahmen wie die bereits drei Mal verlängerten Steuererleichterungen für fossilfreie Treibstoffe im Mineralölsteuergesetz (MinöStG) unterstützen die aktuell laufenden, grossen Anstrengungen der Logistik- und Transportbranche. Andere wichtige Ansätze wie die technologieoffene Reduktion der LSVA für alle fossilfreien LKW-Antriebssysteme sind bisher gescheitert, weil die Verfassung und das Landverkehrsabkommen mit der EU aktuell dem Gesetzgeber einen engen Spielraum vorgeben.

Planungs- und Investitionssicherheit stehen über allem

Das wohl wichtigste Ziel steht mit der Teilrevision des SVAG nun aber an: Die Schaffung der Planungs- und Investitionssicherheit für künftige Investitionen mit glasklaren, zeitlich unbegrenzten neuen Bestimmungen für die Erhebung der LSVA und mit der Förderung der fossilfreien Logistik durch Rabatte und Investitionsbeiträge. Nur so können Transportdienstleister voraussichtlich ab 2027/2028 rechtssichere Investitionsentscheide treffen, die dazu führen, dass die Defossilisierung im Segment des schweren Strassengüterverkehrs fortschreiten kann und die Schweiz die Ziele des Pariser Abkommens bis zum Netto-Null 2050 erreicht. Bleiben hingegen zu viele Kompetenzen beim Bundesrat und auf der Verordnungsebene, wie im aktuellen Entwurf noch vorgesehen, und orientiert sich eine angemessen hohe Förderung nicht flexibel am Markthochlauf, werden dringend nötige Investitionsentscheide weiter hinausgeschoben. – Ein verständliches Verhalten der Wirtschaft, das die Klimaziele in die Ferne rückt: Jeder vor 2028 beschaffte Diesel-LKW wird aber die inländischen CO₂-Emissionen noch über Jahre negativ beeinflussen – auch weit über 2035 hinaus!

Technologieoffenheit nicht aufgeben

In der Vernehmlassungsantwort beschränkt sich Lidl Schweiz auf Teile des Fragenkatalogs. Mit unseren Antworten wollen wir die Sicht des Detailhandels widerspiegeln, wo Vertrieb und Logistik die Herzsclagader sind. Ein glaubwürdiges Klimaschutz-Engagement in diesen preissensiblen Bereichen können Händler wie Lidl Schweiz nur umsetzen, wenn es wirtschaftlich tragbar und effizient ist.

Im Falle von alternativen Antrieben im Schwerverkehr wiederum, ist es nur dann gegeben, wenn regulatorische Rahmenbedingungen möglichst anpassungsfähig für technologische Innovationen und Marktentwicklungen bleiben. So fordern wir nebst möglichst klaren, unbefristeten Bestimmungen eine angemessen hohe Förderung von elektrisch angetriebenen LKW mit Batterien oder Brennstoffzellen im SVAG sowie gleichermassen eine finanzielle Förderung von mit erneuerbaren Treibstoffen betriebenen LKW mit Verbrennermotoren, konkret von LBG-, Biofuels- und CNG-LKW. Unter angemessen hoher Förderung verstehen wir einen wesentlichen, mindestens 30-prozentigen Beitrag an die Kostendifferenz zwischen einem fossilen Diesel-LKW und einem LKW mit fossilfreiem Antrieb, wobei nebst dem Anschaffungspreis auch die durchschnittlichen Unterhalts- und Betriebskosten zu berücksichtigen sind.



Lidl Schweiz

Wir bedanken uns höflich für die Berücksichtigung unserer Argumente sowie der Vernehmlassungsschreiben der *Allianz Fossilsfreie Logistik* und des *Verbandes Swisscleantech*, die wir als Mitglied von dessen *Arbeitsgruppe Grüne Logistik* ebenfalls unterstützen. Für zusätzliche Anliegen oder Fragen stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Beste Grüsse,

Nicholas Pennanen
CEO Lidl Schweiz

Benny Klein
COO Lidl Schweiz

Norman Peuker
Head of Logistics Lidl Schweiz

Jacqueline Fäs
Head of Public Affairs Lidl Schweiz



Antworten zum Fragenkatalog

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Die Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist für ein Detailhandels-Unternehmen wie Lidl Schweiz aus verschiedenen Gründen von grosser Bedeutung. Zuvorderst steht die Kosteneffizienz: Lidl Schweiz befördert den grössten Teil seiner Waren über den inländischen Strassentransport und ist damit stark von den LSVA-Gebühren betroffen. Eine optimierte LSVA-Struktur mit Rabatten und Investitionsbeiträgen kann helfen, die Transportkosten zu minimieren und die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Ebenso wichtig sind zweitens Umweltaspekte: Eine Weiterentwicklung der LSVA wird Anreize schaffen, umweltfreundlichere Transportmethoden zu nutzen. Durch differenzierte Tarife je nach Emissionsklasse und angemessene Rabatte und Investitionsbeiträge können wir unsere CO₂-Emissionen weiter reduzieren und damit unsere Umweltbilanz zu verbessern. Drittens ist die Weiterentwicklung der LSVA bedeutend für die Infrastrukturfinanzierung: Die LSVA-Einnahmen fliessen in die Finanzierung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Lidl Schweiz ist auf gut ausgebaute Straßen angewiesen und eine funktionierende und gut gewartete Infrastruktur von entscheidender Bedeutung. Eine Weiterentwicklung der LSVA kann sicherstellen, dass ausreichende Mittel für die Instandhaltung und den Ausbau der Strasseninfrastruktur bereitgestellt werden. Last but not least: Rechtliche klare Rahmenbedingungen in einem revidierten SVAG erlauben Planungs- und Investitionssicherheit, damit wir unsere Logistikstrategien entsprechend ausrichten können.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Die externen Kosten des schweren Güterverkehrs sind nur schwer messbar. Die Kriterien sind nicht ideologiefrei. Mit den fossilfrei angetriebenen, leiseren und technisch immer ausgereifteren Fahrzeugen konnten die externen Kosten schon erheblich gesenkt werden. Die Erreichung eines vagen Kostendeckungsgrads kann also nicht das erste Ziel sein. Die Schweiz sollte vielmehr auf eine konsequent nachhaltige, fossilfreie Logistik setzen, und zwar mittels einer ausgewogenen Herangehensweise, technologische Innovationen und deren gezielten Förderung, effizienten Logistikkösungen und einer angemessenen Kosteninternalisierung via LSVA.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja, für den Detailhandel wäre die Logistik über die Schiene durchaus eine Lösung, insbesondere für grosse Warenmengen über lange Strecken. Potenziell würden auch Kosten für Treibstoff, Fahrzeugwartung, Stauzeiten sinken und die Lieferketten stabiler, vorhersehbarer sowie



umweltfreundlicher. Die kosteneffiziente Feinverteilung über die Schiene ist in der Schweiz jedoch eine Utopie, denn Flexibilität und die finanzielle Attraktivität des Schienentrassen-Angebotes sind nicht gegeben.

Zugleich begrüssen wir, dass ein grosser Teil der LSVA-Einnahmen für die Bahninfrastruktur verwendet wird. Eine gut ausgebaute und zuverlässige Schieneninfrastruktur kann nicht nur den Güterverkehr, sondern auch den Personenverkehr unterstützen und die gesamte Mobilität im Land verbessern.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Ja, das Landverkehrsabkommen und damit die Bilateralen Verträge mit der EU dürfen nicht verletzt werden.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Ja. Es braucht Kostenparität/-fairness. Auch elektrisch angetriebene LKW verursachen auch externe Kosten. Allerdings ist bei der Aufhebung der LSVA-Befreiung für E- und Wasserstoff-LKW auf eine möglichst lange und angemessen hohe Rabattierung oder Investitionsunterstützung zu achten.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja. Das Gesetz soll festlegen, dass die Information über diese Aktualisierung jährlich erfolgen muss.



Lidl Schweiz

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja, aber frühestens acht Jahre nach Einführung der EURO-Norm VII.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Ja, das Gesetz soll festlegen, dass die Information über diese Aktualisierung jährlich erfolgen muss.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 2.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Für Transportpartner von Lidl, die oft viele lange Strecken fahren, sind LSVA-Rabatte attraktiv. Wir haben aber auch Partner, die für uns die Feinverteilung auf der kurzen Strecke machen. Gerade für diese Transportunternehmen sind die Investitionsbeiträge finanziell wichtiger. Da die ganze Logistik fossilfrei werden soll, braucht es folglich die Wahlfreiheit zwischen diesen beiden Varianten, um die Erneuerung der Flotten ökonomisch finanzierbar zu machen.

Nebst der Wahlfreiheit ist für uns auch entscheidend, dass nicht neuer bürokratischer Mehraufwand zusätzliche Kosten schafft und damit den Wert der Rabatte und der Investitionsbeiträge wieder unterwandert. Das Gesetz muss eine einfache(re) Lösung für die



Berechnung und Auszahlung der Investitionsbeiträge enthalten und gegebenenfalls auf Rückzahlungen aufgrund zu tiefer Transportleistungen verzichten.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Es muss sich rechnen, einen E-LKW oder einen Wasserstoff-LKW zu kaufen. Da die Varianten Investitionsbeitrag und Rabatt letztlich aber den gleichen finanziellen Vorteil bringen werden, ist diese Frage für uns nicht wirklich relevant.

Um die Frage trotzdem mit einem Wert zu beantworten: Eine Transportleistung von 160'000-180'000 km pro Jahr ist durchaus realistisch.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Grundsätzlich ja, aber es braucht Nachbesserungen, insbesondere mehr gesetzliche Klarheit und weniger Ermächtigungen an den Bundesrat.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Es reicht nicht, nur E-LKW und Wasserstoff-LKW zu fördern. Batterie-Antriebe sind von der LSVA befreit, obschon weder gefordert noch bis 2031 gesichert ist, dass der Strom aus erneuerbaren Quellen stammt. Brennstoffzellenfahrzeuge sind ebenfalls per se von der LSVA-befreit, obschon 95% des europäischen Wasserstoffes aus fossilen Quellen stammt.

Der Technologiewandel in der Logistik-Branche ist eine grosse finanzielle Herausforderung. LKW mit fossilfreien Antriebssystemen oder Treibstoffen sind wesentlich teurer in der Anschaffung: Mit angemessen hohen Rabatten und Investitionsbeiträgen sind sie eine ökonomische Alternative. Daher ist uns die technologieoffene Förderung und Anschubfinanzierung weiterhin wichtig, auch wenn für die elektronische LSVA-Taxierung an den Mautstellen aus Praktikabilitätsgründen nur E- und Wasserstoff-LKW geeignet sind. Ziel muss aber bleiben, dass künftig technologieoffen alle unterschiedlichen fossilfreien Antriebssysteme mit regulatorischen Massnahmen gefördert werden. Wir erwarten daher, dass die Botschaft und der Gesetzesentwurf des Bundesrats zeitnah Vorschläge einbringen.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wenn das Gesetz in den nächsten drei, vier Jahren in Kraft tritt, sollte es auch vollständig umgesetzt werden. Es leuchtet nicht ein, mit den Anschubfinanzierungen und Förderungen alternativer Antriebssysteme – nebst der Befreiung der elektrisch angetriebenen LKW bis 2031, die wir begrüßen – zuzuwarten.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Ver-
kehr, Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 10
3003 Bern

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

Zürich, 23.05.2024

**Vernehmlassung Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrs-
abgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG): Stel-
lungnahme der Migros**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Migros bedankt sich für die Gelegenheit, zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwer-
verkehrsabgabe Stellung nehmen zu können.

Die Migros ist auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem angewie-
sen. Für uns ist es von zentraler Bedeutung, dass die Güter des täglichen Bedarfs den Menschen in
der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge und optimaler Qualität sowie auf kosteneffi-
ziente Weise zur Verfügung stehen. Deshalb setzen wir uns seit Langem für eine multimodale Güter-
verkehrsvision ein, in welcher die Modale Wasser, Schiene, Strasse, Untergrund und Luft zu Gunsten
einer Sicherstellung der Landesversorgung, des Erhalts bzw. der Verbesserung der Lebensqualität in
der Schweiz sowie der Stärkung des Standortes Schweiz auf logisch optimale Art und Weise zusam-
menspielen.

Wir begrüßen eine Weiterentwicklung der LSVA grundsätzlich, regen jedoch einige massgebliche Än-
derungen an, welche in unseren Antworten im nachfolgenden Fragebogen ersichtlich sind.

Wir danken für die Kenntnisnahme und für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen bei der weiteren
Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Rainer Deutschmann

Leiter Direktion Sicherheit und Verkehr
Migros-Genossenschafts-Bund



Markus Neukom

Leiter Direktion Wirtschaftspolitik
Migros-Genossenschafts-Bund

Antworten zum Fragebogen

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?
Ja
2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?
Nicht zwingend
3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?
Ja, im Rahmen des für die Strassentransportbranche Tragbaren soll die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA aufrecht erhalten bleiben.
4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?
Ja

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?
Ja
6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?
Eine Integration per 1.1.2031 erscheint aus heutiger Sicht der frühestmögliche Zeitpunkt. Es ist zu überlegen, ob auch die Integration auf den Diffusionsgrad von E-LKWs auszurichten ist und für bereits eingelöste, elektrisch angetriebene LKW eine Besitzstandswahrung im Sinne der Planungssicherheit ermöglicht werden soll.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?
Ja
8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?
Ja

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Nein, hier gilt es zu differenzieren. Es ist gut vorstellbar, dass in Zukunft elektrisch angetriebene LKW eine deutlich längere Lebensdauer aufweisen werden. Diese sollten daher länger im Voraus Gewissheit erhalten bez. Einstufung der Abgabekategorie, um Investitionssicherheit zu gewährleisten. Wir regen daher eine Kommunikation der Schwellenwerte zehn Jahre im Voraus an. Ansonsten würden Anreize einer Verkürzung der Investitionsrhythmen bestehen.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Wir bevorzugen Variante 2.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Variante 2 erlaubt es auch kleinen Transportunternehmen, ihre Flotten zu dekarbonisieren.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Die Ausrichtung der Beiträge auf eine durchschnittliche Transportleistung überzeugt uns nicht vollends – Fahrzeuge im Nahverkehr würden benachteiligt. Dies ist insbesondere ungünstig, da unsere Mitgliedsunternehmen lange Strecken zusehends mittels Bahntransport bewältigen und die Feinverteilung mit LKWs. Eine Anschubfinanzierung losgelöst von Rabatten analog dem ÖV-Modell kann diese Benachteiligung beseitigen: Der Investitionsbeitrag würde bspw. 75% der durchschnittlichen Preisdifferenz zwischen elektrischen und Diesel-LKWs betragen.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Teilweise. Änderungsanträge finden sich in der auf den Fragebogen folgenden Tabelle. Zudem sind unter Frage 17 zwei für uns wichtige Punkte aufgeführt.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Ja, siehe Antwort zu Frage 17.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Mehrgewicht von E-Lieferwagen: Dem erläuternden Bericht ist zu entnehmen, dass elektrisch angetriebene Lieferwagen, welche durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik zwischen 3.5 und 4.25 Tonnen schwer sind, nicht von der LSVA befreit werden sollen. Dies würde zu einer Übervorteilung von fossilen Lieferwagen mit gleicher Ladekapazität führen und die Anreize massiv schmälern, in fossilfreie Lieferwagen zu investieren. Dies ist aus unserer Sicht unerklärlich und widerspricht den Bestrebungen der Dekarbonisierung des Güterverkehrs. Wir fordern, dass E-Lieferwagen, welche durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik zwischen 3.5 und 4.25 Tonnen schwer sind, weiterhin von der LSVA befreit.

Mineralölsteuerbefreiung für erneuerbare Treibstoffe: Erneuerbare Treibstoffe wie Biodiesel und Biogas leisten einen wertvollen Beitrag zur Emissionsreduktion im Güterverkehr. Als Übergangstechnologie sind sie daher nicht zu unterschätzen. Dafür müssen sie jedoch konkurrenzfähig bleiben. Die Mineralölsteuererleichterung hat sich dabei als Instrument bewährt. Diese ist jedoch bis Ende 2030 befristet. Wir fordern daher, dass die Mineralölsteuererleichterung bis 2035 verlängert wird.

LSVA-Teilbefreiung für erneuerbare Treibstoffe: Zusätzlich zur Mineralölsteuerbefreiung für erneuerbare Treibstoffe (Biogas, Biodiesel) fordern wir, dass die vom Parlament beschlossene LSVA-Teilbefreiung für diese Treibstoffe in die Weiterentwicklung der LSVA mit einfließt.

Konkrete Anträge

Schwerverkehrsabgabegesetz SVAG		
GELTENDES RECHT	VERNEHMLASSUNGSVORLAGE	ANTRAG
Art. 7 Abs. 1 Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.	Art. 7 Abs. 1 Die Höhe der Abgabe ist so zu bemessen, dass die ungedeckten Infrastrukturkosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit gedeckt sind, soweit der Abgabenhöhe nicht völkerrechtliche Verträge oder der Abgabebemessung erhebungs- und berechnungstechnische Gründe entgegenstehen. Der Ertrag der Abgabe darf die Gesamtheit dieser Kosten nicht übersteigen.	Art. 7 Abs. 1 Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Infrastrukturkosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.
Art. 7 Abs. 2 Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.	Art. 7 Abs. 2 Die Berechnung der Kosten zulasten der Allgemeinheit wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen. (vgl. Art. 7 Abs. 3 SVAG)	Art. 7 Abs. 2 Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.
Art. 7 Abs. 3 Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird	Art. 7 Abs. 3 <i>Streichen (neu Abs. 2)</i>	Art. 7 Abs. 3 Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch

periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.		nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.
Art. 8 Abs. 2 Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabesatz nach Absatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen	Art. 8 Abs. 2 Dabei berücksichtigt er die Emissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge, insbesondere: a. die von den Fahrzeugen ausgestossenen Schadstoffemissionen b. die von den Fahrzeugen ausgestossenen Treibhausgasemissionen oder c. die Energieeffizienz	Art. 8 Abs. 2 Dabei berücksichtigt er die Schadstoffemissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge.
Art. 8 Abs. 3 Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat: a. die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs; b. die Belastung der Volkswirtschaft; c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; d. die Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu fördern; e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen.	Art. 8 Abs. 3 Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.	Art. 8 Abs. 3 Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen. Er teilt jede Änderung mit einer Vorlaufzeit von zehn Jahren mit.
Art. 8a Abs. 1 (neu)	Art. 8a Abs. 1 Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest. (vgl. Art. 8 Abs. 1 SVAG)	Art. 8a Abs. 1 Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest. Der gewichtete Durchschnitt der Tarife beträgt höchstens 325 Franken für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 40 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegt. Die

		Gebühr für die Kategorie mit dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 Franken.
Art. 19 Abs. 2 Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.	Art. 19 Abs. 2 Der Bund weist seinen Anteil am Reinertrag dem Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfonds-gesetz vom 21. Juni 2013 zu.	Art. 19 Abs. 2 Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.
Art. 19 Abs. 2bis (neu)	Art. 19 Abs. 2bis Sofern der Bundesrat in der Finanzplanung des Bahninfrastrukturfonds eine angemessene Reserve ausweist, verwendet der Bund die nicht für die Bildung der Reserve benötigten Mittel zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.	Art. 19 Abs. 2bis (streichen)

Bundesgesetz über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs		
GELTENDES RECHT	VERNEHMLASSUNGSVORLAGE	ANTRAG
	<p>Art. 2 Abs. 1 Der Bundesrat kann für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorsehen.</p>	<p>Art. 2 Abs. 1 Der Bundesrat sieht für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vor. Elektrisch angetriebene schwere Motorwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, aber höchstens 4250 kg gemäss VZV Art. 4 Abs. 5 Bst. f Zif. 2 sind ganzheitlich von der Abgabe befreit.</p>
	<p>Art. 2 Abs. 2 Sieht er einen reduzierten Tarif für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, so entspricht die Reduktion höchstens den folgenden Prozentzahlen:</p> <p>a. für das erste Jahr: 25 Prozent; b. für das zweite Jahr: 20 Prozent; c. für das dritte Jahr: 15 Prozent; d. für das vierte Jahr: 10 Prozent; e. für das fünfte Jahr: 5 Prozent.</p>	<p>Art. 2 Abs. 2 Die reduzierten Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge entsprechen den folgenden Prozentzahlen:</p> <p>a. für das erste Jahr: mindestens 30 bis höchstens 50 Prozent; b. für das zweite Jahr: mindestens 25 bis höchstens 40 Prozent; c. für das dritte Jahr: mindestens 20 bis höchstens 30 Prozent; d. für das vierte Jahr: mindestens 15 bis höchstens 20 Prozent; e. für das fünfte Jahr: mindestens 5 bis höchstens 10 Prozent.</p>
	<p>Art. 3 Abs. 1 Sieht der Bundesrat reduzierte Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, kann er Investitionsbeiträge an den Ersterwerb von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen vorsehen.</p>	<p>Art. 3 Abs. 1 Als Alternative zu reduzierten Tarifen sieht der Bundesrat die Gewährung von Investitionsbeiträgen für inländische Fahrzeughalter vor.</p>
	<p>Art. 3 Abs. 3 Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens der Summe, die mit dem reduzierten Tarif nach Artikel 2 bei einer durchschnittlichen Transportleistung bis zum Ende der Geltungsdauer dieses Gesetzes eingespart werden kann. Die durchschnittliche Transportleistung wird vom Bundesrat festgelegt.</p>	<p>Art. 3 Abs. 3 Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten. Das Bundesamt für Verkehr legt die zusätzlichen Investitionskosten einmal pro Jahr pauschal fest.</p>
	<p>Art. 4 Abs. 2</p>	<p>Art. 4 Abs. 2 (streichen)</p>

	<p>Nach Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung unterstehen die vom Bund nach Absatz 1 mitfinanzierten Fahrzeuge dem reduzierten Tarif nach Artikel 2.</p>	
	<p>Art. 5 Abs. 1 Erreicht ein Fahrzeug die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes nicht, so fordert das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) den Investitionsbeitrag zurück.</p>	<p>Art. 5 Abs. 1 (streichen)</p>

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

6. Diverse/Divers/Varie

Herrn Bundesrat
Albert Rösti
Vorsteher UVEK

3003 Bern

per E-Mail:
finanzierung@bav.admin.ch

Cargo Forum Schweiz

c/o VAP
Ringlikerstrasse 70
8142 Uitikon
Tel.: 044 491 15 95
E-Mail: furrer@cargorail.ch

Uitikon, 23. Mai 2024

Vernehmlassungsantwort zur «Weiterentwicklung der LSVA (Teilrevision SVAG)»

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme. Wir schätzen diesen Einbezug der Wirtschaft in die Bearbeitung strategischer Positionen sehr und bedanken uns dafür.

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA ist ein **substantieller Eckpfeiler der Schweizer Verkehrspolitik**. Ihre Weiterentwicklung für die Zeit nach 2030 ist für die primär betroffenen Fahrzeughalter von zentraler Bedeutung, darüber hinaus aber auch für Wirtschaft und Gewerbe sowie für die **Verlader** und die **Akteure im Schienengüterverkehr**.

Bereits im Hinblick auf die Totalrevision des Gütertransportgesetzes durften wir Ihnen mit unserer Stellungnahme (Vernehmlassung, Botschaft) darlegen, dass die unterzeichnenden Verbände geschlossen für Versorgungssicherheit, Leistungsfähigkeit und Robustheit der dafür notwendigen Infrastrukturen, Energieeffizienz und Klimaschutz eintreten.

Zur Erreichung dieser Ziele, die für die gesamte Güterverkehrsbranche gleichermaßen gelten, ist – unter anderem – die **Dekarbonisierung des Strassentransports** ein entscheidendes Element. Konkret braucht es deshalb eine Ausgestaltung der LSVA, welche die richtigen betriebswirtschaftlichen Anreize setzt, damit die **Zahl von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antrieben möglichst rasch zunimmt**.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die Vernehmlassungsvorlage zur Weiterentwicklung der LSVA, sehen aber **erhebliches Verbesserungspotential**. Wir bitten Sie daher, die nachfolgenden Erwägungen bei der Finalisierung der Vorlage angemessen zu berücksichtigen.

1. Externe Kosten gemäss bisheriger Formulierung

Bei der Ermittlung des Kostendeckungsgrads des Schwerverkehrs müssen gemäss geltendem Gesetz (Art. 7 Abs. 3 SVAG) «Kosten und Nutzen» beachtet werden. Die Ermittlung durch das Bundesamt für Raumentwicklung ARE hat sich jedoch in der Vergangenheit als zunehmend komplex und umfangreich erwiesen, so dass sie selbst für interessierte Kreise nur schwer nachvollziehbar sind. Beispielsweise geht das ARE davon aus, dass die externen Kosten des Schwerverkehrs auch in Zukunft ansteigen – auch wenn infolge Dekarbonisierung mit einer deutlichen Abnahme der CO₂-Emissionen zu rechnen ist. Wir sprechen uns daher dafür aus, die Methodik zu vereinfachen und transparenter zu gestalten oder wenigstens beizubehalten.

Die Streichung der Berücksichtigung der externen Nutzen in Art. 7 Abs. 2 SVAG lehnen wir ab. Gemäss Bundesverfassung (Art. 85) dürfen die LSVA-Erträge nicht höher sein als die externen Kosten des Schwerverkehrs. Neu soll von diesem Prinzip abgewichen werden. Die Deckung der externen Kosten soll ein «möglichst hohes Niveau erreichen» (Bericht, S. 73). Die gesetzliche Weisung, wonach bei der Festlegung der externen Kosten auch der Nutzen des Strassentransport beachtet werden muss, soll gleichzeitig gestrichen werden. Wir sprechen uns daher gegen die vorgeschlagene Neudefinition des Kostendeckungsprinzips bzw. der externen Kosten aus und beantragen, die bisherige Formulierung beizubehalten.

2. Verankerung der Tarifobergrenzen im Gesetz

Die Festlegung von höchstzulässigen Tarifen auf Gesetzesstufe ist gemäss Vorlage nicht mehr vorgesehen. Stattdessen soll lediglich auf völkerrechtliche Vereinbarungen verwiesen werden. Die LSVA-Tarife wären damit vollständig von Vorgaben im Landverkehrsabkommen LVA und eventuellen Nachfolgeabkommen abhängig. Daraus ergibt sich die Gefahr, dass Verwaltung und die für das LVA zuständigen Gremien (Gemischter Ausschuss) massgeblich Einfluss auf die Abgabesätze haben.

Heute entscheidet der Gesetzgeber, inwiefern die im LVA festgelegten Obergrenzen ausgereizt werden. Ein Korrektiv, das sich bewährt hat. Wir sprechen uns daher gegen eine Neuregelung aus. Zur Sicherheit, dass der Schweizer Gesetzgeber auch künftig nach politischen Erwägungen entscheiden kann, braucht es weiterhin Maximal- bzw. Durchschnittswerte (gemäss den heutigen Formulierungen) im SVAG.

3. Planungssicherheit auf Gesetzesstufe

Das Kernanliegen des Strassentransportgewerbes bei jeder LSVA-Reform ist eine gesicherte Folgenabschätzung. Zwecks verlässlicher Kostenkalkulation bei Investitionsentscheiden und Berechnung der Transportpreise sind Fahrzeughalter auf eine möglichst frühzeitige Bekanntgabe von Anpassungen der Tarife und Zuordnung von Emissionsklassen auf die Tarifkategorien angewiesen. Ein Planungshorizont von mindestens sieben Jahren ist unerlässlich.

Erfreulicherweise ist der Bundesrat bereit, den Bedürfnissen der Branche zu entsprechen. Das vorgeschlagene Vorgehen, neu eine «rollende Planung» auf sieben Jahre vorzunehmen, d.h. jedes Jahr mitzuteilen, ob und welche Anpassungen bei der Definition der Abgabekategorien im siebten Jahr der Zukunft (t+7) vorgesehen sind, ist von der Stossrichtung her sehr positiv; wir begrüssen diesen Ansatz ausserordentlich.

Ein Manko ist allerdings, dass die Neuregelung lediglich auf Verordnungsstufe vorgesehen ist. Der Bundesrat wäre damit, nach Verabschiedung des revidierten SVAG durch das Parlament, frei, ob die Planungssicherheit wirklich realisiert werden soll oder nicht. Das Grundprinzip der rollenden Planung muss auf Gesetzesstufe festgeschrieben werden, nicht nur in der Verordnung. Nur so kann mehr Planungs- und Investitionssicherheit auch garantiert werden.

4. Umsetzungsgarantie für Flankierende Massnahmen

Im Grundsatz sind Rabattsystem und Investitionsbeiträge gut konzipiert. Es macht Sinn, auch nach dem Ende der LSVA-Totalbefreiung für E-LKW, noch Anreize für Flottenmodernisierungen und Dekarbonisierung zu setzen. Es ist ausserdem schlüssig, diese Rabatte vom allgemeinen Verbreitungsgrad von E-LKW abhängig zu machen. Damit lässt sich vermeiden, dass weiterhin Rabatte gewährt werden, wenn das Ziel der Dekarbonisierung bereits erreicht ist. Die Investitionsbeiträge erlauben es auch kleineren Unternehmen, LKW mit alternativen Antrieben anzuschaffen. Diese sind zurzeit noch bedeutend teurer als Diesellastwagen.

Problematisch ist hingegen, die Umsetzung mittels «kann-Formulierung» im geplanten neuen Bundesgesetz vorgesehen ist. Der Bundesrat würde damit nur die Kompetenz zur Schaffung eines Rabattsystems erhalten; eine Verpflichtung ist damit nicht verbunden. Zwecks Planungs- und Investitions-

sicherheit sind die Fahrzeughalter jedoch schon heute auf absolute Garantien angewiesen. Auch ein konkreter Schwellenwert für Marktdurchdringung, bis zu dem Rabatte gewährt werden, ist nicht gesetzlich festgeschrieben.

Auch bei den Investitionsbeiträgen fehlt es – trotz ihrer Wichtigkeit für eine Mehrheit der Branche – an der nötigen Umsetzungsgarantie. Die Investitionsbeiträge sind im Entwurf lediglich als eine «Möglichkeit» (S. 63) aufgeführt; der Bundesrat will erst nach Vorliegen der Resultate der Vernehmlassung entscheiden, ob er dem Parlament wirklich eine Anschubfinanzierung vorschlägt. Selbst bei einer Umsetzung, wäre wiederum nur eine «kann-Formulierung» vorgesehen.

Wir vertreten die Position, dass das Rabattsystem und Investitionsbeiträge garantiert umzusetzen sind – nicht nur fakultativ. Sie müssen daher im Gesetz statt lediglich auf Verordnungsstufe verankert werden. Auch ist ein konkreter Schwellenwert festzulegen, ab wann die Modernisierung der Fuhrparks als so weit fortgeschritten gilt, dass Rabattsystem und Investitionsbeiträge eingestellt werden.

5. Investitionsbeiträge gemäss Modell öV

Die vorgesehene Regelung, welche die Höhe des Investitionsbeitrags mit den Rabatten bei einer «durchschnittlichen jährlichen Transportleistung» (S. 63) in Zusammenhang bringt, führt zu einem Dilemma. Die Problematik liegt darin, dass die durchschnittliche Jahresleistung im nationalen Überlandverkehr (Komplettladungen, Stückgut) vergleichsweise hoch ist, im Nahverkehr (z.B. Baustellen-, Abfall- oder Holztransporte) aber eher gering. Berechnungen der ASTAG zeigen, dass die vorgeschlagene Methodik in keinem Fall aufgeht. Entweder ist die durchschnittliche jährliche Transportleistung so hoch, dass der Wert für Betriebe im Nahverkehr nicht erreichbar ist, oder aber so tief, dass die Investitionsbeiträge zu gering ausfallen und keinerlei Wirkung hätten. Die ASTAG lehnt Investitionsbeiträge in Abhängigkeit von Rabatten daher ab; sie würden zu einer massiven Ungleichbehandlung der einzelnen Transportsparten führen und sind in der Praxis völlig unwirksam.

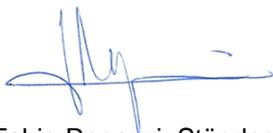
Die Schaffung einer Anschubfinanzierung muss folglich losgelöst von den Rabatten erfolgen. Für den Erwerb von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb ist, für eine Dauer von 5 Jahren, ein Ausgleich von 75 Prozent der in diesem Jahr im Mittel vorhandenen Preisdifferenz zu einem Diesel-LKW vorzunehmen.

Solche Förderbeiträge wären nicht neu. Das Parlament hat mit der Revision des CO2-Gesetzes für die Zeit nach 2024 für genau diese Lösung zugunsten von Betrieben der konzessionierten Personenbeförderung ausgesprochen. Gemäss Art. 41a CO2-Gesetz werden hier jährlich (bis 2030) 47 Mio. Franken für die Beschaffung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb bereitgestellt; der Maximalbetrag beträgt zwischen 75 und 30 Prozent der zusätzlichen Kosten gegenüber Fahrzeugen mit fossilem Antrieb.

Wir danken Ihnen bestens für die Kenntnisnahme unserer Ausführungen und verweisen gerne auf die Antworten im Fragebogen bzw. bei den Gesetzesanpassungen (Anhänge 1 und 2). Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Cargo Forum Schweiz



Fabio Regazzi, Ständerat
Präsident CFS



Dr. Frank Furrer, VAP
Geschäftsführer CFS



Fabio Regazzi, Ständerat
Präsident SSC



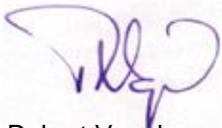
Philipp Muster
Geschäftsleiter SSC



Thomas De Courten, Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS



Robert Vogel
Präsident GS1



Jörg Mathis
Geschäftsleitung GS1



Martin Dätwyler
Direktor HKBB



Michael Hug
Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt HKBB



Thierry Burkart, Ständerat
Zentralpräsident ASTAG



Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor ASTAG



Josef Dittli, Ständerat
Präsident VAP



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär VAP

CARGO FORUM SCHWEIZ

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

ist der Verband des Schweizer Güter- und Personentransports auf der Strasse mit Lastwagen, Cars und Taxis. Die ASTAG hat rund 4'200 Transportunternehmen in 18 Sektionen und 15 Fachgruppen und repräsentiert damit über 80 Prozent des Transportgewerbes in allen Kantonen und Regionen der Schweiz.

GS1, Schweiz

ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5000 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

HKBB Handelskammer beider Basel

Wir vertreten die Interessen unserer Mitglieder und führen dafür einen konstruktiven Dialog mit der lokalen, regionalen und nationalen Politik und der Verwaltung. Wir geben wirtschaftliche Impulse und gestalten die Rahmenbedingungen zum Wohl von Unternehmen und Gesellschaft. Unsere Mitglieder beraten wir fundiert und bieten ihnen hervorragende Dienstleitungen und das stärkste Netzwerk in der Region.

SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel

ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 320 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

VAP - Verloader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen

Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der verladenden Wirtschaft und Logistik der Schweiz, Deutschlands, Italiens, Polens, Österreichs und Frankreichs, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen in Anschlussgleise, Terminals, Umschlagseinrichtungen, Lastwagen, Güterwagen und Traktionsmittel tätigen.

Anhang 1 Beantwortung des Fragebogens

Zielsetzungen

1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?*

JA. Die Revision ist aber auf die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zu beschränken. Gesetzgebung auf Vorrat muss ausgeschlossen sein.

2. *Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?*

NEIN. (Vgl. dazu Kap. 2.2–2.3)

3. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?*

Die LSVA soll ihre Verlagerungswirkung, die heute schon vorhanden ist, weiterhin erfüllen. Der Verlagerungsauftrag nach Art. 84 BV gilt jedoch einzig für den alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze. Für weitere Fortschritte ist primär bei der Qualität (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit) des Schienengüterverkehrs anzusetzen; dazu braucht es mehr Kapazitäten auf den Zulaufstrecken nördlich der Schweiz, wie der Bundesrat im Verlagerungsbericht 2023 richtig festhält.

4. *Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?*

JA. Das Landverkehrsabkommen mit der EU muss in der bestehenden Form beibehalten werden. Vor allem darf es keine Anpassung beim Regulativ für die Strasse geben. Sonntags- und Nachtfahrverbot, Kabotageverbot und das Verbot von Gigalinern sind für die Zukunft des gesamten Güterverkehrs (Strasse UND Schiene) in der Schweiz von existentieller Bedeutung; sie dürfen nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?*

JA.

6. *Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?*

2031 ist der frühestmögliche Zeitpunkt. Besser wäre, die Integration auf den Diffusionsgrad von Elektro-Fahrzeugen auszurichten. Finanzpolitische Motive dürfen keine Rolle spielen. (Vgl. dazu Kap. 3.1)

Abgabekategorien

7. *Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?*

JA. (Vgl. dazu Kap. 2.5)

8. *Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?*

JA. Die Abklassierung von Fahrzeugen der EURO-Norm VI darf aber erst dann erfolgen, wenn die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen vorgenommen wird, d.h. frühestens 2031. Eine vorzeitige Abklassierung muss ausgeschlossen sein, selbst wenn vorher Fahrzeuge der EURO-Norm VII erhältlich sein sollten.

9. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?*

JA.

10. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?*

JA.

Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. *Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?*

JA. (Vgl. dazu Kap. 2.5)

Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. *Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?*

Variante 2 (Rabatte oder Investitionsbeiträge).

13. *Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?*

Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind in Anschaffung und Betrieb sehr viel teurer als Diesel-Lastwagen. Der Kaufpreis liegt aktuell um mindestens Faktor 2 höher und ist Hindernis Nr. 1 für eine beschleunigte Dekarbonisierung im Strassentransport. Insbesondere kleinere und mittlere Transportunternehmen haben häufig nicht die finanziellen Möglichkeiten, um ihre Fahrzeugflotten zu modernisieren. Investitionsbeiträge sind daher *conditio sine qua non* der gesamten Vorlage. Nur so kann Chancengleichheit für alle Mitbewerber gewährleistet werden. Jeder Rabatt hingegen nützt nichts, wenn der Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen vorher am Kaufpreis scheitert. (Vgl. dazu Kap. 2.6)

14. *Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?*

Die Ausrichtung der Investitionsbeiträge auf eine durchschnittliche Transportleistung ist der falsche Ansatz; das System funktioniert in der Praxis nicht bzw. führt zu einer massiven Benachteiligung von Transportunternehmen im Nahverkehr – wo sich Fahrzeuge mit Elektroantrieb besonders gut eignen würden.

Rechtsanpassungen

15. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Das CFS ist mit dem Gesetzesentwurf in der vorliegenden Form nicht einverstanden.

Weitere Bemerkungen

16. *Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?*

vgl. Vernehmlassungsantwort.

17. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*
vgl. Vernehmlassungsantwort.

ANHANG 2
Synopse mit Anträgen

SCHWERVERKEHRSABGABEGESETZ SVAG (SR 641.81)		
GELTENDES RECHT	VERNEHMLASSUNGSVORLAGE	ANTRAG ASTAG
<p>Art. 1 Abs. 1 Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt</p>	<p>Art. 1 Abs. 1 Mit der <u>leistungsabhängigen</u> Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren <u>Infrastrukturkosten</u> und <u>die ihm zurechenbaren</u> Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.</p>	<p>Art. 1 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann die Abgabe nach Fahrzeugkategorien abstufen.</p>	<p>Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann <u>diesen Betrag an die Teuerung anpassen. Er kann Abgabekategorien für Fahrzeuge festlegen.</u></p>	<p>Art. 4 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 6 Abs. 1 Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern.</p>	<p>Art. 6 Abs. 1 <u>Die Höhe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) richtet sich für jedes Fahrzeug nach:</u> <u>a. dem höchstzulässigen Gesamtgewicht;</u> <u>b. den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern; und</u> <u>c. den Emissionen oder dem Verbrauch.</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der Abgabe herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der <u>LSVA</u> herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 6 Abs. 3 Zusätzlich kann die Abgabe emissions- oder verbrauchsabhängig erhoben werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 3 <u>Die Höhe der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) richtet sich nach der Art und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs.</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>

<p>Art. 7 Abs. 1 Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</p>	<p>Art. 7 Abs. 1 <u>Die Höhe der Abgabe ist so zu bemessen, dass die ungedeckten Infrastrukturkosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit gedeckt sind, soweit der Abgabenhöhe nicht völkerrechtliche Verträge oder der Abgabebemessung erhebungs- und berechnungstechnische Gründe entgegenstehen. Der Ertrag der Abgabe darf die Gesamtheit dieser Kosten nicht übersteigen.</u></p>	<p>Art. 7 Abs. 1 <u>Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</u></p>
<p>Art. 7 Abs. 2 Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</p>	<p>Art. 7 Abs. 2 <u>Die Berechnung der</u> Kosten zulasten der Allgemeinheit <u>wird periodisch nachgeführt.</u> Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen. (vgl. Art. 7 Abs. 3 SVAG)</p>	<p>Art. 7 Abs. 2 <u>Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</u></p>
<p>Art. 7 Abs. 3 Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</p>	<p>Art. 7 Abs. 3 <i>Streichen (neu Abs. 2)</i></p>	<p>Art. 7 Abs. 3 <u>Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</u></p>
<p>Art. 8 Abs. 1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen. b. Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen beträgt der Tarif höchstens 3 Rappen. Der Bundesrat kann diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen um höchstens einen Fünftel reduzieren. c. Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 gilt der jeweilige Tarif als Durchschnitt; er wird bei 	<p>Art. 8 Abs. 1 <u>Für die Erhebung der LSVA legt der Bundesrat Abgabekategorien für Fahrzeuge fest.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>

<p>Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p>		
<p>Art. 8 Abs. 2 Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabesatz nach Absatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen</p>	<p>Art. 8 Abs. 2 <u>Dabei berücksichtigt er die Emissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge, insbesondere:</u> a. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Schadstoffemissionen</u> b. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Treibhausgasemissionen</u> <u>oder</u> c. <u>die Energieeffizienz</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 2 <u>Dabei berücksichtigt er die Schadstoffemissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge.</u></p>
<p>Art. 8 Abs. 3 Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat: a. die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs; b. die Belastung der Volkswirtschaft; c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; d. die Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu fördern; e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen.</p>	<p>Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u> <u>Er teilt jede Änderung mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren mit.</u></p>
<p>Art. 8a Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8a Abs. 1 <u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</u> (vgl. Art. 8 Abs.1 SVAG)</p>	<p>Art. 8a Abs. 1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest: a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 3,0 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen.</p>

		<p>b. Der jeweilige Tarif gilt als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p> <p>alternativ:</p> <p><u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</u></p> <p><u>Der gewichtete Durchschnitt der Tarife beträgt höchstens 325 Franken für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 40 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegt. Die Gebühr für die Kategorie mit dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 Franken.</u></p>
<p>Art. 8a Abs. 2 (neu)</p>	<p>Art. 8a Abs. 2 <u>Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. die Berechnungen der ungedeckten <u>Infrastrukturkosten</u> und der Kosten zulasten der Allgemeinheit; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. a, SVAG) b. die Belastung der Volkswirtschaft <u>durch den Schwerverkehr</u>; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. b, SVAG) c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. c, SVAG) <u>d. die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn</u>; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. d, SVAG) 	<p>Art. 8a Abs. 2 <u>Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. a, SVAG) b. die Belastung der Volkswirtschaft <u>durch den Schwerverkehr</u>; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. b, SVAG) c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. c, SVAG) <u>d. die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn</u>; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. d, SVAG)

	<p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. e, SVAG)</p> <p>f. <u>die Teuerung</u> (vgl. Art. 8 Abs. 2, SVAG)</p>	<p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. e, SVAG)</p> <p>f. <u>die Teuerung</u> (vgl. Art. 8 Abs. 2, SVAG)</p>
<p>Art. 8b Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 1 <u>Die Zuteilung zur Abgabekategorie erfolgt:</u></p> <p>a. <u>bei inländischen Fahrzeugen: bei der Verkehrszulassung;</u></p> <p>b. <u>bei ausländischen Fahrzeugen: bei der Einfahrt ins Zollgebiet.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 8b Abs. 2 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 2 <u>Erbringt die abgabepflichtige Person keinen Nachweis, zu welcher Kategorie ihr Fahrzeug gehört, so wird dieses der Abgabekategorie mit dem höchsten Tarif zugeteilt.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 8b Abs. 3 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 3 <u>Erbringt sie den Nachweis im Nachhinein, so wird das Fahrzeug neu zugeteilt. Wird es dabei einer Abgabekategorie mit einem tieferen Tarif zugeteilt, so hat die abgabepflichtige Person Anspruch auf Rückerstattung der zu viel bezahlten Abgaben abzüglich einer Gebühr für den administrativen Aufwand. Der Bundesrat kann einen Mindestbetrag für die Rückerstattung festlegen.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die Abgabe nach Ermessen veranlagt werden.</p>	<p>Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die <u>LSVA</u> nach Ermessen veranlagt werden.</p>	<p>Art. 11 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der Abgabe kann als automatisierte Einzelentscheidung nach Artikel 21 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.</p>	<p>Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der <u>LSVA</u> kann als automatisierte Einzelentscheidung nach <u>Artikel 12</u> des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.</p>	<p>Art. 11 Abs. 4 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 19 Abs. 2</p>	<p>Art. 19 Abs. 2</p>	<p>Art. 19 Abs. 2</p>

Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.	Der Bund <u>weist seinen</u> Anteil am Reinertrag <u>dem Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturgesetz vom 21. Juni 2013 zu.</u>	<u>Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u>
Art. 19 Abs. 2bis <i>(neu)</i>	Art. 19 Abs. 2bis <u>Sofern der Bundesrat in der Finanzplanung des Bahninfrastrukturfonds eine angemessene Reserve ausweist, verwendet der Bund die nicht für die Bildung der Reserve benötigten Mittel zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u>	Art. 19 Abs. 2bis <i>(streichen)</i>

BUNDESGESETZ ÜBER DIE FÖRDERUNG DES ERWERBS VON ELEKTRISCH ANGETRIEBENEN SCHWEREN MOTORFAHRZEUGEN DES GÜTERVERKEHRS (SR XXX)		
GELTENDES RECHT	VERNEHMLASSUNGSVORLAGE	ANTRAG ASTAG
	Art. 1 Abs. 1 <u>Dieses Gesetz regelt die flankierenden Massnahmen im Güterverkehr zur Unterstellung elektrisch angetriebener schwerer Motorfahrzeuge unter die Schwerverkehrsabgabe gemäss Schwerverkehrsabgabengesetz vom 19. Dezember 1997 (SVAG).</u>	Art. 1 Abs. 1 <i>(gemäss Vernehmlassungsvorlage)</i>
	Art. 1 Abs. 2 <u>Als elektrisch angetrieben gilt ein schweres Motorfahrzeug, wenn es batterieelektrisch oder mit Wasserstoffbrennstoffzellen angetrieben werden.</u>	Art. 1 Abs. 2 <i>(gemäss Vernehmlassungsvorlage)</i>
	Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat kann für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorsehen.</u>	Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat sieht für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vor.</u>

	<p>Art. 2 Abs. 2 <u>Sieht er einen reduzierten Tarif für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, so entspricht die Reduktion höchstens den folgenden Prozentzahlen:</u></p> <p>a. <u>für das erste Jahr: 25 Prozent;</u> b. <u>für das zweite Jahr: 20 Prozent;</u> c. <u>für das dritte Jahr: 15 Prozent;</u> d. <u>für das vierte Jahr: 10 Prozent;</u> e. <u>für das fünfte Jahr: 5 Prozent.</u></p>	<p>Art. 2 Abs. 2 <u>Die reduzierten Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge entsprechen den folgenden Prozentzahlen:</u></p> <p>a. <u>für das erste Jahr: mindestens 30 bis höchstens 50 Prozent;</u> b. <u>für das zweite Jahr: mindestens 25 bis höchstens 40 Prozent;</u> c. <u>für das dritte Jahr: mindestens 20 bis höchstens 30 Prozent;</u> d. <u>für das vierte Jahr: mindestens 15 bis höchstens 20 Prozent;</u> e. <u>für das fünfte Jahr: mindestens 5 bis höchstens 10 Prozent.</u></p>
	<p>Art. 3 Abs. 1 <u>Sieht der Bundesrat reduzierte Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, kann er Investitionsbeiträge an den Ersterwerb von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen vorsehen.</u></p>	<p>Art. 3 Abs. 1 <u>Als Alternative zu reduzierten Tarifen sieht der Bundesrat die Gewährung von Investitionsbeiträgen für inländische Fahrzeughalter vor.</u></p>
	<p>Art. 3 Abs. 2 <u>Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag, der nicht für den Bahninfrastrukturfonds nach Artikel 19 Absatz 2bis SVAG benötigt wird, finanziert. Die für die Investitionsbeiträge notwendigen Verpflichtungskredite bedürfen der Bewilligung durch die Bundesversammlung in Form einfacher Bundesbeschlüsse.</u></p>	<p>Art. 3 Abs. 2 <u>Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag finanziert. Die für die Investitionsbeiträge notwendigen Verpflichtungskredite bedürfen der Bewilligung durch die Bundesversammlung in Form einfacher Bundesbeschlüsse.</u></p>
	<p>Art. 3 Abs. 3 <u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens der Summe, die mit dem reduzierten Tarif nach Artikel 2 bei einer durchschnittlichen Transportleistung bis zum Ende der Geltungsdauer dieses Gesetzes eingespart werden kann. Die durchschnittliche Transportleistung wird vom Bundesrat festgelegt.</u></p>	<p>Art. 3 Abs. 3 <u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten.</u></p> <p><u>Das Bundesamt für Verkehr legt die zusätzlichen Investitionskosten einmal pro Jahr pauschal fest.</u></p>

	<p>Art. 3 Abs. 4 <u>Der Investitionsbeitrag wird der Halterin oder dem Halter pro Fahrzeug in Form eines A-Fonds-perdu-Beitrages gewährt.</u></p>	<p>Art. 3 Abs. 4 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 3 Abs. 5 <u>Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen für die Ausrichtung sowie die Höhe der Beiträge.</u></p>	<p>Art. 3 Abs. 5 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 4 Abs. 1 <u>Sieht der Bund Investitionsbeiträge nach Artikel 3 vor, kann diese nur in Anspruch genommen werden, wenn bis zum Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) auf die reduzierten Tarife nach Artikel 2 verzichtet wird.</u></p>	<p>Art. 4 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 4 Abs. 2 <u>Nach Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung unterstehen die vom Bund nach Absatz 1 mitfinanzierten Fahrzeuge dem reduzierten Tarif nach Artikel 2.</u></p>	<p>Art. 4 Abs. 2 (streichen)</p>
	<p>Art. 5 Abs. 1 <u>Erreicht ein Fahrzeug die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes nicht, so fordert das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) den Investitionsbeitrag zurück.</u></p>	<p>Art. 5 Abs. 1 (streichen)</p>
	<p>Art. 5 Abs. 2 <u>Wird ein vom Bund nach Artikel 3 Absatz 1 mitfinanziertes Fahrzeug vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes veräussert und hat es zu diesem Zeitpunkt die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) nicht erreicht, so fordert das BAZG den Investitionsbeitrag zurück.</u></p>	<p>Art. 5 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 5 Abs. 3 <u>Die Höhe der Rückforderung nimmt proportional zu den mit dem Fahrzeug zurückgelegten Kilometern ab.</u></p>	<p>Art. 5 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>

	<p>Art. 6 Abs. 1 <u>Die Halterin oder der Halter des veräusserten Fahrzeuges muss die Veräusserung nach Artikel 4 Absatz 2 dem BAZG in der von diesem vorgeschriebenen Form melden.</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 7 <u>Wer gegen die Meldepflicht nach Artikel 6 verstösst, wird mit Busse bestraft.</u></p>	<p>Art. 7 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 8 <u>Hat der Täter durch eine oder mehrere Handlungen die Voraussetzungen für mehrere Bussen nach Artikel 6 erfüllt, so kann das BAZG die Strafe angemessen erhöhen.</u></p>	<p>Art. 8 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 9 <u>Widerhandlungen werden nach dem Bundesgesetz vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht durch das BAZG verfolgt und beurteilt.</u></p>	<p>Art. 9 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 10 Abs. 1 <u>Der Bundesrat vollzieht dieses Gesetz.</u></p>	<p>Art. 10 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 10 Abs. 2 <u>Er erlässt die Ausführungsvorschriften.</u></p>	<p>Art. 10 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 11 Abs. 1 <u>Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.</u></p>	<p>Art. 11 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 11 Abs. 2 <u>Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.</u></p>	<p>Art. 11 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 11 Abs. 3 <u>Dieses Gesetz gilt bis zum ...</u></p>	<p>Art. 11 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>



Ersteller: RAIPin AG, Römerstrasse 3, 4600 Olten

Ansprechperson: Ludwig Näf, CEO, ludwig.naef@ralpin.com +41 58 822 88 82

Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Mit dieser Einschätzung sind wir einverstanden.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Diese Stossrichtung unterstützen wir.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Die Verlagerungswirkung von der Strasse auf die Schiene unterstützen wir vollkommen. Allerdings besitzt die LSVA im Transitgüterverkehr auf der Strasse auch eine Verlagerungswirkung zur Umfahrung der Schweiz, siehe auch unsere Ausführungen unter der Frage 17.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Aktuell ist dies ein sinnvoller Weg. Es stellt sich sogar die Frage, ob es aus Sicht der Schweiz überhaupt angezeigt ist, das LVA neu zu verhandeln, siehe auch unsere Ausführungen unter den Fragen 4 und 17.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Diese Form der Auslegung ergibt Sinn.



6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Im Sinne der Planbarkeit für die Unternehmen ist der gewählte Zeitpunkt richtig.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja, im Sinne eines Anreizsystems.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Das können wir nicht beurteilen.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Im Sinne der Planbarkeit für die Unternehmen ist dies unterstützenswert.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Keines der Anreizinstrumente ist notwendig, da die Anreizsetzung bereits mit der Kommunikation der Schwellenwerte sieben Jahre im Voraus implizit Anreize setzt. Zudem wurden höhere Euro-Normen bislang auch nicht mit Anreizsystemen gefördert.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Siehe Antwort auf Frage 12.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Siehe Antwort auf Frage 12.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir unterstützen die gesetzlichen Anpassungen des Schwerverkehrsabgabegesetzes. Das neue Bundesgesetz über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs unterstützen wir nicht.

Weitere Bemerkungen

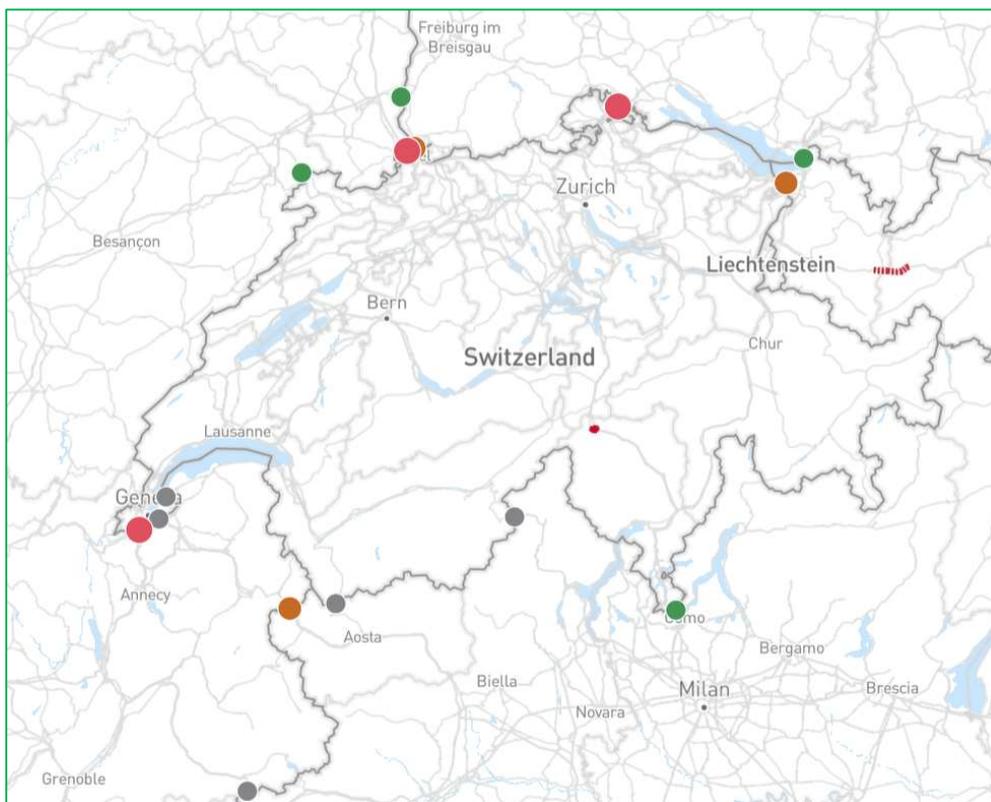
16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Nein.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

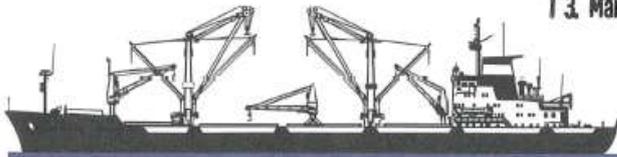
Wir weisen darauf hin, dass Kunden unseres Produktes, der Rollenden Landstrasse Freiburg – Novara, als Alternative oft nicht die Nutzung der Strasse durch die Schweiz in Erwägung ziehen. Die Speditionen sprechen in diesem Fall in der Regel von der Brenner-Route oder der Kombination von französischen Nationalstrassen und dem Mont-Blanc-Tunnel. Neben der LSVA begründen sie dies mit der Zollabfertigung, inklusive deren Wartezeiten.

Auszug aus <https://live.sixfold.com/> 25. April 2024, 14:06 Uhr:



Gelb = Wartezeit >30 Min. / Rot = Wartezeit >60 Min. / Grau = fehlende Daten

Schreiben der Unternehmung Maritime Service & Transport aus Leer (D) an RApin AG:



EINGEGANGEN
13. März 2023



Maritime Service & Transport - 26789 LEER / OSTFRIESLAND

<p>RApin AG Herrn Ludwig Näf</p> <p>Römerstraße 3 4600 Olten Schweiz</p>	<p>MARITIME SERVICE & TRANSPORT KAPITÄN CLAAS – H. BRAITSCH</p> <p>GROSSER STEIN 10 26789 LEER/OSTFRIESLAND</p> <p>Telefon: 04 91 / 92 58 8 - 0 Telefax: 04 91 / 92 58 8 - 25 Internet: www.mst-braitsch.de E-mail: info@mst-braitsch.de</p> <p>09. März 2023 chb / -</p>
---	---

Einstellung der Rollenden Autobahn

Sehr geehrte Damen und Herren,
Sehr geehrter Herr Näf,

Leider habe ich erst jetzt von einem möglichen Ende der Rollenden Autobahn Freiburg – Novara in der Presse erfahren, sonst hätte ich mich schon früher bei Ihnen gemeldet.

Sicher haben wir mit unserem kleinen Betrieb mit lediglich rund vierzehn Fahrten im Jahr keinerlei Lobby und Sie können für uns alleine auch nicht die Rollende Autobahn betreiben. Ich hoffe Sie können unsere Schreiben an die Schweizer Regierung weiterleiten, um vielleicht somit auf die Transporte hinzuweisen, für die der unbegleitete kombinierte Verkehr keine Alternative ist.

Ein unbegleiteter Verkehr kann doch nur dort sinnvoll stattfinden, wenn auf der anderen Seite der Zugstrecke unsere Zugmaschinen bzw. Wechselbrücken Lastzüge zur Verfügung stehen. Wir sind – wie gesagt – nur ein kleiner Spezialbetrieb mit sechs Lastwagen und haben keine Möglichkeit in Italien unsere Auflieger oder Wechselaufbauten zu ziehen, es sei denn wir fahren mit den leeren Auto dem Zug hinterher um am andren Ende unsere Ladung wiederaufzunehmen. Ich denke mit diesen Vorzeichen sind wir nicht der einzige Fuhrbetrieb der nicht auf den unbegleiteten Verkehr setzten kann.

Auf einer Logistikmesse in München – ich denke es war 2016 – haben Sie das Modell eines neuen LKW Transportwaggon vorgestellt. Sind diese Gedanken nun wertlos? Auch begrüße ich die Anschaffung der neuen (alten) Schlafwagen, wobei Sie auch gerne zwei Begleitwagen einsetzen dürfen, damit die Fahrer eine Einzelkabine haben.

Es kann doch nicht sein, daß eine gute und schnelle Eisenbahnmöglichkeit die Güter auf die Schiene zu bringen eingestampft wird. Es wird hier eindeutig eine fatale Fehlentscheidung getroffen.

.... 2

Bankverbindung: Sparkasse LeerWittmund • IBAN: DE48 28550000 0000556472 • BIC: BRLADE21LER
Handelsregister: Aurich HRA 110410 • Steuer-Nr.: 60 / 106 / 03645



DE AEOF 116335



Maritime Service & Transport · 26789 LEER / OSTFRIESLAND

MARITIME SERVICE & TRANSPORT
KAPITÄN CLAAS – H. BRAITSCH

Seite 2 des Schreibens an RALpin AG

GROSSER STEIN 10
26789 LEER/OSTFRIESLAND

Telefon: 04 91 / 92 58 8 - 0
Telefax: 04 91 / 92 58 8 - 25
Internet: www.mst-braitsch.de
E-mail: info@mst-braitsch.de

Bitte bedenken Sie einen weiteren Aspekt. Alleine aus Zolltechnischen Gründen ist es nicht ratsam mit dem LKW durch ein nicht EU Land zu fahren. So müßten wir auf dem Weg von Leer nach Genua über den Brenner fahren. Sicher gibt es dort auch ein kleines Stück Rollende Landstraße, die aber nur hilfreich beim Brenner Nachtfahrverbot ist und dem LKW Fahrer kaum zu der notwendige Ruhezeit verhilft.

Wir kommen genau in neun Lenkstunden von Leer nach Freiburg zum Bahnhof 710 km Während der RoLa Passage verbringt der Fahrer die Ruhezeit und kann frisch in Novara wieder starten.

Bis Genua sind es rund zwei Stunden 160 km. Wenn alles gut klappt kann der LKW innerhalb derselben Schichtzeit wieder zum Zug nach Novara kommen. Gerechnet auf die einfache Strecke Leer nach Genua haben wir 870 km auf der Straße zurückgelegt und dabei rund 890 kg CO₂ in die Luft geblasen und sind üblicherweise innerhalb 24 Stunden in Genua.

Wenn es Ihren Zug für uns nicht mehr gibt müssen wir über Österreich fahren, das sind dann 1.540 km (ohne Zug Wörgl – Brenner) mit 1.660 kg CO₂ muß aber etwa 100 km vor Genua noch einmal eine Tagesruhezeit einlegen und bin damit mindestens 44 Stunden - wenn man gut über den Brenner kommt - also doppelt so lange unterwegs.

Alleine der doppelt so hohe CO₂ Ausstoß ist doch für die zu erreichenden Klimaziele vollkommen in die falsche Richtung gedacht.

Wir nutzen seit Anfang an diese Rollenden Lautobahn und sind auch vorher schon Freiburg – Mailand gefahren.

Ich hoffe Sie können bei der Schweizer Regierung ein Umdenken erreichen und diese liebgewonnene Bahnverbindung bleibt auch nach 2028 bestehen.

Mit freundlichen Grüßen

MARITIME SERVICE & TRANSPORT
KAPITÄN CLAAS - H. BRAITSCH

Bankverbindung: Sparkasse LeerWittmund • IBAN: DE48 28550000 0000556472 • BIC: BRLADE21LER
Handelsregister: Aurich HRA 110410 • Steuer-Nr.: 60 / 106 / 03645



DE AEOF 115335



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Simon Burgunder
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 76 603 57 93
simon.burgunder@sev-online.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 15.04.2024
SIB

Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG) **Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung der Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG). Gerne nimmt der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, die Möglichkeit wahr, zu den Vorschlägen zur Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Stellung zu nehmen.

• Verlagerung fördern

Die Verlagerung der Strassengüterverkehrs auf die Schiene ist ein zentrales Anliegen des SEV. Der SEV unterstützt denn auch die Verlagerungspolitik des Bundes und trägt diese mit. Angesichts der anstehenden klima- und umweltpolitischen Herausforderungen, ist der SEV überzeugt, dass der Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene allerhöchste Priorität zukommen muss. Nur wenn es gelingt, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr markant zu steigern, ist eine nachhaltige Reduktion der CO₂-Emissionen realistisch. In diesem Sinne ist der öffentliche Verkehr wichtiger Teil des Kampfs gegen den Klimawandel. Das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, insbesondere auf die Eisenbahn, ist mit allen zur Verfügung stehenden Massnahmen zu fördern, wenn bis 2050 das Ziel von Netto-Null-Emissionen tatsächlich erreicht werden soll.

Aus Sicht des SEV ist deshalb eine weitere Förderung des Schienenverkehrs nötig. Insbesondere beim Güterverkehr sollte verstärkt darauf hingewirkt werden, den strukturellen Kostennachteil gegenüber den Strassentransporten zu verringern. Die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu verbessern entspricht der langjährigen und mehrfach demokratisch bestätigten Verlagerungspolitik der Schweiz.

Wegen der Lenkungs- und Finanzierungswirkung ist die LSVA ein Schlüsselement der Schweizer Verlagerungspolitik. Damit die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene erfolgreich realisiert werden kann, ist die LSVA so auszugestalten, dass damit eine möglichst hohe Verlagerungswirkung erzielt wird. Dazu muss sie direkt auf die Verbesserung des Preisverhältnisses zwischen Strasse und Schiene zugunsten der Schiene hinwirken.

Die Kostendimension allein genügt aber nicht, die Verlagerung erfolgreich zu befördern. Ebenso müssen im Schienengüterverkehr Zuverlässigkeit und ausreichende Trassenkapazitäten gegeben sein, insbesondere gesamteuropäisch. Verlagerungspolitik kann in der Schweiz nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn auf den europäischen Transitrouten die notwendige Infrastruktur für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr besteht. Ohne massive Verbesserungen der Infrastruktur in den umliegenden Ländern, insbesondere in Deutschland und Italien, bleibt die Konkurrenzfähigkeit der Schiene daher eingeschränkt. Aber auch in der Schweiz braucht es weitere Massnahmen, wie bspw. die Verpflichtung zum Bau eines Gleisanschlusses für Verteilzentren, damit der Anteil der Schienengütertransporte signifikant gesteigert werden kann.

- **SEV unterstützt die Zielsetzungen der Teilrevision**

Die LSVA ist das zentrale Instrument der Schweizer Verlagerungspolitik. Gemäss dem Zweckartikel sollen mit der LSVA die vom Schwerverkehr verursachten direkten und indirekten Kosten abgegolten und die Rahmenbedingungen des Schienengütertransports verbessert werden. Unter den heutigen Rahmenbedingungen wird die LSVA ihrem Zweck nur noch teilweise gerecht. Denn als Folge der technologischen Entwicklung sind mittlerweile 90% der LKW in der günstigsten Abgabekategorie zugeteilt. Zudem sind die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge von der LSVA befreit und zahlen somit keine Abgabe. So wird weder eine Verlagerungswirkung erreicht noch das Verursacherprinzip gestärkt. Als Folge der absehbaren zunehmenden Dekarbonisierung des Schwerverkehrs wird die Wirksamkeit der LSVA weiter geschwächt. Lenkungs- und Finanzierungswirkung könnten sich mittel- bis langfristig nicht mehr entfalten. Der SEV teilt deshalb die Ansicht des Bundesrats, dass eine Anpassung und Weiterentwicklung der LSVA an die aktuellen Gegebenheiten unbedingt nötig ist. Dass mit der Weiterentwicklung beabsichtigt wird, den Kostendeckungsgrad des Schwerverkehrs zu erhöhen, die Verlagerung auf die Schiene zu fördern und die Kriterien der Abgabekategorien auf Emissionen und Energieeffizienz auszuweiten, ist zu begrüßen.

- **Rasche Integration elektrisch angetriebener Fahrzeuge**

Wie im erläuternden Bericht festgehalten ist, betrug der Kostendeckungsgrad des Schwerverkehrs in der Schweiz 2019 lediglich 61%, was dem Mittel der letzten 10 Jahre entspricht. Damit bleiben jährlich rund 1.5 Milliarden Franken an externen Kosten ungedeckt, die von der Allgemeinheit getragen werden müssen. Auch elektrisch angetriebene Fahrzeuge verursachen externe Kosten, auch wenn sie keine Schadstoffe emittieren. Ausserdem benötigen sie Strasseninfrastruktur. Der Einbezug elektrisch angetriebener Fahrzeuge ist darum konsistent und folgt der Systematik der LSVA. Mit dieser Weiterentwicklung wird die Internalisierung der externen Kosten gestärkt, was den Kostendeckungsgrad steigert und letztlich dem in Art. 85 BV verankerten Verursacherprinzip Rechnung trägt. Der SEV unterstützt die Integration elektrisch angetriebener Fahrzeuge. Aus Sicht des SEV sollte die Integration auf den frühestmöglichen Zeitpunkt erfolgen. Eine Fortsetzung der Befreiung bis 2031 halten wir nicht für gerechtfertigt, weil damit erstens das Verursacherprinzip weiterhin ausgehebelt bleibt und zweitens davon auszugehen ist, dass sich wegen der Kleinräumigkeit der Schweiz elektrisch angetriebene Fahrzeuge schnell verbreiten werden. Zudem entzieht die Freistellung elektrisch angetriebener Fahrzeuge Bund und Kantonen wichtige finanzielle Mittel zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

- **Flankierende Massnahmen als Anreiz für den Ersatz von Dieselfahrzeugen sind unnötig**

Der SEV ist der Meinung, dass der Fokus bei der Weiterentwicklung der LSVA vorrangig auf die Verlagerungswirkung gelegt werden sollte, nicht auf die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs, denn auch Schwerverkehr mit fossilfreien Antrieben verursacht Infrastruktur- und externe Kosten. Inwieweit finanzielle Anreize überhaupt nötig sind, ist schwierig zu beurteilen. Im erläuternden Bericht wird auf Studien verwiesen, die davon ausgehen, dass elektrisch angetriebene Fahrzeuge

gegenüber Dieselfahrzeugen bereits 2030 betriebswirtschaftlich konkurrenzfähig sein könnten. Gemäss BFE gehört die Schweiz schon heute zu den Ländern mit dem höchsten Anteil an Neuzulassungen von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen über 3.5 Tonnen in Europa. Eine direkte Subventionierung des Schwerverkehrs mittels Investitionsbeiträge widerspricht u. E. Ziel und Zweck der LSVA. Zusätzlich werden beide Varianten Mindereinnahmen verursachen, womit die Mittel für die Finanzierung der Bahninfrastruktur fehlen. Der SEV lehnt deshalb beide Varianten ab.

- **Weitere Vorschläge zur Weiterentwicklung der LSVA**

Neben der Integration elektrisch angetriebene Fahrzeuge ins LSVA-System, wäre ein Einbezug von Lieferwagen angezeigt. Eine Erhöhung der Transportpreise auf der Strasse hilft den Schienengütertransport relativ attraktiver zu machen. Eine erfolgreiche Verlagerung, insbesondere im Binnengüterverkehr, kann nur gelingen, wenn der strukturelle Kostennachteil der Schiene wettgemacht werden kann. Höhere Transportpreise würden hier einen wertvollen Beitrag leisten. Ausserdem würden weniger Strassengütertransporte mit Fahrzeugen bis zu 3.5 Tonnen die Strassenverkehrsinfrastruktur nachhaltig entlasten und mithelfen die CO2-Emissionen zu senken. Deshalb verlangen wir, die LSVA auf Lieferwagen im gewerbsmässigen Strassengütertransport mit einem Gewicht von 2.5 bis 3.5 Tonnen auszudehnen.

Darüber hinaus fordern wir, dass die Handlungsspielräume die LSVA zu erhöhen ausgeschöpft werden. D. h. die LSVA ist vollständige und regelmässige an die Teuerung anzupassen und die Tarifsätze sind auf die Maximalbeträge gemäss LVA anzuheben. Weiter sind die CO2-Ziele für die Neuzulassung von schweren Nutzfahrzeugen bis 2030 im Gleichschritt mit der EU zu verschärfen.

- **LSVA als Schlüsselement der schweizerischen Verkehrspolitik absichern**

Aus Sicht des SEV muss es das Ziel sein, die schweizerische Verkehrspolitik fortzuführen und die Verlagerungspolitik zu verstärken. Dazu muss das LSVA-System an die aktuellen Gegebenheiten angepasst werden, sodass die Verlagerungswirkung erhöht wird. Dazu müssen Massnahmen getroffen werden, die das Preisverhältnis zwischen Schiene und Strasse zugunsten des Schienengüterverkehrs verbessern. Nur wenn es gelingt, das Prinzip der Kostenwahrheit durchzusetzen, kann der strukturelle Kostennachteil der Schiene ausgeglichen werden. Ausserdem muss die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur langfristig abgesichert werden. Hier muss der Substanzerhalt höchste Priorität haben. Die Einnahmen des Bundes aus der LSVA sollen ausschliesslich dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) zugewiesen werden. Es besteht kein Anlass einen Teil dieser Einnahmen für finanzielle Anreize zur Förderung der Dekarbonisierung des Schwerverkehrs aufzuwenden. Stattdessen sollen die finanziellen Mittel genutzt werden, die Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs zu verbessern und die Güterbeförderung auf der Schiene zu fördern.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus bestens. Gerne stehen wir Ihnen bei Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Matthias Hartwich
Präsident SEV



Simon Burgunder
Koordinator Politik



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja! Aufgrund der zu erwartenden Dekarbonisierung des Schwerverkehrs in den nächsten Jahren würde die LSVA zunehmend wirkungslos, würden elektrisch angetriebene LKW weiterhin von der LSVA befreit bleiben. Damit würde das wichtigste Element der schweizerischen Verlagerungspolitik wegfallen. Die Auswirkungen für die Verkehrspolitik und die Schweiz wären schwerwiegend. Ausbau und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur wären akut gefährdet, weil die finanziellen Mittel mittelfristig fehlten und die externen Kosten des Schwerverkehrs würden nicht mehr internalisiert.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Ja! Gemäss Berechnung des ARE zu 2019 beträgt der Kostendeckungsgrad lediglich 61%. 2019 blieben also CHF 1.5 Milliarden ungedeckt. Der Schienengüterverkehr ist dadurch strukturell benachteiligt, was seine Konkurrenzfähigkeit einschränkt. Aus klimapolitischer Sicht ist es daher unverzichtbar Massnahmen zu ergreifen, um das relative Preisverhältnis zugunsten des Schienengüterverkehrs zu verbessern.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja! Gerade weil sowohl die Verlagerungsziele für den Binnen- und den Transitverkehr als auch die klimapolitischen Ziele, ohne die LSVA nicht erreicht werden können.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Grundsätzlich ja! Eine Situation mit 2 verschiedenen LSVA-Systemen scheint nicht sinnvoll. Die Situation für die Transportunternehmen wäre unübersichtlich und kompliziert, was letztlich zu Mehraufwand führen würde. Dies könnte schliesslich auch der Akzeptanz der LSVA schaden. Es gilt hier aber zu betonen, dass die Schweiz



den im LVA bestehenden Handlungsspielraum des LVA leider bisher nicht ausschöpft. Die vollständige Anpassung der LSVa an die Teuerung halten wir deswegen für zwingend nötig.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVa

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVa aufgenommen werden können?

Ja! Die Schaffung einer Abgabekategorie für elektrisch angetriebene Fahrzeuge innerhalb der Systematik des bisherigen Systems basierend auf der EURO-Norm erscheint sinnvoll und zielführend. Dieses Vorgehen scheint uns das richtige zu sein.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVa integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Die Integration sollte so rasch wie möglich erfolgen, also 2027. Schon heute verursachen elektrisch angetriebene Fahrzeuge Infrastrukturkosten und externe Kosten (Lärm, Boden-, Energie- und Ressourcenverbrauch, Unfälle usw.), die aufgrund der Befreiung von der LSVa ungedeckt bleiben. Ausserdem werden mit der zunehmenden Umstellung auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge der LSVa zunehmend finanzielle Mittel entzogen. Folglich fehlen finanzielle Mittel für die Bahninfrastruktur und die Verlagerungswirkung wird komplett unterbunden. Die Tarifierung der Fahrzeuge darf nicht nur auf die Dekarbonisierung des Fahrzeugbestands ausgerichtet werden. Die Verlagerung ist Verfassungsauftrag und Zweck der LSVa. Deshalb muss die LSVa u. E. in erster Linie darauf ausgerichtet sein, Strassengüterverkehr zu verhindern, egal ob es sich um Diesel- oder Elektrofahrzeuge handelt.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja. Aufgrund der Vorgaben des LVA scheint dieses Vorgehen alternativlos. U. E. sollten Integration und Abklassierung bereits 2027 passieren. Zudem werden bereits heute elektrisch angetriebene Fahrzeuge in Massenproduktion hergestellt.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Unbedingt! Andernfalls bestünde u. U. der Anreiz den Nachweis nicht zu erbringen.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Ja. Dieses Vorgehen scheint geeignet Planungssicherheit zu schaffen. Ausserdem werden so Transparenz und Weiterentwicklung des LSVA-Systems sichergestellt.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Wie bereits bei der Antwort zu Frage 6 geschrieben, sollte der Fokus auf die Verlagerung des Schwerverkehrs gelegt werden und nicht auf die Dekarbonisierung, denn auch Schwerverkehr mit fossilfreien Antrieben verursacht Infrastruktur- und externe Kosten. Deshalb hält es der SEV für verfehlt mit Anreizen wie Rabatten oder Investitionsbeiträgen bei den Transportunternehmen den Flottenerneuerung zu fördern. Aus Sicht des SEV soll die Verlagerung auf die Schiene gefördert werden, sowohl im Binnen- als auch im Transitverkehr. In diesem Sinne verstehen wir auch die aktuelle Vorlage zur Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs. Beide Varianten werden Mindereinnahmen verursachen, womit die Mittel für die Finanzierung der Bahninfrastruktur fehlen. Der SEV lehnt deshalb grundsätzlich beide Varianten ab. Eine zeitlich befristete Rabattierung elektrisch angetriebener Fahrzeuge gemäss Variante 1 wäre aus klimapolitischen Überlegungen unter Umständen allenfalls denkbar. Die Variante 2 lehnen wir komplett ab! Eine direkte Subventionierung des Schwerverkehrs widerspricht u. E. Ziel und Zweck der LSVA.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Siehe Antwort zu Frage 12

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Der SEV lehnt Investitionsbeiträge ab! Variante 2 ist für uns keine Möglichkeit.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

- *Eine kontinuierliche und vollständige Anpassung der LSVA an die Teuerung.*
- *Eine Erhöhung der LSVA-Abgabesätze, so dass diese im Rahmen der Maximalvorgabe des LVA ausgereizt werden.*
- *Eine Verschärfung der CO₂-Neuwagenflottenziele für schwerer Nutzfahrzeuge bis 2030 im Gleichschritt mit der EU.*

- *Eine Ausweitung der LSVA-Pflicht auch auf Fahrzeuge von 2.5-3.5 Tonnen.*

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine weiteren Bemerkungen



Fédération des
Entreprises
Romandes

FER Genève - FPE Bulle - UPCF Fribourg
FER Arcju - FER Neuchâtel - FER Valais

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication
(DETEC)
3003 Berne

finanzierung@bav.admin.ch

A l'att. de Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral

Genève, le 3 mai 2024
AC/SN - 3563/3222 - FER N°16-2024

Perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) (révision partielle de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds)

Monsieur le Conseiller fédéral,

La Fédération des Entreprises Romandes (FER) a pris connaissance avec intérêt de l'objet mis en consultation et vous prie de bien vouloir recevoir sa prise de position.

La FER comprend la nécessité d'adapter la RPLP à l'évolution du secteur du transport routier et des modes de propulsion des véhicules poids-lourds. Le projet mis en consultation permet globalement de répondre à cette évolution mais nécessite, selon, des ajustements afin d'accompagner au mieux les entreprises du secteur dans le cadre de la transition énergétique. Vous trouverez ci-après la position de la FER par le biais du questionnaire en consultation complété.

Position de la FER

Réponses au questionnaire mis en consultation

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité d'agir pour perfectionner la RPLP ?

OUI.

La FER est favorable à l'intégration des véhicules à propulsion électrique dans le cadre de la révision de la RPLP.

Pour autant, la FER préconise une mise en place progressive dès 2031 avec un abattement de 50% jusqu'en 2040 puis de 25% jusqu'en 2050 pour la RPLP des poids-lourds à propulsion électrique.

Il nous paraît essentiel de respecter les capacités d'investissement des entreprises et leur besoin de prévisibilité. Une mise en place trop rapide ne permettrait pas l'amortissement des investissements effectués à ce jour.

2. Votre évaluation rejoint-elle celle du Conseil fédéral en ce sens que le trafic lourd ne couvre pas suffisamment ses coûts externes ou que des mesures devraient être prises pour réduire les coûts externes non couverts du trafic lourd ?

NON.

La méthode de calcul utilisée par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) est sujette à débat. La complexité, le degré de détail et le volume des données utilisées sont à ce point énormes que les cercles intéressés donc la FER ne peuvent vérifier si ces calculs sont corrects et correspondent aux « coûts externes » réels induits par l'activité du transport routier.

3. Partagez-vous l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'effet de transfert de la RPLP doit être renforcé ?

La RPLP participe déjà au transfert modal. Des progrès sont possibles uniquement si la qualité et les capacités de transport ferroviaire de marchandises sont renforcées. Aujourd'hui, le transfert modal s'opère déjà lorsque les conditions sont réunies (infrastructures). Il n'est donc pas judicieux d'affaiblir la route en augmentant les tarifs de la RPLP.

4. Estimez-vous judicieuse la démarche consistant à perfectionner la RPLP dans les limites de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE (ATT), c'est-à-dire que la nouvelle RPLP corresponde aux dispositions actuelles de l'accord sans qu'il soit nécessaire de le modifier ?

OUI.

L'accord sur les transports terrestres avec l'UE doit être maintenu dans sa forme actuelle. Nous ne sommes pas favorables à une adaptation de la réglementation pour la route. L'interdiction de circuler le dimanche et la nuit, l'interdiction du cabotage et l'interdiction des gigaliners sont d'une importance capitale pour l'avenir de l'ensemble du transport de marchandises (route ET rail) en Suisse.

5. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour interpréter de manière large la notion de norme EURO inscrite à l'art. 40, par. 2, ATT, afin que les véhicules à propulsion électrique puissent être intégrés à la RPLP ?

OUI.

6. Les véhicules à propulsion électrique devraient être intégrés à la RPLP au 1er janvier 2031.

Pensez-vous que cette intégration devrait avoir lieu plus tôt ou plus tard ?

La FER est favorable à l'intégration des véhicules à propulsion électrique dans le cadre de la révision de la RPLP. Pour autant, la FER préconise une mise en place progressive dès 2031 avec un abattement de 50% jusqu'en 2040 puis de 25% jusqu'en 2050 pour la RPLP des poids-lourds à propulsion électrique.

Catégories de redevance

7. Soutenez-vous la proposition d'élaborer la catégorisation exacte des véhicules dans le cadre de la révision ultérieure de l'ORPL et de l'actualiser régulièrement ?

OUI.

8. Êtes-vous d'accord sur la proposition du Conseil fédéral de classer les véhicules à propulsion électrique dans la catégorie de redevance la plus avantageuse et de déclasser les véhicules EURO VI dans la deuxième catégorie de redevance la moins chère ?

OUI.

Le déclassement des véhicules de la norme EURO VI ne doit toutefois avoir lieu que lorsque l'intégration des véhicules à propulsion électrique sera réalisée, c'est-à-dire au plus tôt en 2031. Un déclassement anticipé doit être exclu, même si des véhicules de la norme EURO VII devaient être disponibles auparavant.

9. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules EURO VII, qui pourraient être introduits au cours des prochaines années, soient classés dans une catégorie de redevance plus avantageuse que les véhicules correspondant à des normes EURO plus anciennes ?

OUI.

10. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules pour lesquels l'appartenance à une catégorie de redevance ne peut pas être prouvée soient attribués à la catégorie de redevance la plus chère ?

OUI.

Garantie de la sécurité d'investissement proposée

11. Soutenez-vous la proposition selon laquelle le Conseil fédéral devrait communiquer sept ans à l'avance les valeurs-seuils selon lesquelles les véhicules seront classés dans les catégories de redevance ?

OUI.

Un délai de sept ans nous semble toutefois être un minimum pour une planification financière précise et adéquate des amortissements.

Instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique

12. Laquelle des deux variantes des instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique favorisez-vous ?

Idéalement, une combinaison des deux variantes devrait être mise en place afin d'encourager activement la transition vers une économie décarbonée. Actuellement, les véhicules à propulsion électrique sont beaucoup plus chers à l'achat et à l'utilisation que les camions diesel. Le prix d'achat est au moins deux

fois plus élevé que son équivalent diesel et constitue donc le premier obstacle à une décarbonisation accélérée du transport routier. Les petites et moyennes entreprises de transport, en particulier, n'ont souvent pas les moyens financiers de moderniser leurs flottes de véhicules.

13. Pour quelle raison avez-vous opté pour la variante 1 ou la variante 2 à la question 12 ?

Voir réponse question 12.

14. À votre avis, à quel niveau devrait être fixée la prestation de transport moyenne déterminante pour le calcul des contributions d'investissement ?

Pas d'avis.

Adaptations législatives

15. Approuvez-vous les modifications de loi proposées ?

Autres remarques

OUI, pour autant que nos remarques soient prises en compte et que le projet de loi soit adapté en conséquence.

16. Avez-vous d'autres propositions pour perfectionner la RPLP ?

NON.

17. Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

NON.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce courrier et vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, nos salutations les meilleures.



Olivier Sandoz
Secrétaire général adj.



Milos Blagojevic
Secrétaire patronal
FER Genève



Erik Simonin
Responsable politique mobilité
FER Genève

La Fédération des Entreprises Romandes en bref

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, Bulle, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 47'000 membres

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par courrier électronique :
finanzierung@bav.admin.ch

Paudex, le 7 mai 2024

Consultation : Perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) (révision partielle de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre organisation a examiné avec intérêt l'objet cité en titre, mis en consultation par vos soins. Par la présente, nous souhaitons vous faire part de notre position.

Remarques générales

A l'instar du Conseil fédéral, le Centre Patronal estime que la RPLP doit être mise à jour afin de mieux prendre en compte l'évolution actuelle (et future) des modes de propulsion des véhicules de plus de 3,5 tonnes éligibles à cette taxe. Dans les grandes lignes, le projet de révision de cette loi va dans la bonne direction tant sur le fond que sur la forme. En effet, il ne chamboule pas les grands principes sur lesquels la RPLP se fonde, et qui ont rencontré un certain succès ces dernières années en permettant un report sans cesse plus important du fret de la route au rail (comme l'a souhaité le peuple lorsqu'il a accepté l'initiative dite « des Alpes » en 1994). Au contraire, il se borne à procéder à des adaptations de nature pragmatique, notamment par une interprétation large des normes EURO, qui se révèlent pertinentes et proportionnées.

Nous remercions d'ailleurs le Conseil fédéral d'avoir proposé une réforme « eurocompatible », c'est-à-dire qui ne nécessite pas une révision de l'accord bilatéral sur les transports terrestres. En effet, une telle révision nécessiterait probablement une négociation difficile, particulièrement dans le contexte bilatéral actuel.

Malgré ces éléments, nous souhaitons vous faire part de plusieurs observations dont certaines soulèvent quelques inquiétudes parmi nos membres.

La RPLP doit aussi s'appliquer aux poids lourds électriques

Nous tenons à apporter notre soutien au principe selon lequel les poids lourds à propulsion électrique devraient être aussi assujettis à la RPLP. En effet, même si leurs externalités négatives sont moindres par rapport aux véhicules à propulsion thermique (on pense ici aux émissions de gaz à effet de serre), leur circulation n'est pas sans inconvénients. A partir d'un certain poids et emprise au sol, il est juste qu'un véhicule soit astreint à une taxe proportionnelle aux dépenses qu'il engendre (développement, exploitation et entretien du réseau des routes par exemple). Le législateur ne peut donc pas s'arrêter au seul mode de propulsion pour décider de frapper ou non de taxes un véhicule en raison du principe de « vérité des coûts ».

Si le nombre de poids-lourds électriques est en croissance, on ne sait pas encore exactement quelle forme cette croissance prendra car elle dépend de nombreux paramètres micro- et macro-économiques. Toutefois, il est sage que les autorités s'y préparent. En effet, plusieurs grands constructeurs automobiles procèdent actuellement à des choix industriels favorisant la production de véhicules électriques. Si cette évolution se confirme et que les conditions cadres de l'électromobilité viennent à s'améliorer (multiplication des stations de recharge notamment), on peut s'attendre à une augmentation soudaine des immatriculations de poids-lourds électriques. Une telle situation diminuerait dangereusement les recettes de la RPLP et mettrait en danger l'objectif de report modal de la route au rail d'une grande partie du fret transitant sur les routes suisses.

L'intégration des poids-lourds électriques dans la RPLP aura, bien évidemment, des conséquences pour les classifications actuelles (EURO I à EURO VI). La classe de poids lourds à propulsion thermique la plus propre, c'est-à-dire celle qui génère le moins d'émissions de gaz à effet de serre, sera reléguée au deuxième rang par les véhicules électriques. A terme, ce déclassement devrait avoir des conséquences en termes de tarification. Cependant, nous nous opposons à tout changement dans les échelles de tarification avant 2031 afin de maintenir les conditions d'une planification financière adéquate pour les transporteurs dont certains ont consenti à des investissements majeurs. Il nous apparaît d'ailleurs que la sécurité de planification doit être ancrée dans la loi.

Concernant les mesures d'appoint temporaires après l'expiration de l'exemption de la RPLP (visant à inciter les transporteurs à équiper leurs flottes en véhicules électriques nonobstant la nouvelle donne fiscale), nous saluons le fait que le Conseil fédéral prévoit de telles mesures et qu'il propose deux variantes. Nous préférons, de loin, la variante du rabais en pourcentage sur la RPLP limité dans le temps plutôt que des subventions à l'investissement. En effet, les subventions sont des instruments à manier avec précaution en ce sens qu'elles faussent le marché, sans parler du fait qu'elles nécessitent une grande bureaucratie dédiée, ce qui ne nous paraît pas souhaitable. Nous notons néanmoins qu'à ce stade, ces mesures d'appoint ne sont pas encore certaines. Il serait judicieux d'offrir plus de sécurité juridique à ce sujet.

D'autre part, il nous apparaît que la durée des rabais proposée par le Conseil fédéral n'est pas adaptée. Nous considérons que les calendriers proposés ici ne tiennent pas suffisamment compte des contingences qui pèsent sur certains transporteurs. En effet, plusieurs d'entre eux ont consentis à des investissements importants pour électrifier leur flotte. Or, ces investissements ne pourront être amortis que sur une longue, voire très longue durée. Dès lors, ces mêmes transporteurs pourraient se retrouver dans une situation financière précaire. Nous estimons qu'il serait injuste que leurs investissements en faveur d'une mobilité propre ne paient pas. Par conséquent, nous souhaitons que l'intégration mentionnée ci-dessus soit réalisée de manière plus progressive que celle proposée par le Conseil fédéral. Nous souhaitons que l'abattement de 50% demeure en place jusqu'en 2040. Entre 2040 et 2050, nous considérons qu'un abattement de 25% serait souhaitable.

Conclusions

Nous remercions le Conseil fédéral de prendre les devants en proposant cette modification législative. Nous souhaitons néanmoins qu'il tienne compte des conditions cadres du secteur des transports et qu'il consente aux quelques aménagements mentionnés ci-dessus.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce qui précède et vous prions d'agréer, Monsieur les Conseiller fédéral, l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal



Cenni Najy

Annexe : nos réponses au questionnaire officiel

Catalogue de questions sur le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité d'agir pour perfectionner la RPLP ?

Oui.

2. Votre évaluation rejoint-elle celle du Conseil fédéral en ce sens que le trafic lourd ne couvre pas suffisamment ses coûts externes ou que des mesures devraient être prises pour réduire les coûts externes non couverts du trafic lourd ?

Nous émettons des réserves. Il nous paraît difficile d'arriver à cette conclusion de manière irrémédiable car le nombre de paramètres à prendre en compte est élevé, ce qui entraîne des risques méthodologiques. Nous ajoutons qu'une telle évaluation (et les mesures qui s'en suivraient) mettrait en péril les capacités de financement des transporteurs. Le Conseil fédéral doit être très attentif à cet aspect afin de ne pas condamner une partie de cette branche, importante pour le tissu industriel de la Suisse.

3. Partagez-vous l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'effet de transfert de la RPLP doit être renforcé ?

La RPLP peut déjà être qualifiée de succès à cet égard. A ce stade, tout transfert marginal nous paraît dépendre d'autres facteurs que ceux liés à la RPLP. On peut évoquer ici la qualité des services ferroviaires notamment.

4. Estimez-vous judicieuse la démarche consistant à perfectionner la RPLP dans les limites de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE (ATT), c'est-à-dire que la nouvelle RPLP corresponde aux dispositions actuelles de l'accord sans qu'il soit nécessaire de le modifier ?

Oui. A l'heure actuelle, toute négociation de ce type risque de placer la Suisse dans une position de demandeur, ce qui pourrait avoir des conséquences sur d'autres dossiers ouverts avec l'UE (voir sur certains acquis de l'accord sur les transports terrestres).

Intégration proposée des véhicules à propulsion électrique dans la RPLP

5. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour interpréter de manière large la notion de norme EURO inscrite à l'art. 40, par. 2, ATT, afin que les véhicules à propulsion électrique puissent être intégrés à la RPLP ?

Oui, cette interprétation est pragmatique et sa mise en œuvre nécessitera probablement un minimum d'adaptation bureaucratique.

6. Les véhicules à propulsion électrique devraient être intégrés à la RPLP au 1er janvier 2031. Pensez-vous que cette intégration devrait avoir lieu plus tôt ou plus tard ?

Cette date nous paraît acceptable pour autant que les mesures d'appoint temporaires soient plus généreuses que celles proposées par le Conseil fédéral (voir ci-dessous).

Catégories de redevance

7. Soutenez-vous la proposition d'élaborer la catégorisation exacte des véhicules dans le cadre de la révision ultérieure de l'ORPL et de l'actualiser régulièrement ?

Oui.

8. Êtes-vous d'accord sur la proposition du Conseil fédéral de classer les véhicules à propulsion électrique dans la catégorie de redevance la plus avantageuse et de déclasser les véhicules EURO VI dans la deuxième catégorie de redevance la moins chère ?

Oui, mais le déclassement de la catégorie EURO VI doit attendre 2031.

9. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules EURO VII, qui pourraient être introduits au cours des prochaines années, soient classés dans une catégorie de redevance plus avantageuse que les véhicules correspondant à des normes EURO plus anciennes ?

Oui.

10. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules pour lesquels l'appartenance à une catégorie de redevance ne peut pas être prouvée soient attribués à la catégorie de redevance la plus chère ?

Oui.

Garantie de la sécurité d'investissement proposée

11. Soutenez-vous la proposition selon laquelle le Conseil fédéral devrait communiquer sept ans à l'avance les valeurs-seuils selon lesquelles les véhicules seront classés dans les catégories de redevance ?

Un délai un peu plus élevé nous paraît souhaitable.

Instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique

12. Laquelle des deux variantes des instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique favorisez-vous ? Variante 1 ou variante 2 ?

Nous favorisons un rabais RPLP plutôt que des subventions.

13. Pour quelle raison avez-vous opté pour la variante 1 ou la variante 2 à la question 12 ?

Les subventions faussent beaucoup le marché. Les rabais ciblés et temporaires perturbent moins le marché. En outre, ces derniers nécessiteraient probablement moins de bureaucratie.

14. À votre avis, à quel niveau devrait être fixée la prestation de transport moyenne déterminante pour le calcul des contributions d'investissement ?

Pas d'avis.

Adaptations législatives

15. Approuvez-vous les modifications de loi proposées ?

Oui, sous réserves des éléments exprimés ci-dessus.

Autres remarques

16. Avez-vous d'autres propositions pour perfectionner la RPLP ?

Non.

17. Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Non.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Verkehr (BAV)
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Versand per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 16. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA: Stellungnahme der Vorstände der BPUK und KöV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 hat der Bundesrat die Vernehmlassung zum der im Betreff genannten Vorlage eröffnet. Die Vorstände der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und kommen dieser gerne nach.

A. Allgemeine Bemerkungen

Die Vorstände der BPUK und KöV unterstützen die grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage. Die LSVA hat sich als Instrument bewährt, bedarf aber einer Weiterentwicklung, damit sie ihre Ziele, die Verkehrsverlagerung und die Deckung der externen Kosten des Schwerverkehrs, auch in Zukunft erfüllen kann. Aus Sicht der Kantone muss die Weiterentwicklung unter folgenden Prämissen erfolgen:

- Die Verkehrsinfrastruktur muss auch künftig finanziert werden können. Deshalb ist es wichtig, dass **die Einnahmen aus der LSVA insgesamt nicht kleiner werden**.
- **Alle Nutzniesser der Verkehrsinfrastruktur sollen einen Finanzierungsbeitrag leisten.** Entsprechend unterstützen wir die Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA als zentrales Ziel der Vorlage.

B. Fragenkatalog

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja, die Vorstände der BPUK und KöV stimmen überein, dass hinsichtlich der Weiterentwicklung der LSVA ein Handlungsbedarf besteht.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Ja, wir teilen diese Einschätzung.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja, wir stimmen dem Bundesrat in diesem Punkt bei.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Ja, wir erachten dieses Vorgehen als sinnvoll.

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja, wir stimmen mit dem Bundesrat überein, dass elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden sollen.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Unter den im Erläuterungsbericht getroffenen Annahmen über die Marktanteile von elektrisch angetriebenen Lastwagen sind wir mit dem Zeitpunkt der Integration in die LSVA einverstanden. Ob diese Annahmen eintreten werden, ist jedoch ungewiss. Sollten im Jahr 2030 anteilmässig deutlich weniger elektrisch betriebene Lastwagen zugelassen werden als angenommen, kann die Vorlage Innovationen blockieren, auch wenn wie vorgesehen Rabatte oder Investitionsbeiträge gesprochen werden. Idealerweise sollte das Inkrafttreten der Integration in die LSVA dynamisch ausgestaltet

werden, sobald ein Marktanteil an elektrisch betriebenen Lastwagen von mindestens 40% in Bezug auf den Fahrzeugbestand erreicht ist.

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja, wir unterstützen den Vorschlag des Bundesrates.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja, wir unterstützen den Vorschlag des Bundesrates.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen

Ja, wir teilen diese Einschätzung.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja, wir stimmen mit dem Bundesrat überein.

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Ja, wir unterstützen den Vorschlag.

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Die Vorstände der BPUK und KöV bevorzugen die Variante 1.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Aus unserer Sicht ist die Variante 1 einfacher, transparenter und mit weniger administrativem Aufwand umsetzbar.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Die Beantwortung dieser Frage überlassen wir den zuständigen Fachstellen.

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Nein.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die LSVA wird seit ihrer Einführung pro Kategorie nach Streckenlänge berechnet. Dies führt seit Beginn zu Fahrten auf untergeordneten Strassen insbesondere durch Siedlungsgebiete, wenn diese Fahrten kürzer sind, selbst, wenn es keinen Zeitgewinn gibt. Die nun vorliegende Vorlage berücksichtigt die Bedürfnisse des Bevölkerungsschutzes vor Immissionen nicht in genügendem Ausmass. Aus Sicht der Vorstände der BPUK und KöV ist zu prüfen, wie die Routenwahl verbessert werden kann, ohne dass die Einnahmen aus der LSVA dadurch kleiner und Abkommen verletzt würden.

Dieses Anliegen wurde seit der Einführung der LSVA immer wieder formuliert. Ziel muss sein, dass der Schwerverkehr soweit wie möglich auf der Autobahn abgewickelt wird. Ein möglicher Ansatz könnte eine Abstufung der Tarife nach Strassenhierarchie sein. Eine Bevorzugung des Nationalstrassennetzes – oder je nach Ausgestaltung auch Mehrkosten für das untergeordnete Netz – würde die Kosten für den Mehrweg auf Grund von Autobahnstrecken kompensieren. Mit der neuen Generation der Erfassungsgeräte wäre eine solche Auswertung möglich. Auch dem Datenschutz könnte mit geeigneten Massnahmen Rechnung getragen werden.

Gemäss Ziffer 1.4.5 des erläuternden Berichts verzichtet der Bundesrat darauf, den Kreis der von der LSVA befreiten Antriebsarten oder Antriebsarten, die von einer LSVA-Ermässigung profitieren würden, weiter auszudehnen. Aus Sicht der Vorstände der BPUK und KöV gilt es sicherzustellen, dass Fahrzeuge mit alternativen Antrieben ihren Anteil an der Deckung der externen Kosten mittragen. Aus diesem Grund wäre es angezeigt, die Kategorisierung der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (Wasserstoff, Biogas usw.) bereits zum jetzigen Zeitpunkt zu präzisieren und in der Vorlage zu erläutern.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Bau-, Planungs- und
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Stephan Attiger

**Konferenz der kantonalen Direktorinnen
und Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin von BPUK und KÖV



Mirjam Bütler

Kopie an:

-Mitglieder der BPUK und KÖV

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

per E-Mail:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 17. Mai 2024

Weiterentwicklung LSVA

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA ist ein **substantieller Eckpfeiler der Schweizer Verkehrspolitik**. Ihre Weiterentwicklung für die Zeit nach 2030 ist für die primär betroffenen Fahrzeughalter von zentraler Bedeutung, darüber hinaus aber auch für Wirtschaft und Gewerbe sowie für die **Verlader** und die **Akteure im Schienengüterverkehr**.

Bereits im Hinblick auf die Totalrevision des Gütertransportgesetzes durften wir Ihnen mit zwei gemeinsamen Stellungnahmen (Vernehmlassung, Botschaften) sowie bei anlässlich mehrerer Treffen darlegen, dass die unterzeichnenden Verbände geschlossen für Versorgungssicherheit, Leistungsfähigkeit und Robustheit der dafür notwendigen Infrastrukturen, Energieeffizienz und Klimaschutz eintreten.

Zur Erreichung dieser Ziele, die für die gesamte Güterverkehrsbranche gleichermaßen gelten, ist – unter anderem – die **Dekarbonisierung des Strassentransports** anzustreben. Konkret braucht es eine Ausgestaltung der LSVA, welche die richtigen betriebswirtschaftlichen Anreize setzt, damit die **Zahl von Fahrzeugen mit CO₂-armen Antrieben zugunsten von Umwelt und Klima möglichst rasch zunimmt**.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die Vernehmlassungsvorlage zur Weiterentwicklung der LSVA, sehen aber **erhebliches Verbesserungspotential**. Wir bitten Sie daher, die nachfolgenden Erwägungen bei der Finalisierung der Vorlage angemessen zu berücksichtigen.

1. Externe Kosten gemäss bisheriger Formulierung

Bei der Ermittlung des Kostendeckungsgrads des Schwerverkehrs müssen gemäss geltendem Gesetz (Art. 7 Abs. 3 SVAG) «Kosten und Nutzen» beachtet werden. Die Herleitung dieser Grundlagen durch das Bundesamt für Raumentwicklung ARE hat sich in der Vergangenheit als äusserst komplex und umfangreich erwiesen, so dass sie selbst für interessierte Kreise nur schwer nachvollziehbar sind. Beispielsweise geht das ARE auch davon aus, dass die externen Kosten des Schwerverkehrs auch in Zukunft ansteigen – auch wenn infolge Dekarbonisierung mit einer deutlichen Abnahme der CO₂-Emissionen zu rechnen ist. Wir sprechen uns dafür aus, dass die bisherige Methodik beibehalten wird und nicht durch eine Neudefini-

tion, deren Auswirkungen überdies unklar und nicht nachvollziehbar sind, zusätzliche Komplexität erzeugt wird. Ausserdem ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Grundsatz, dass neben den externen Kosten auch der Nutzen des Strassentransports in die Berechnungen einfließen muss, gestrichen werden soll. Wir beantragen, die bisherige Formulierung beizubehalten.

2. Verankerung der Tarifobergrenzen im Gesetz

Die Festlegung von höchstzulässigen Tarife auf Gesetzesstufe ist gemäss Vorlage nicht mehr vorgesehen. Stattdessen soll lediglich auf völkerrechtliche Vereinbarungen verwiesen werden. Die LSVA-Tarife wären damit vollständig von Vorgaben im Landverkehrsabkommen LVA und eventuellen Nachfolgeabkommen abhängig. Daraus ergibt sich die Gefahr, dass Verwaltung und die für das LVA zuständigen Gremien (Gemischter Ausschuss) massgeblich Einfluss auf die Abgabesätze haben.

Heute entscheidet der Gesetzgeber, inwiefern die im LVA festgelegten Obergrenzen ausgereizt werden. Ein Korrektiv, das sich bewährt hat. Wir sprechen uns daher gegen Neuregelung aus. Zur Sicherheit, dass der Schweizer Gesetzgeber auch künftig nach politischen Erwägungen entscheiden kann, braucht es weiterhin Maximal- bzw. Durchschnittswerte (gemäss den heutigen Formulierungen) im SVAG.

3. Planungssicherheit auf Gesetzesstufe

Das Kernanliegen des Strassentransportgewerbe bei jeder LSVA-Reform ist eine gesicherte Folgenabschätzung. Zwecks verlässlicher Kostenkalkulation bei Investitionsentscheiden und Berechnung der Transportpreise sind Fahrzeughalter auf eine möglichst frühzeitige Bekanntgabe von Anpassungen der Tarife und Zuordnung von Emissionsklassen auf die Tarifkategorien angewiesen. Ein Planungshorizont von mindestens sieben Jahren ist unerlässlich.

Erfreulicherweise ist der Bundesrat bereit, den Bedürfnissen der Branche zu entsprechen. Das vorgeschlagene Vorgehen, neu eine «rollende Planung» auf sieben Jahre vorzunehmen, d.h. jedes Jahr mitzuteilen, ob und welche Anpassungen bei der Definition der Abgabekategorien im siebten Jahr der Zukunft (t+7) vorgesehen sind, ist von der Stossrichtung her sehr positiv; wir begrüssen diesen Ansatz ausserordentlich.

Ein Manko ist allerdings, dass die Neuregelung lediglich auf Verordnungsstufe vorgesehen ist. Der Bundesrat wäre damit, nach Verabschiedung des revidierten SVAG durch das Parlament, frei, ob die Planungssicherheit wirklich realisiert werden soll oder nicht. Das Grundprinzip der rollenden Planung muss auf Gesetzesstufe festgeschrieben werden, nicht nur in der Verordnung. Nur so kann mehr Planungs- und Investitionssicherheit auch garantiert werden.

4. Umsetzungsgarantie für Flankierende Massnahmen

Im Grundsatz sind Rabattsystem und Investitionsbeiträge gut konzipiert. Es macht Sinn, auch nach dem Ende der LSVA-Totalbefreiung für E-LKW, noch Anreize für Flottenmodernisierungen und Dekarbonisierung zu setzen. Es ist ausserdem schlüssig, diese Rabatte vom allgemeinen Verbreitungsgrad von E-LKW abhängig zu machen. Damit lässt sich vermeiden, dass weiterhin Rabatte gewährt werden, wenn das Ziel der Dekarbonisierung bereits erreicht ist. Die Investitionsbeiträge erlauben es auch kleineren Unternehmen, LKW mit alternativen Antrieben anzuschaffen. Diese sind zurzeit noch bedeutend teurer als Diesellastwagen.

Problematisch ist hingegen, die Umsetzung mittels «kann-Formulierung» im geplanten neuen Bundesgesetz vorgesehen ist. Der Bundesrat würde damit nur die Kompetenz zur Schaffung eines Rabattsystems erhalten; eine Verpflichtung ist damit nicht verbunden. Zwecks Planungs- und Investitionssicherheit sind die Fahrzeughalter jedoch schon heute auf absolute Garantien angewiesen. Auch ein konkreter Schwellenwert für Marktdurchdringung, bis zu dem Rabatte gewährt werden, ist nicht gesetzlich festgeschrieben.

Auch bei den Investitionsbeiträgen fehlt es – trotz ihrer Wichtigkeit für eine Mehrheit der Branche – an der nötigen Umsetzungsgarantie. Die Investitionsbeiträge sind im Entwurf lediglich als eine «Möglichkeit» (S. 63) aufgeführt; der Bundesrat will erst nach Vorliegen der Resultate der Vernehmlassung entscheiden, ob er dem Parlament wirklich eine Anschubfinanzierung vorschlägt. Selbst bei einer Umsetzung, wäre wiederum nur eine «kann-Formulierung» vorgesehen.

Wir vertreten die Position, dass das Rabattsystem und Investitionsbeiträge garantiert umzusetzen sind – nicht nur fakultativ. Sie müssen daher im Gesetz statt lediglich auf Verordnungsebene verankert werden. Auch ist ein konkreter Schwellenwert festzulegen, ab wann die Modernisierung der Fuhrparks als so weit fortgeschritten gilt, dass Rabattsystem und Investitionsbeiträge eingestellt werden.

5. Investitionsbeiträge gemäss Modell öV

Die vorgesehene Regelung, welche die Höhe des Investitionsbeitrags mit den Rabatten bei einer «durchschnittlichen jährlichen Transportleistung» (S. 63) in Zusammenhang bringt, führt zu einem Dilemma. Die Problematik liegt darin, dass die durchschnittliche Jahresleistung im nationalen Überlandverkehr (Komplettladungen, Stückgut) vergleichsweise hoch ist, im Nahverkehr (z.B. Baustellen-, Abfall- oder Holztransporte) aber eher gering. Berechnungen der ASTAG zeigen, dass die vorgeschlagene Methodik in keinem Fall aufgeht. Entweder ist die durchschnittliche jährliche Transportleistung so hoch, dass der Wert für Betriebe im Nahverkehr nicht erreichbar ist, oder aber so tief, dass die Investitionsbeiträge zu gering ausfallen und keinerlei Wirkung hätten. Die ASTAG lehnt Investitionsbeiträge in Abhängigkeit von Rabatten daher ab; sie würden zu einer massiven Ungleichbehandlung der einzelnen Transportsparten führen und sind in der Praxis völlig unwirksam.

Die Schaffung einer Anschubfinanzierung muss folglich losgelöst von den Rabatten erfolgen. Für den Erwerb von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb ist, für eine Dauer von 5 Jahren, ein Ausgleich von 80 Prozent der in diesem Jahr im Mittel vorhandenen Preisdifferenz zu einem Diesel-LKW vorzunehmen.

Solche Förderbeiträge wären nicht neu. Das Parlament hat mit der Revision des CO2-Gesetzes für die Zeit nach 2024 für genau diese Lösung zugunsten von Betrieben der konzessionierten Personenbeförderung ausgesprochen. Gemäss Art. 41a CO2-Gesetz werden hier jährlich (bis 2030) 47 Mio. Franken für die Beschaffung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb bereitgestellt; der Maximalbetrag beträgt zwischen 75 und 30 Prozent der zusätzlichen Kosten gegenüber Fahrzeugen mit fossilem Antrieb.

Wir danken Ihnen bestens für die Kenntnisnahme unserer Ausführungen und verweisen gerne auf die Antworten im Fragebogen bzw. bei den Gesetzesanpassungen (Anhänge 1 und 2). Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident (078 841 66 86)

ASTAG



Thierry Burkart, Ständerat
Zentralpräsident (078 764 15 88)

IG Kombiniertes Verkehr



Hans-Jörg Bertschi
Präsident (079 330 50 72)

Verband öffentlicher Verkehr (VöV)



Ueli Stückelberger
Direktor (079 613 77 01)

VAP



Frank Furrer
Generalsekretär (079 544 58 78)

Kommission Güterverkehr VöV



Philipp Wegmüller
Präsident (079 335 37 39)

ANHANG 1 Beantwortung des Fragebogens

Zielsetzungen

1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?*
JA. Die Revision ist aber auf die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zu beschränken. Gesetzgebung auf Vorrat muss ausgeschlossen sein.
2. *Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?*
NEIN. (Vgl. dazu Kap. 2.2–2.3)
3. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?*
Die LSVA soll ihre Verlagerungswirkung, die heute schon vorhanden ist, weiterhin erfüllen. Der Verlagerungsauftrag nach Art. 84 BV gilt jedoch einzig für den alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze. Für weitere Fortschritte ist primär bei der Qualität (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit) des Schienengüterverkehrs anzusetzen; dazu braucht es mehr Kapazitäten auf den Zulaufstrecken nördlich der Schweiz, wie der Bundesrat im Verlagerungsbericht 2023 richtig festhält.
4. *Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?*
JA. Das Landverkehrsabkommen mit der EU muss in der bestehenden Form beibehalten werden. Vor allem darf es keine Anpassung beim Regulativ für die Strasse geben. Sonntags- und Nachtfahrverbot, Kabotageverbot und das Verbot von Gigalinern sind für die Zukunft des gesamten Güterverkehrs (Strasse UND Schiene) in der Schweiz von existentieller Bedeutung; sie dürfen nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?*
JA.
6. *Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?*
2031 ist der frühestmögliche Zeitpunkt. Besser wäre, die Integration auf den Diffusionsgrad von Elektro-Fahrzeugen auszurichten. Finanzpolitische Motive dürfen keine Rolle spielen. (Vgl. dazu Kap. 3.1)

Abgabekategorien

7. *Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?*
JA. (Vgl. dazu Kap. 2.5)

8. *Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?*

JA. Die Abklassierung von Fahrzeugen der EURO-Norm VI darf aber erst dann erfolgen, wenn die Integration von elektrisch angetriebene Fahrzeugen vorgenommen wird, d.h. frühestens 2031. Eine vorzeitige Abklassierung muss ausgeschlossen sein, selbst wenn vorher Fahrzeuge der EURO-Norm VII erhältlich sein sollten.

9. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?*

JA.

10. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?*

JA.

Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. *Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?*

JA. (Vgl. dazu Kap. 2.5)

Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. *Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?*

Variante 2 (Rabatte oder Investitionsbeiträge).

13. *Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?*

Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind in Anschaffung und Betrieb sehr viel teurer als Diesel-Lastwagen. Der Kaufpreis liegt aktuell um mindestens Faktor 2 höher und ist Hindernis Nr. 1 für eine beschleunigte Dekarbonisierung im Strassentransport. Insbesondere kleinere und mittlere Transportunternehmen haben häufig nicht die finanziellen Möglichkeiten, um ihre Fahrzeugflotten zu modernisieren. Investitionsbeiträge sind daher *conditio sine qua non* der gesamten Vorlage. Nur so kann Chancengleichheit für alle Mitbewerber gewährleistet werden. Jeder Rabatt hingegen nützt nichts, wenn der Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen vorher am Kaufpreis scheitert. (Vgl. dazu Kap. 2.6)

14. *Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?*

Die Ausrichtung der Investitionsbeiträge auf eine durchschnittliche Transportleistung ist der falsche Ansatz; das System funktioniert in der Praxis nicht bzw. führt zu einer massiven Benachteiligung von Transportunternehmen im Nahverkehr – wo sich Fahrzeuge mit Elektroantrieb besonders gut eignen würden.

Rechtsanpassungen

15. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Die ASTAG ist mit dem Gesetzesentwurf in der vorliegenden Form nicht einverstanden.

Weitere Bemerkungen

16. *Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?*

vgl. Vernehmlassungsantwort.

17. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

vgl. Vernehmlassungsantwort.

ANHANG 2

Synopse mit Anträgen

SCHWERVERKEHRSABGABEGESETZ SVAG (SR 641.81)		
GELTENDES RECHT	VERNEHMLASSUNGS-VORLAGE	ANTRAG ASTAG
<p>Art. 1 Abs. 1 Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zu lasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt</p>	<p>Art. 1 Abs. 1 Mit der <u>leistungsabhängigen</u> Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren <u>Infrastrukturkosten</u> und <u>die ihm zurechenbaren</u> Kosten zu lasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.</p>	<p>Art. 1 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann die Abgabe nach Fahrzeugkategorien abstufen.</p>	<p>Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann <u>diesen Betrag an die Teuerung anpassen. Er kann Abgabekategorien für Fahrzeuge festlegen.</u></p>	<p>Art. 4 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 6 Abs. 1 Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern.</p>	<p>Art. 6 Abs. 1 <u>Die Höhe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) richtet sich für jedes Fahrzeug nach:</u> <u>a. dem höchstzulässigen Gesamtgewicht;</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>

	<p><u>b. den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern; und</u> <u>c. den Emissionen oder dem Verbrauch.</u></p>	
<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der Abgabe herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der <u>LSVA</u> herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 6 Abs. 3 Zusätzlich kann die Abgabe emissions- oder verbrauchsabhängig erhoben werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 3 <u>Die Höhe der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) richtet sich nach der Art und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs.</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 7 Abs. 1 Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</p>	<p>Art. 7 Abs. 1 <u>Die Höhe der Abgabe ist so zu bemessen, dass die ungedeckten Infrastrukturkosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit gedeckt sind, soweit der Abgabenhöhe nicht völkerrechtliche Verträge oder der Abgabebemessung erhebungs- und berechnungstechnische Gründe entgegenstehen. Der Ertrag der Abgabe darf die Gesamtheit dieser Kosten nicht übersteigen.</u></p>	<p>Art. 7 Abs. 1 <u>Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</u></p>
<p>Art. 7 Abs. 2 Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</p>	<p>Art. 7 Abs. 2 <u>Die Berechnung der</u> Kosten zulasten der Allgemeinheit <u>wird periodisch nachgeführt.</u> Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen. (vgl. Art. 7 Abs. 3 SVAG)</p>	<p>Art. 7 Abs. 2 <u>Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</u></p>
<p>Art. 7 Abs. 3 Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</p>	<p>Art. 7 Abs. 3 <i>Streichen (neu Abs. 2)</i></p>	<p>Art. 7 Abs. 3 <u>Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</u></p>
<p>Art. 8 Abs. 1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</p>	<p>Art. 8 Abs. 1</p>	<p>Art. 8 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>

<p>a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen.</p> <p>b. Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen beträgt der Tarif höchstens 3 Rappen. Der Bundesrat kann diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen um höchstens einen Fünftel reduzieren.</p> <p>c. Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 gilt der jeweilige Tarif als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p>	<p><u>Für die Erhebung der LSVA legt der Bundesrat Abgabekategorien für Fahrzeuge fest.</u></p>	
<p>Art. 8 Abs. 2 Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabesatz nach Absatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen</p>	<p>Art. 8 Abs. 2 <u>Dabei berücksichtigt er die Emissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge, insbesondere:</u></p> <p>a. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Schadstoffemissionen</u></p> <p>b. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Treibhausgasemissionen</u> <u>oder</u></p> <p>c. <u>die Energieeffizienz</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 2 <u>Dabei berücksichtigt er die Schadstoffemissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge.</u></p>
<p>Art. 8 Abs. 3 Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat:</p> <p>a. die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs;</p> <p>b. die Belastung der Volkswirtschaft;</p>	<p>Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u></p> <p><u>Er teilt jede Änderung mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren mit.</u></p>

<p>c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden;</p> <p>d. die Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu fördern;</p> <p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen.</p>		
<p>Art. 8a Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8a Abs. 1 <u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</u> (vgl. Art. 8 Abs. 1 SVAG)</p>	<p>Art. 8a Abs. 1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</p> <p>a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 3,0 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen.</p> <p>b. Der jeweilige Tarif gilt als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p> <p>alternativ:</p> <p><u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</u></p> <p><u>Der gewichtete Durchschnitt der Tarife beträgt höchstens 325 Franken für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 40 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegt. Die Gebühr für die Kategorie mit</u></p>

		dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 Franken.
Art. 8a Abs. 2 (neu)	<p>Art. 8a Abs. 2 Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere:</p> <p>a. die Berechnungen der ungedeckten Infrastrukturkosten und der Kosten zulasten der Allgemeinheit; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. a, SVAG)</p> <p>b. die Belastung der Volkswirtschaft durch den Schwerverkehr; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. b, SVAG)</p> <p>c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. c, SVAG)</p> <p>d. die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. d, SVAG)</p> <p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. e, SVAG)</p> <p>f. die Teuerung (vgl. Art. 8 Abs. 2, SVAG)</p>	<p>Art. 8a Abs. 2 Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere:</p> <p>a. die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. a, SVAG)</p> <p>b. die Belastung der Volkswirtschaft durch den Schwerverkehr; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. b, SVAG)</p> <p>c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. c, SVAG)</p> <p>d. die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. d, SVAG)</p> <p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. e, SVAG)</p> <p>f. die Teuerung (vgl. Art. 8 Abs. 2, SVAG)</p>
Art. 8b Abs. 1 (neu)	<p>Art. 8b Abs. 1 Die Zuteilung zur Abgabekategorie erfolgt:</p> <p>a. bei inländischen Fahrzeugen: bei der Verkehrszulassung;</p> <p>b. bei ausländischen Fahrzeugen: bei der Einfahrt ins Zollgebiet.</p>	Art. 8b Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
Art. 8b Abs. 2 (neu)	Art. 8b Abs. 2	Art. 8b Abs. 2

	<u>Erbringt die abgabepflichtige Person keinen Nachweis, zu welcher Kategorie ihr Fahrzeug gehört, so wird dieses der Abgabekategorie mit dem höchsten Tarif zugeteilt.</u>	(gemäss Vernehmlassungsvorlage)
Art. 8b Abs. 3 (neu)	Art. 8b Abs. 3 <u>Erbringt sie den Nachweis im Nachhinein, so wird das Fahrzeug neu zugeteilt. Wird es dabei einer Abgabekategorie mit einem tieferen Tarif zugeteilt, so hat die abgabepflichtige Person Anspruch auf Rückerstattung der zu viel bezahlten Abgaben abzüglich einer Gebühr für den administrativen Aufwand. Der Bundesrat kann einen Mindestbetrag für die Rückerstattung festlegen.</u>	Art. 8b Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die Abgabe nach Ermessen veranlagt werden.	Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die <u>LSVA</u> nach Ermessen veranlagt werden.	Art. 11 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der Abgabe kann als automatisierte Einzelentscheidung nach Artikel 21 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.	Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der <u>LSVA</u> kann als automatisierte Einzelentscheidung nach <u>Artikel 12</u> des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.	Art. 11 Abs. 4 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
Art. 19 Abs. 2 Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.	Art. 19 Abs. 2 Der Bund <u>weist seinen</u> Anteil am Reinertrag <u>dem Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013 zu.</u>	Art. 19 Abs. 2 <u>Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u>
Art. 19 Abs. 2bis (neu)	Art. 19 Abs. 2bis <u>Sofern der Bundesrat in der Finanzplanung des Bahninfrastrukturfonds eine angemessene Reserve ausweist, verwendet der Bund die nicht für die Bildung der Reserve benötigten Mittel zum</u>	Art. 19 Abs. 2bis (streichen)

	<u>Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u>	
--	---	--

BUNDESGESETZ ÜBER DIE FÖRDERUNG DES ERWERBS VON ELEKTRISCH ANGETRIEBENEN SCHWEREN MOTORFAHRZEUGEN DES GÜTERVERKEHRS (SR XXX)		
GELTENDES RECHT	VERNEHMLASSUNGSVORLAGE	ANTRAG ASTAG
	Art. 1 Abs. 1 <u>Dieses Gesetz regelt die flankierenden Massnahmen im Güterverkehr zur Unterstellung elektrisch angetriebener schwerer Motorfahrzeuge unter die Schwerverkehrsabgabe gemäss Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997 (SVAG).</u>	Art. 1 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 1 Abs. 2 <u>Als elektrisch angetrieben gilt ein schweres Motorfahrzeug, wenn es batterieelektrisch oder mit Wasserstoffbrennstoffzellen angetrieben werden.</u>	Art. 1 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat kann für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorsehen.</u>	Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat sieht für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vor.</u>
	Art. 2 Abs. 2 <u>Sieht er einen reduzierten Tarif für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, so entspricht die Reduktion höchstens den folgenden Prozentzahlen:</u> <u>a. für das erste Jahr: 25 Prozent;</u> <u>b. für das zweite Jahr: 20 Prozent;</u> <u>c. für das dritte Jahr: 15 Prozent;</u> <u>d. für das vierte Jahr: 10 Prozent;</u>	Art. 2 Abs. 2 <u>Die reduzierten Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge entsprechen den folgenden Prozentzahlen:</u> <u>a. für das erste Jahr: mindestens 30 bis höchstens 50 Prozent;</u> <u>b. für das zweite Jahr: mindestens 25 bis höchstens 40 Prozent;</u> <u>c. für das dritte Jahr: mindestens 20 bis höchstens 30 Prozent;</u>

	<u>e. für das fünfte Jahr: 5 Prozent.</u>	<u>d. für das vierte Jahr: mindestens 15 bis höchstens 20 Prozent;</u> <u>e. für das fünfte Jahr: mindestens 5 bis höchstens 10 Prozent.</u>
	Art. 3 Abs. 1 <u>Sieht der Bundesrat reduzierte Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, kann er Investitionsbeiträge an den Ersterwerb von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen vorsehen.</u>	Art. 3 Abs. 1 <u>Als Alternative zu reduzierten Tarifen sieht der Bundesrat die Gewährung von Investitionsbeiträgen für inländische Fahrzeughalter vor.</u>
	Art. 3 Abs. 2 <u>Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag, der nicht für den Bahninfrastrukturfonds nach Artikel 19 Absatz 2bis SVAG benötigt wird, finanziert. Die für die Investitionsbeiträge notwendigen Verpflichtungskredite bedürfen der Bewilligung durch die Bundesversammlung in Form einfacher Bundesbeschlüsse.</u>	Art. 3 Abs. 2 <u>Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag finanziert. Die für die Investitionsbeiträge notwendigen Verpflichtungskredite bedürfen der Bewilligung durch die Bundesversammlung in Form einfacher Bundesbeschlüsse.</u>
	Art. 3 Abs. 3 <u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens der Summe, die mit dem reduzierten Tarif nach Artikel 2 bei einer durchschnittlichen Transportleistung bis zum Ende der Geltungsdauer dieses Gesetzes eingespart werden kann. Die durchschnittliche Transportleistung wird vom Bundesrat festgelegt.</u>	Art. 3 Abs. 3 <u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten.</u> <u>Das Bundesamt für Verkehr legt die zusätzlichen Investitionskosten einmal pro Jahr pauschal fest.</u>
	Art. 3 Abs. 4 <u>Der Investitionsbeitrag wird der Halterin oder dem Halter pro Fahrzeug in Form eines A-Fonds-perdu-Beitrages gewährt.</u>	Art. 3 Abs. 4 <u>(gemäss Vernehmlassungsvorlage)</u>
	Art. 3 Abs. 5 <u>Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen für die Ausrichtung sowie die Höhe der Beiträge.</u>	Art. 3 Abs. 5 <u>(gemäss Vernehmlassungsvorlage)</u>

	<p>Art. 4 Abs. 1 <u>Sieht der Bund Investitionsbeiträge nach Artikel 3 vor, kann diese nur in Anspruch genommen werden, wenn bis zum Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) auf die reduzierten Tarife nach Artikel 2 verzichtet wird.</u></p>	<p>Art. 4 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 4 Abs. 2 <u>Nach Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung unterstehen die vom Bund nach Absatz 1 mitfinanzierten Fahrzeuge dem reduzierten Tarif nach Artikel 2.</u></p>	<p>Art. 4 Abs. 2 (streichen)</p>
	<p>Art. 5 Abs. 1 <u>Erreicht ein Fahrzeug die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes nicht, so fordert das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) den Investitionsbeitrag zurück.</u></p>	<p>Art. 5 Abs. 1 (streichen)</p>
	<p>Art. 5 Abs. 2 <u>Wird ein vom Bund nach Artikel 3 Absatz 1 mitfinanziertes Fahrzeug vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes veräussert und hat es zu diesem Zeitpunkt die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) nicht erreicht, so fordert das BAZG den Investitionsbeitrag zurück.</u></p>	<p>Art. 5 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 5 Abs. 3 <u>Die Höhe der Rückforderung nimmt proportional zu den mit dem Fahrzeug zurückgelegten Kilometern ab.</u></p>	<p>Art. 5 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 6 Abs. 1 <u>Die Halterin oder der Halter des veräusserten Fahrzeuges muss die Veräusserung nach Artikel 4 Absatz 2 dem BAZG in der von diesem vorgeschriebenen Form melden.</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 7</p>	<p>Art. 7</p>

	<u>Wer gegen die Meldepflicht nach Artikel 6 verstösst, wird mit Busse bestraft.</u>	(gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 8 <u>Hat der Täter durch eine oder mehrere Handlungen die Voraussetzungen für mehrere Bussen nach Artikel 6 erfüllt, so kann das BAZG die Strafe angemessen erhöhen.</u>	Art. 8 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 9 <u>Widerhandlungen werden nach dem Bundesgesetz vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht durch das BAZG verfolgt und beurteilt.</u>	Art. 9 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 10 Abs. 1 <u>Der Bundesrat vollzieht dieses Gesetz.</u>	Art. 10 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 10 Abs. 2 <u>Er erlässt die Ausführungsvorschriften.</u>	Art. 10 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 11 Abs. 1 <u>Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.</u>	Art. 11 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 11 Abs. 2 <u>Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.</u>	Art. 11 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 11 Abs. 3 <u>Dieses Gesetz gilt bis zum ...</u>	Art. 11 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)

PER EMAIL

Bundesrat Dr. Albert Rösti, Vorsteher des Eidg. Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

E-Mail-Adresse:

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 21. Mai.2024

**Vernehmlassungsantwort der *Allianz Fossilfreie Logistik*
zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA
(Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG) Stellung nehmen zu können. Die *Allianz Fossilfreie Logistik* ist eine Plattform für die Interessensvertretung von aktuell 18 Verbänden und Unternehmen sowie ihrer zahlreichen Mitglieder und Partner in einem klar begrenzten verkehrs- und umweltpolitischen Bereich. Daher beschränkt sich unser Vernehmlassungsschreiben auf ausgewählte Bestimmungen des Gesetzesentwurfes und beantwortet entsprechend nur einen Teil der Vernehmlassungsfragen (Fragebogen).

Die *Allianz Fossilfreie Logistik* (fortan auch *Allianz*) engagiert sich seit 2019 für eine wirtschaftlich tragbare und technologieoffene Defossilisierung der Logistik, aufbauend auf

- einer angemessenen Reduktion der LSVA für alle fossilfrei betriebenen LKW,
- Steuererleichterungen für erneuerbare Treibstoffe sowie auf
- einer Anschubfinanzierung für die Transformation der LKW-Flotten gemäss den Klimazielen der Schweiz bis 2050 und der dafür nötigen gesetzlichen Planungs- und Investitionssicherheit.



Der Bundesrat plant mit der vorgelegten Teilrevision keine grundlegende Neugestaltung des SVAG, sondern eine Weiterentwicklung des bestehenden Gesetzes in Übereinstimmung mit dem bestehenden Landverkehrsabkommen mit der EU. Dieses soll keinesfalls tangiert werden, was unsere *Allianz* begrüsst.

Weiter will der Bundesrat die LSVÄ-Berechnung unverändert belassen, die Gesamtgewicht, Entfernung, Emissionen in Euro-Normen und Abgabekategorien umfasst. Die wichtigsten und durchaus nachvollziehbaren Prinzipien der SVAG-Vernehmlassungsvorlage betonen zudem die Verlagerungswirkung, die Deckung externer Kosten, die Primärfinanzierung der Eisenbahninfrastruktur durch die LSVÄ, die Tarifobergrenze von 325 Franken pro 300 Kilometer sowie die Gleichbehandlung in- und ausländischer Fahrzeuge.

Technologieoffene Förderung fossilfreier Logistik über eine Abgabendifferenzierung der LSVÄ

Die Beibehaltung dieser Grundprinzipien schliesst weiterhin auch die Erhebungslogik der LSVÄ mit ein, bei der

1. die verwendete Antriebstechnik relevanter ist als der eingesetzte Treibstoff bzw. bei der LKW mit Verbrennungsmotoren generell wie «fossil angetriebene Fahrzeuge» behandelt werden;
2. die Einteilung der Fahrzeuge, die mit flüssigen erneuerbaren Treibstoffen, Biogas, LNG oder CNG fahren, auf die Motoreffizienz des Fahrzeuges und nicht auf die Treibstoffqualität abstellt.

Die *Allianz Fossilfreie Logistik* hat diese Erhebungslogik immer abgelehnt. Vielmehr muss aus unserer Sicht im Rahmen einer wirklichen Weiterentwicklung der LSVÄ eine Abgabendifferenzierung bzw. eine LSVÄ-Rabattierung geschaffen werden, die allen fossilfreien Antriebstechnologien zugänglich ist, wie dies mit der vom Parlament gutgeheissenen Motion 19.4381 vorgesehen war. «Fossilfrei» bedeutet dabei, dass ausschliesslich erneuerbare Treibstoffe verwendet werden. «Fossilfrei angetrieben» bedeutet, dass ausschliesslich erneuerbare Treibstoffformen verwendet werden. Zu den erneuerbaren Treibstoffen zählen biogene Treibstoffe, erneuerbare Gase und erneuerbarer Strom.

Ob es im Jahr 2031 richtig und klimapolitisch zielführend ist, wie geplant einzig elektrisch betriebene Antriebssysteme zu fördern, ist zu bezweifeln. Dies, zumal weder gesetzlich gefordert noch mittelfristig gesichert ist, dass für die Ladung von Batterien und Brennstoffzellen verwendeter Strom oder Wasserstoff nur aus erneuerbaren Quellen stammt. Gleichfalls wird es schwierig zu erklären sein, weshalb ein mit grünem Schweizer Methan betriebener Biogas-LKW mit optimiertem Verbrennungsmotor und geringen «lokalen Schadstoffemissionen» (Erläuternder Bericht, fortan EB, S. 55) umweltschädlicher sein soll als ein mit Strom geladener E-LKW und nicht von einer LSVÄ-Reduktion profitieren soll. Auch angesichts der Tatsache, dass sich die LSVÄ-Abgabe ausdrücklich nach dem Ausstoss von Luftschadstoffen richtet, ist dies eine Ungleichbehandlung und Marktbeeinflussung!

Diese kann eine wirklich technologieoffene Weiterentwicklung der LSVÄ korrigieren. Sie würde den Umstieg auf fossilfreie Antriebe für Unternehmen in der Breite interessant machen und diese fördern. So sind die Potenziale für die Herstellung von Compressed Biogas (CBG, gasförmig verdichtetes Biomethan), das in der Schweiz fossilfrei aus der Vergärung von Hofdüngern sowie aus organischen Rest- und Abfallstoffen gewonnen oder künftig als

synthetisches Gas in Power-to-Gas-Anlagen hergestellt wird, längst nicht ausgeschöpft. Gleiches gilt für Biodiesel und HVO.

Die *Allianz Fossilfreie Logistik* vertritt weiter den Standpunkt, dass ein Gesetz Ziele vorgeben, regeln und ordnen, aber keine detaillierten technologischen Vorgaben enthalten soll. Innovationen werden dadurch unnötig eingeschränkt. Überdies können die gesetzlichen Bestimmungen sehr schnell veralten.

Wer weiss heute mit Sicherheit, welche fossilfreien LKW-Technologien 2031 angeboten werden, wie sie nachgefragt sind und welche Förderung sie brauchen? Welche erneuerbaren Energien zum Einsatz kommen und wie sie bemessen und als fossilfrei qualifiziert werden? Niemand in der Branche kann prophezeien, welche Marktdiffusion (Marktauflauf) die einzelnen Technologien künftig haben, wie gross die Mehrkosten für fossilfreie LKW sein werden und wie eine möglichst entsprechende Rabattierung zu gestalten ist. Wie der Bundesrat selbst in seinem Bericht zur Vernehmlassungsvorlage schreibt, sollten «Massnahmen seitens der Politik technologieneutral bleiben, um nicht die Tür für die eine oder andere Technologie zu verschliessen» (EB, S. 21).

Bei der Fördermassnahmen den ganzen Spielraum nutzen

Letztlich gibt es kurzfristig nur ein stichhaltiges Argument für eine LSVA-Rabattierung allein für elektrisch angetriebene LKW, wie sie der Bundesrat vorschlägt: E- und Wasserstoff-LKW sind an der Grenze für die LSVA-Systeme einfacher als solche erkennbar. Mittels dem Informationssystem Verkehrszulassung IVZ, in welchem der Antrieb eines jeden Fahrzeuges, nicht aber die Art des Treibstoffes verzeichnet ist, kann diskriminierungsfrei beurteilt werden, ob ein LKW von einer Rabattierung profitiert bzw. welchen Tarif er zahlt.

Das vom Bundesrat vorgeschlagene System von Rabatten (für Inländer und Ausländer) und Investitionsbeiträgen (nur für Inländer, aber im gleichen Geldwert des Rabatts), abhängig vom Marktauflauf der verschiedenen LKW-Typen, ist daher im Grundsatz ein praktikables System und zu begrüssen. Eine Selbstdeklaration an der Grenze wäre nicht effizient kontrollierbar.

Wie aber der Bundesrat selbst vorschlägt (EB, S. 44 f.), sollen nebst elektrisch angetriebenen LKW auch LKW mit Verbrennungsmotor, die mit erneuerbaren Treibstoffen fahren, von einer Förderung profitieren. Dies kann kurzfristig mittels technologieoffenen Spezialbestimmungen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zu Abgaben auf Treibstoffen geschehen. Beim Tanken in der Schweiz sind In- und Ausländer gleichberechtigt, und das LVA würde nicht verletzt.

Angemessene LSVA-Reduktion und Anschubfinanzierung

Die Förderung der Investitionen in die fossilfreie Logistik sollte aber nicht nur technologieoffen erfolgen. Sie setzt immer auch eine angemessene Höhe der Rabattierung und der Investitionsbeiträge sowie eine gesetzlich definierte Dauer der Rabatte und Investitionsbeiträge voraus.

Alle erneuerbaren Alternativen zum fossilen Diesel-LKW sind aktuell mit erheblichen Mehrkosten verbunden, und es ist unsicher, wie sich die Preise entwickeln. Die Streubreite entsprechender Studien ist gross. Daher sollten die spezifischen LSVA-Rabattierungen sowie auch Investitionshilfen entsprechend dem Marktauflauf der jeweiligen Technologien festgelegt werden und nicht im Gesetz.

Das Gesetz – und nicht die Verordnung – soll festhalten, dass die Rabatte bzw. Investitionshilfen einen wesentlichen Teil des Kostendifferenzials decken (fixer Prozentwert der Mehrkosten für einen fossilfrei angetriebenen LKW im Vergleich zu einem Diesel-Fahrzeug).

Die Verordnung wiederum kann die Rabatte und die Investitionsbeiträge entsprechend der gesetzlichen Vorgabe und dem Marktaufbau mit einem unteren und oberen Wert eingrenzen sowie in einer angemessenen Dauer (mindestens 5 oder auch mehr Jahre) vorsehen.

Finanzielle Auswirkungen neu berechnen und berichtigen

Die aktuell laufenden grossen unternehmerischen Anstrengungen in der Logistik- und Transportbranche kommen nicht von allein. Diverse gesetzliche und regulatorische Anreize – heute namentlich durch die Kompensationsregelungen im CO₂-Gesetz, die Steuererleichterungen für fossilfreie Treibstoffe im MinöStG oder auch die Abgabendifferenzierung im SVAG – sind bewährte Fördermassnahmen. Es handelt sich dabei um indirekte Investitionshilfen, die Schweizer Unternehmen und Händlern zu freiwilligen, grösseren Anstrengungen motivieren, als es der Gesetzgeber von ihnen verlangt.

Die Finanzierung der neuen Förderinstrumente dagegen ist keine so grosse Herausforderung. Der Finanzierungsbedarf wird viel geringer sein als vom Bundesrat prognostiziert. In Erwartung der wachsenden Transportkilometer (gemäss ARE-Verkehrsperspektiven von 2020-2050 um 35 Prozent!), der geplanten Abklassierung von Fahrzeugen in der Euro-Norm VI und bei aktuell rund 284 E-LKW (2022) ist es nämlich nicht verständlich, weshalb die LSVA-Einnahmen bis 2035 rückläufig sein sollen, wie vom Bundesrat dargestellt (EB, S. 61). Im Gegenteil: Die LSVA-Einnahmen dürften trotz der 100-prozentigen LSVA-Befreiung für elektrisch angetriebene LKW bis 2030 zumindest in der Zeit steigen, in die geplanten Rabatte und Investitionsbeiträge vorgesehen sind.

Der Bundesrat spricht demgegenüber vom Mehrkosten von «mehreren hundert Millionen Franken» (EB, S. 61), die er auf die finanziellen Auswirkungen des Rabattsystems zurückführt. Aufgrund dieser Diskrepanz sind die finanziellen Folgen unbedingt vor der politisch-parlamentarischen Phase neu zu berechnen und zu berichtigen.

Gesetzliche Sicherheit, Investitionssicherheit

Schweizer Logistik- und Transportunternehmer sowie auch Detailhändler und Hersteller fossilfreier Treibstoffe wenden sehr viel Zeit und Denkarbeit dafür auf, um die CO₂-Emissionen in der Schweiz künftig noch stärker zu vermindern. Sie suchen nach noch effizienteren Technologien und gehen teure Investments, grosse Risiken sowie privatfinanzierte Partnerschaften mit der Forschung ein, damit sie möglichst hohe Reduktionen realisieren können. Dafür braucht die Branche aber gesetzliche Sicherheiten. Entsprechend störend empfindet die *Allianz* die diversen Kann-Formulierungen im Gesetz. So würde der Bundesrat zum Beispiel im Gesetz nur die Kompetenz erhalten, ein Rabattsystem oder Investitionsbeiträge zu schaffen, aber nicht dazu verpflichtet.

Die *Allianz* fordert allgemein, dass die Gesetzesvorlage klarer und verbindlicher ausformuliert wird. Dazu gehört insbesondere ein definierter Zeitrahmen für die Gültigkeit des Gesetzes. Aktuell sieht der Bundesrat die Weiterentwicklung als undefinierte Übergangsphase, die baldmöglichst geändert werden soll, «wenn die institutionelle Ebene zwischen der Schweiz und der EU geklärt werden kann» (EB, S. 30) beziehungsweise «so bald das LVA angepasst ist»

(EB, S. 34). Weil niemand weiss, wann dies der Fall sein wird, ist es besser, eine klare Ansage zu machen: Etwa, dass die neuen Regelungen – wie bei Gesetzen üblich – unbestimmt gelten. Insgesamt besteht die Herausforderung also darin, Klarheit und Sicherheit in Bezug auf Investitionen und Förderungen im Rahmen des neuen Gesetzes zu gewährleisten, während gleichzeitig die Ziele der Reduktion von CO₂-Emissionen und die Förderung aller erneuerbarer Treibstoffe verfolgt werden. Die hier zusammengefasste Grundsatzkritik führen wir in der nachfolgenden detaillierten Stellungnahme auf der Basis des Fragebogens weiter aus und erlauben uns konkrete Änderungsvorschläge.

Antworten zum Fragebogen (Nummerierung bezieht sich auf diejenige im Fragebogen)

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Dass die *Allianz*-Mitglieder und ihre Partner in Schweizer Transport- und Logistikunternehmen auf mehrere Technologie-Ansätze mit fossilfreien Energieträgern setzen, hat seinen guten Grund: Entscheidend ist der finanziell tragbare Wechsel von fossilen auf erneuerbare Energien. Sie legen sich darum nicht auf einzelne Technologien fest. Vielmehr ist die *Allianz* der Überzeugung, dass in Abhängigkeit des Fahrprofils das am besten geeignete Antriebskonzept zum Einsatz kommen soll – Hauptsache fossilfrei! Alle diese erneuerbaren Alternativen sind jedoch mit erheblichen Mehrkosten im Vergleich zu fossil angetriebenen LKW verbunden. Allein mit der Förderung von Elektro- und Wasserstoff-LKW gelingt der Wechsel von ganzen LKW-Flotten auf fossilfreie Treibstoffe in absehbarer Zeit kaum. Damit die Umstellung gelingt, braucht es eine technologieoffene, angemessene Förderung aller fossilfrei angetriebenen Nutzfahrzeuge. Für dieses Grundparadigma wird sich unsere *Allianz* im Rahmen der mittel- bis langfristigen wirklichen Weiterentwicklung der LSVA weiterhin konstruktiv und lösungsorientiert einsetzen.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Dass das Landverkehrsabkommen mit der Neugestaltung nicht verletzt wird, ist aus Sicht der *Allianz* eine unumstössliche Bedingung. Eine Erweiterung des Kreises der von der LSVA befreiten bzw. ermässigten Antriebsarten widerspricht diesem Grundsatz unseres Erachtens nicht und würde die Bestimmung des LVA nicht verletzen. Die im LVA vorgesehenen drei Abgabekategorien würden weiterhin gelten.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Entscheidend sind die Planungs- und Investitionssicherheit. Die Branche muss sich darauf verlassen können, dass die Rahmenbedingungen, wie sie nun im CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2030 enthalten sind und vom Bundesrat bis 2031 verschiedentlich bestätigt worden sind, tatsächlich gelten. Wie der Marktauflauf der einzelnen Technologien und erneuerbaren Energien nach 2031 aussieht, wird sich weisen.

7. *Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?*

Ja. Allerdings muss das Gesetz die Verpflichtung vorsehen, jährlich die genau geplanten Änderungen der Kategorisierungen zu publizieren.

8. *Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?*

Die Allianz Fossilfreie Logistik kann der Abklassierung zustimmen, sofern sie im Gesetz auf einen Zeitpunkt nach Einführung der EURO-Norm VII festgeschrieben wird (z.B. acht Jahre nach Einführung). Aus Gründen der Planungs- und Investitionssicherheit müssen die Pläne für die Abklassierung jährlich publiziert werden.

12. *Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?*

Variante 2.

13. *Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?*

Die Allianz Fossilfreie Logistik engagiert sich für eine wirtschaftlich tragbare und technologieoffene Defossilisierung der Logistik und folglich für Anreizsysteme, die für alle fossilfreien Antriebstechnologien zugänglich sind.

Bis zu dieser mittel- bis langfristigen wirklichen Weiterentwicklung der LSVA bevorzugen wir Variante 2. Dieses kombinierte Modell ermöglicht diskriminierungsfrei eine für In- und Ausländer differenzierte LSVA-Rabattierung für elektrisch angetriebene LKW im SVAG und zugleich bei der Investitionshilfe die Wahlfreiheit für Inländer. Gerade für Transportunternehmen, deren Fahrzeuge mehrheitlich auf der kurzen Strecke unterwegs sind, sind die Investitionsbeiträge mit Blick auf die nötige Defossilisierung der Flotte attraktiver als LSVA-Rabatte, die sich eher bei LKW auszahlen, die auf der langen Strecke unterwegs sind.

16. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Wir fassen gerne unsere wichtigsten Positionen zu einem Fazit zusammen:

Das Gesetzesvorlage muss nach Meinung der Allianz Fossilfreie Logistik unbedingt noch verbessert und korrigiert (Finanzierungsbedarf) werden. Es braucht

- eine technologieoffene Förderung der fossilfreien Logistik
- eine massgebliche Förderung der fossilfreien Logistik, die sich am Marktauflauf orientiert und angemessen ist
- eine Rabattierung und (als Alternative) eine Anschubfinanzierung, die sich am Delta der Mehrkosten für fossilfreie LKW orientiert, inklusive definierter Ober- und Untergrenzen
- eine verbindliche Förderung im Gesetz und deutlich weniger Kann-Formulierungen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Ausführungen und stehen für Auskünfte gerne bereit.

Mit freundlichen Grüßen,
Allianz Fossilfreie Logistik

Die Allianz Fossilfreie Logistik eine monothematische Plattform zur Interessensvertretung ihrer Mitglieder. Die lose Gruppierung engagiert sich seit 2019 für die Schaffung politischer Rahmenbedingungen, die den Marktaufbau und die Investition in fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge erleichtern und optimal absichern. Die Allianz setzt sich ein für eine LSWA-Reduktion für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge, für Steuererleichterungen für fossilfreie Treibstoffe sowie für die Anschubfinanzierung von fossilfrei angetriebenen LKW.

Aktuell sind folgende Unternehmen und Verbände Mitglied der Allianz (Stand Mai 2024): AEE Suisse, Astag, Axpo, Biofuels, Biomasse Suisse, Emmi, Fenaco, Förderverein H2 Mobilität Schweiz, Galliker Transport & Logistik, Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG, Hydros spider AG, Kruppen Kerzers AG, Lidl Schweiz AG, Ökostrom Schweiz, Schöni Transport AG, Schweizerischer Gewerbeverband SGV, Swissscleantech, Swissspower

Kontakt für Fragen: info@allianz-fossilfreie-logistik.ch



Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

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

Mittwoch, 22. Mai 2024

**Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA
(Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, SVAG):
Stellungnahme Avenergy Suisse**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli,
Sehr geehrte Damen und Herren

Avenergy Suisse bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Teilrevision des SVAG. Avenergy Suisse vertritt die Interessen der Importeure flüssiger Energieträger, welche rund die Hälfte des inländischen Energiebedarfs decken.

Die Mitglieder unseres Verbandes sind nur am Rande von der hier zur Diskussion stehenden Vorlage betroffen. Avenergy Suisse schliesst sich deshalb vollumfänglich der Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG an.

Freundliche Grüsse

Avenergy Suisse



Dr. Roland Bilang
Geschäftsführer



Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

per E-Mail:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 22. Mai 2024 / AK

Weiterentwicklung LSVA Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

1 | 36

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Die Neugestaltung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA, die der Bundesrat seit längerer Zeit vorbereitet, ist für das Schweizer Strassentransportgewerbe von sehr grosser Bedeutung. Aus betriebswirtschaftlicher Perspektive stellt sich die Hauptfrage, wie Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (Elektro, Wasserstoff, CNG / LNG, Biodiesel etc.), die im Vergleich mit herkömmlichen Diesel-LKW weniger CO₂-Emissionen und damit externe Kosten verursachen, in Zukunft tariflich behandelt werden. Damit verbunden ist – mit zunehmender Dringlichkeit – die Thematik der Planungs- bzw. Investitionssicherheit für die betroffenen Fahrzeughalter. Je konkreter die Pläne des Bundesrats für eine Neugestaltung sind, d.h. je mehr eine Anpassung der bisherigen kompletten LSVA-Befreiung für E-LKW diskutiert wird, desto wichtiger ist es mit Blick auf die Kostenkalkulation in einem Transportunternehmen zu wissen, ob wann und wie sich die Tarifbelastung ändern wird; das Gleiche gilt selbstverständlich auch für die Einstufung von Fahrzeugen der EURO-Norm VI. Für Investitionsentscheide, die auf Basis der Total Cost of Ownership (TCO) die Modernisierung der Flotten bzw. Ersatzbeschaffungen zum Ziel haben und sich betriebswirtschaftlich rechnen müssen, sind die Transportunternehmen auf möglichst frühzeitige und verlässliche Angaben ohne Risiko von nachträglichen Anpassungen zwingend angewiesen.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG, der die Anliegen und Interessen von rund 4'000 Mitgliederfirmen und Partnern im Güter- und Personentransport auf der Strasse vertritt, beschäftigt sich deshalb seit Lancierung der Arbeiten durch das Bundesamt für Verkehr BAV im Jahr 2020 intensiv mit möglichen Optionen zu einer Weiterentwicklung der LSVA. Mehrfach fanden ausführliche Gespräche mit den zuständigen Behörden statt; dies vor allem, nachdem ein erster Entwurf (Vorkonsultation im Frühling 2021) praxisfremd bzw. illusorisch ausgefallen war. Erfreulicherweise war das Interesse an Inputs direkt aus der Branche sehr spürbar – was die Erwartung mit sich brachte, dass die Vernehmlassungsvorlage besser auf die Bedürfnisse von Wirtschaft und Gewerbe und des Strassentransportgewerbes abgestimmt sein würde.

Die ASTAG bedankt sich vor diesem Hintergrund für die sehr gute Zusammenarbeit mit dem BAV und für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Gerne äussern wir uns im Grundsatz und mit diversen Detailanmerkungen zu den Vorschlägen des Bundesrats (im Folgenden: Entwurf) zur Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG.

1. Zusammenfassung

Die ASTAG möchte sich weiterhin konstruktiv in die Diskussion rund um die Weiterentwicklung der LSVA für die Zeit nach 2030 einbringen. Zugleich ist es unser Auftrag, die Interessen der Verbandsmitglieder zwecks bestmöglicher Rahmenbedingungen konsequent zu vertreten. Mit Bericht und Gesetzesentwurf können wir leider **nicht einverstanden** sein. Gerne unterbreiten wir jedoch **Verbesserungsvorschläge**.

Unsere Überlegungen sind wie folgt:

- Im **Grundsatz** stimmt die Stossrichtung der Vorlage; erfreulicherweise wurden im Vergleich zur Vorkonsultation von 2021 etliche wichtige Anliegen der Branche berücksichtigt.
- Dazu gehören primär die beabsichtigte Schaffung von Planungs- bzw. Investitionssicherheit und die (vorläufige) Beibehaltung der bisherigen Tarife.
- Zudem soll das Landverkehrsabkommen mit der EU unverändert fortgeführt werden – was zwecks Absicherung von verkehrspolitischen Eckpfeilern (z.B. Kabotageverbot, Sonntags- und Nachtfahrverbot) von entscheidender Bedeutung ist.
- Zu begrüßen sind auch die Massnahmen (Rabatte, Investitionsbeiträge) zur Förderung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen.
- Bei näherer Betrachtung zeigen sich jedoch **erhebliche Mängel**; sie haben zur Folge, dass eine branchenverträgliche Umsetzung der LSVA-Weiterentwicklung mindestens erschwert, wenn nicht sogar verunmöglicht wird.
- Von besonderer Tragweite ist die Neudefinition des Kostendeckungsprinzips; damit würden Verwaltung und Experten noch darin bestärkt, dem Schwerverkehr so viele externe Kosten wie nur möglich anzulasten und so den Spielraum für Tarifierhöhungen zu erweitern.
- In Kombination mit der vorgeschlagenen Streichung von Tarifobergrenzen aus dem SVAG droht deshalb eine Kompetenzverschiebung weg von der Politik hin zur Wissenschaft – und in letzter Konsequenz eine Tarifexplosion.
- Störend ist im gleichen Zusammenhang auch die geplante Schaffung von Grundlagen, um später einmal die Eurovignetten-Richtlinie der EU zu übernehmen – das ist Gesetzgebung auf Vorrat.
- Umgekehrt sind jene Änderungen, die für das Strassentransportgewerbe prima vista positiv scheinen, nur als «kann»-Formulierung und / oder auf Verordnungsstufe vorgesehen.
- Die Rabatte bzw. Investitionsbeiträge für Elektro- und Wasserstoff-Fahrzeuge bleiben damit eine blosse Möglichkeit; eine Umsetzungsgarantie gibt es nicht.
- Im Gegenteil sind die Investitionsbeiträge an so viele Bedingungen geknüpft, vor allem für Fahrzeuge, die im Nahverkehr eingesetzt werden, dass ihre Realisierung zum Vornherein ausgeschlossen ist.
- Selbst die gut konzipierte Planungssicherheit («rollende Planung für sieben Jahre) bietet zu wenig Verlässlichkeit; hier ist eine Verankerung im neuen SVAG besonders wichtig, wenn wirklich Anreize für eine beschleunigte Dekarbonisierung bestehen sollen.

Daraus abgeleitet ergeben sich die folgenden **Kernanliegen**:

- Die bestehende Verankerung von Tarifobergrenzen auf Gesetzesstufe ist beizubehalten.
- Die externen Kosten dürfen nicht das (einzige) Richtmass für die Tarife sein.
- Einer späteren Übernahme der Eurovignetten-Richtlinie darf nicht vorgegriffen werden.
- Die gesamte Revision des SVAG ist auf aktuelle Gegebenheiten zu beschränken.
- Die Planungssicherheit ist auf Gesetzesstufe zu verankern.
- Die flankierenden Massnahmen müssen ebenfalls gesetzlich abgesichert sein.
- Nebst Rabatten braucht es zwingend Investitionsbeiträge (Variante 2).
- Die Investitionsbeiträge sind wie im öV auszugestalten.

2. Grundsätzliche Bemerkungen

2.1 Framing

Die Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes (24.017; BBL 2024 300), die den Schienengüterverkehr in der Fläche neu ausrichten will, geht ausführlich und mehrfach auf die Bedeutung der Bahnen für Beschäftigung und Wertschöpfung, Logistik, verladende Wirtschaft, Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz, Umwelt und Gesellschaft ein. Der Schienengüterverkehr wird sogar als «Rückgrat der schweizerischen Wirtschaft» (S. 24) beschrieben. Offensichtlich soll damit ein positiver Argumentationsrahmen für den beabsichtigten Paradigmenwechsel im Einzelwagenladungsverkehr EWLV weg vom Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit hin zu einer finanziellen Förderung mittels Subventionen geschaffen werden.

Der vorliegende Bericht zur LSVA-Weiterentwicklung verzichtet im Gegensatz dazu vollständig auf positive Zuschreibungen zum Güterverkehr auf der Strasse. Die Betonung liegt stattdessen einseitig auf den Infrastruktur- und externen Kosten des Schwerverkehrs. Hervorgehoben wird, dass die aktuellen LSVA-Tarife gemäss Berechnungen des Bundes nicht ausreichen, um alle Kosten zu decken sowie die Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu gewährleisten. Die Liste der Kostenfaktoren umfasst Gesundheitsschäden, Lärm, Unfälle, Gebäudeschäden (S. 10), Stau, Infrastruktur (S. 30) und Schäden an Biodiversität, Ernten und Wäldern (S. 83). Hingegen ist keine Rede vom Nutzen des Strassentransports für Wirtschaft und Gesellschaft. Die Leistungen der Branche in der Versorgung und Entsorgung zugunsten des ganzen Landes, die den Güterverkehr auf der Strasse unentbehrlich bzw. systemrelevant machen, werden komplett ausgeblendet. Mit keinem Wort wird erwähnt, dass ohne Lastwagen die Schweizer Wirtschaft gar nicht funktionieren könnte.

Als Folge entsteht der Eindruck – der völlig falsch ist –, dass der Güterverkehr auf der Strasse nur Nachteile hat und deshalb mit möglichst hohen LSVA-Tarifen zu belegen ist. Hingegen hat eine möglichst branchenverträgliche LSVA-Weiterentwicklung, welche primär die Vorteile des Strassentransports zur Geltung bringt, offensichtlich weniger Gewicht. Es handelt sich somit, neudeutsch formuliert, um ein eigentliches «Framing».

Die ASTAG legt Wert darauf, dass in der Botschaft auch die Bedeutung und der Nutzen des Strassentransports für Wirtschaft und Gesellschaft aufgeführt werden.

2.2 Unzulässige Kompetenzdelegation an «Wissenschaft»

Die ASTAG ist vom Vorgehen des Bundesamts für Raumentwicklung ARE bei der Berechnung der externen Kosten des Schwerverkehrs seit Jahren befremdet. Zwar ist in Art. 7 Abs. 3 SVAG festgehalten, dass die Berechnung «periodisch nachgeführt» wird und dem «jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen» muss. Darunter fallen jedoch «Kosten und Nutzen», d.h. alle Parameter, die den Kostendeckungsgrad des Schwerverkehrs negativ oder auch positiv beeinflussen können. Das ARE beschränkte sich jedoch stets ausschliesslich auf die Kostenseite – mit der logischen Auswirkung bzw. sogar der offensichtlichen Absicht, dem Schwerverkehr möglichst viele Kosten anzulasten und damit den Spielraum für Erhöhungen der LSVA zu vergrössern. Grundlage waren bzw. sind jeweils sehr umfangreiche Studien von den immer gleichen Beratungs- und Verkehrsplanungsbüros im Auftrag des ARE. Komplexität, Detaillierungsgrad und Umfang – oft handelt es sich um mehrere Hundert Seiten – sind dabei so enorm, dass weder für den eigentlich zuständigen Gesetzgeber noch für die interessierten Kreise, darunter die ASTAG, nachvollziehbar bzw. zu verifizieren ist, ob die «Berechnungen» stimmen. Ein Beispiel ist die «Festlegung der Zahlungsbereitschaft für die Verminderung des Unfall- und Gesundheitsrisikos (value of statistical life)» von 2016.¹ Bis dahin wurde von einem «Value of Statistical Life» (VOSL) von 3,4 Mio. Franken pro Todesfall ausgegangen, neu kam Ecoplan auf 6,2 Mio. Franken – mit dem Hauptargument, dass es der Mittelwert von 28 Studien

¹ Ecoplan (19.09.2016), Festlegung der Zahlungsbereitschaft für die Verminderung des Unfall- und Gesundheitsrisikos (value of statistical life), Bern.

aus OECD-Ländern sei und damit für die Schweiz besser passe. Das gewollte Resultat ist eine laufende Zunahme der externen Kosten bzw. ein sinkender Kostendeckungsgrad. Im Zuge der Auseinandersetzungen um die LSVA-Erhöhung von 2008 / 2009 wurde mit gerichtlichem Urteil ein Wert von 98,7 Prozent, d.h. nahezu 100 Prozent, ausgewiesen; aktuell sollen es gemäss Vorlage (S. 73) nur noch 62 Prozent sein. Mit der umfassenden Flottenmodernisierung hin zu Fahrzeugen der EURO-Norm VI, die im selben Zeitraum stattfand, sanken aber die Schadstoff-Emissionen pro Fahrzeug auf praktisch Null – was es mit «gesundem Menschenverstand» als naheliegend erscheinen lässt, dass die externen Kosten nicht derart gestiegen sind wie seitens ARE behauptet.

Der vorliegende Entwurf geht leider in dieselbe Richtung bzw. verschärft die Problematik sogar auf entscheidende Weise:

- Der bestehende Gesetzestext richtet sich exakt nach Art. 84 der Bundesverfassung .
- Demgemäss dürfen die LSVA-Erträge nicht höher sein als die externen Kosten.
- Die externen Kosten bilden somit – zusätzlich zum Maximaltarif – eine Obergrenze.
- Neu soll von diesem Prinzip abgewichen bzw. es soll auf den Kopf gestellt werden.
- Statt die Obergrenze sollen die externen Kosten eine Untergrenze vorgeben.
- Wörtlich sollen die externen Kosten «möglichst gedeckt sein».

Zwecks Verharmlosung dieser «Beweislastumkehr» (entgegen der Vorgabe gemäss BV) wird zwar auf die Maximalbeträge im LVA hingewiesen. Eine unbegrenzte Erhöhung der Tarife sei daher nicht möglich (S. 73). Zugleich wird jedoch das klare Ziel vorgegeben, dass die Deckung der externen Kosten ein «möglichst hohes Niveau erreichen soll» (S. 73), sprich: die Tarife zu maximieren sind. Auch ist die neue Formulierung – offenbar mit Blick auf ein neues Verhältnis mit der EU – darauf ausgerichtet, dass sie die «Möglichkeit allfälliger das LVA ablösender oder ergänzender internationaler Abkommen» (S. 73) zulässt. Mit anderen Worten wird damit schon heute darauf spekuliert, künftig die Tarifobergrenze nur noch nach dem Kostendeckungsgrad bemessen zu können – also nach dem Primat der Wissenschaft statt nach Entscheiden durch den Gesetzgeber.

Dazu passt die – in der Vorlage mehr bzw. x-fach wiederholte – Behauptung zur Entwicklung der externen Kosten in den nächsten Jahren. Ausgeblendet wird die zu erwartende Reduktion von CO₂-Emissionen, Lärm und Schadstoffen aufgrund Inverkehrsetzung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb. Demnach wird es, so die Darstellung des ARE, trotz Dekarbonisierung der Flotten mittels Umstellung auf Fahrzeuge mit CO₂-armem Antrieb nicht möglich sein, die externen Kosten vollständig zu decken:

«Die Zahlen des ARE zeigen wiederum, dass davon auszugehen ist, dass die Kosten nicht nur in absoluten Zahlen aufgrund des Verkehrswachstums steigen, sondern auch davon ausgegangen werden muss, dass sie sogar pro Fahrzeugkilometer steigen werden.» (S. 27).

Die als Gewissheit dargestellte Entwicklung wird zwar an anderer Stelle insofern relativiert, als die Effekte der Dekarbonisierung «beim derzeitigen Stand noch relativ komplex zu bewerten» (S. 62) seien. Die Argumentation über die ganze Vorlage hinweg vermittelt jedoch – im Sinne eines bewussten Framings – den Eindruck, dass CO₂-arm angetriebene Fahrzeuge weiterhin «hohe» (S. 30) bzw. «beträchtliche» (S. 33) externe Kosten verursachen. Damit wird, ohne die positiven Auswirkungen zu würdigen, ein hoher Handlungsbedarf für künftige Erhöhungen der Tarife suggeriert. Mit derselben Absicht sollen allfällige externe Nutzen, die das ARE bei der Nachführung der Berechnungen bisher stets geflissentlich ausgeblendet hat, nun komplett aus dem Gesetzestext eliminiert werden – mit Bezug auf eine «Erkenntnis» von 1996 (!). Wo der Eifer des ARE zur Ermittlung von Kosten zulasten des Schwerverkehrs keine Grenzen kennt, wird versucht, sich des bestehenden gesetzlichen Auftrags zur Berücksichtigung von positiven

Faktoren kurzum zu entledigen (S. 73-74). Der Kostenerfindungsmechanismus des ARE, den die ASTAG seit jeher dezidiert ablehnt, würde damit quasi offiziellisiert und (noch schlimmer) sogar explizit dem Zuständigkeitsbereich des ARE zugewiesen (S. 65). Als Folge würde die Politik die ihr zustehende Hoheit über die Festlegung der LSVA-Tarife verlieren; es käme zu einer demokratisch sehr fragwürdigen Kompetenzverschiebung zu «Experten». Je nachdem, ob das Landverkehrsabkommen angepasst wird, würde mittels Vorgaben wie beispielsweise der Eurovignetten-Richtlinie letztlich sogar die EU-Kommission indirekt darüber befinden.

Die ASTAG lehnt jegliche Neudefinition des Kostendeckungsprinzips bzw. der externen Kosten kategorisch ab. Die bisherige Formulierung – angelehnt an die Verfassung – ist unverändert beizubehalten. Eine Kompetenzdelegation an die Wissenschaft bzw. die EU ist absolut unzulässig. Zudem ist eine transparente, verlässliche Berechnungsmethode zu definieren, sie darf nicht ständig und willkürlich angepasst werden.

2.3 Beibehaltung von Höchsttarifen

Die Neuformulierung des Kostendeckungsprinzips – die «unspektakulär» wirken mag – ist nur der Anfang hin zu einer grundlegenden Neuausrichtung der Tarife an Expertenmeinungen und internationalen Vorgaben. Ihre Fortsetzung findet sie mit dem Vorschlag, der an Brisanz kaum zu überbieten ist, künftig auf Tarifangaben auf Gesetzesstufe zu verzichten. Konkret sollen die Minimal- und Höchsttarife, die bisher in Art. 8 Abs. 1 Bst. a SVAG verankert sind, gestrichen werden. In der Argumentation gemäss Bericht ist es völlig ausreichend, nur einen «generellen Verweis auf die völkerrechtlichen Verträge» (S. 75) anzubringen, d.h. die LSVA-Tarife von den Vorgaben im Landverkehrsabkommen bzw. einem Nachfolgeabkommen vollständig abhängig zu machen. In Abkehr von einer eigenständigen, souveränen Gesetzgebung der Schweiz bzw. in vorausseilendem Gehorsam gegenüber der EU-Kommission wird eine gesetzliche Definition im SVAG schlichtweg für überflüssig erklärt:

«Eine eigenständige (Neu-)Formulierung der vom LVA vorgegebenen Regelungen bietet keinen nennenswerten Mehrwert.» (S. 75)

Im Prozess um die LSVA-Erhöhung von 2008 wurde vom Bundesverwaltungsgericht und vom Bundesgericht rechtskräftig entschieden, dass die Beurteilung von Höchsttarifen grundsätzlich nach dem «innerstaatlichen Recht»² vorzunehmen ist bzw. die LSVA «im Landesrecht (in nicht-diskriminierender Weise) zu normieren und konkretisieren»³ ist. Daraus ergibt sich, dass die bisher in Art. 8 Abs. 1 SVAG festgelegte Maximaltarife gegenüber den Bestimmungen im LVA Vorrang haben. Die Schweiz behält sich damit – sofern das SVAG eine Obergrenze vorgibt – das Recht vor, selbständig via Gesetzgeber über die konkrete Ausgestaltung der LSVA-Tarife zu befinden, ohne den Handlungsspielraum auszuschöpfen, den das Landverkehrsabkommen seinerseits vorgibt.⁴ Bei Verzicht auf die Festsetzung von maximal zulässigen Tarifen im SVAG erfolgt umgekehrt eine vollständige Unterstellung unter die Vorgaben gemäss LVA und für den Fall, dass später eine Anpassung des Verhältnisses Schweiz / EU stattfindet – was bereits als Szenario in der Vorlage enthalten ist (S. 34)! – sogar ein Verzicht bzw. eine Verunmöglichung von politischer Einflussnahme. Anstelle des Schweizer Gesetzgebers würden dann zunächst die Verwaltung bzw. «Wissenschaft» (vgl. oben, Kap. 2.2) und danach die dafür zuständigen Gremien zur Umsetzung des Landverkehrsabkommens oder eines Folgeabkommens (heute: Gemischter Ausschuss) darüber befinden. Wichtigstes Richtmass wären – wie das ARE seit Jahren anstrebt – die angeblich noch ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs, und dies in Anlehnung an die Eurovignetten-Richtlinie, wie die Vorlage explizit ausführt (S. 34). Mit

² Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 21.10.2009 – A5550/2008, S. 29 (Kapitel 8).

³ Bundesgericht, Urteil vom 19.04.2010 – 2C_802/2009, S. 11 (Kapitel 4.1)

⁴ Vgl. ebd.: «Mit dem Bundesverwaltungsgericht ist jedoch davon auszugehen, dass die vom Landverkehrsabkommen vorgesehenen bzw. vom Gemischten Ausschuss konkretisierten Tarifsätze lediglich Abgabenmaxima darstellen, und die Schweiz keine staatsvertragliche Verpflichtung eingegangen ist, die Abgabe tatsächlich in jener Höhe festzusetzen.»

Blick auf die bisherige Entwicklung der «Kostenberechnungen» ist deshalb zu befürchten, dass es mit diesem Vorgehen in einigen Jahren zu einer regelrechten Tarifexplosion käme – ohne jegliches Korrektiv im Landesrecht und ohne Einflussmöglichkeiten durch den Gesetzgeber in der Schweiz.

Die ASTAG akzeptiert keine Verschiebung der Definitionsmacht betreffend Höchsttarife in das Landverkehrsabkommen mit der EU oder andere völkerrechtliche Verträge. Zur Sicherheit, dass der Schweizer Gesetzgeber auch künftig nach politischen Erwägungen entscheiden kann, braucht es weiterhin Maximal- bzw. Durchschnittswerte (gemäss den heutigen Formulierungen) im SVAG.

2.4 Beschränkung auf aktuell notwendige Anpassungen

Die Absicht oder zumindest Gefahr, dass die Höhe der LSVA-Tarife künftig weitgehend durch Experten, Verwaltung und internationale Vorgaben statt durch politische Entscheide bestimmt wird, zeigt sich – drittens – im Vorschlag zur frühzeitigen Schaffung von Handlungsspielraum. Zwar wird mehrfach darauf hingewiesen, dass eine komplette Umstellung der Tarifsystematik weg von EURO-Normen hin zu CO₂-Zielwerten, wie es in der Vorkonsultation von 2021 noch vorgesehen war,⁵ mit den heute geltenden Bestimmungen des Landverkehrsabkommens nicht vereinbar ist; die Bedingungen für eine Anpassung seien «momentan nicht gegeben» (S. 30). Zwecks Vermeidung von Widersprüchen zum Landverkehrsabkommen in der aktuellen Form beschränkt sich die Vernehmlassungsvorlage daher de facto auf die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in die LSVA ab 2031.

Zugleich wird aber bereits für eine völlig neue Situation unter Berücksichtigung einer allfälligen Änderung des Landverkehrsabkommens vorgearbeitet. Konkret soll die heutige Begrifflichkeit in Art. 6 SVAG, die festlegt, welche Kriterien bei der Bemessung der Abgabe zur Anwendung kommen, ausgeweitet werden. Anstelle einer Berechnung, die (nebst dem Gesamtgewicht der Fahrzeuge) ausschliesslich «emissions- oder verbrauchsabhängig» erfolgt, d.h. nach EURO-Normen differenziert, wird beabsichtigt, neu auch «CO₂-Emissionen» und «Energieeffizienz» (S. 66) zu berücksichtigen – auch wenn das Landverkehrsabkommen heute ausdrücklich nur eine Unterscheidung nach EURO-Normen erlaubt:

«Gemäss den heute geltenden Bestimmungen des LVA dürfen Fahrzeuge nur nach den EURO-Normen unterschieden werden.» (S. 66)

Das Kriterium CO₂ wird dabei präventiv relativiert. Bei einer steigenden Anzahl an fossilfreien Fahrzeugen – dem eigentlichen Ziel der Revision notabene! – würde eine Differenzierung nach CO₂-Emissionen an «Wirkungskraft» (S. 66) verlieren. Gemeint ist offenbar, dass die externen Kosten nicht mehr steigen und damit eine Erhöhung der Tarife nicht mehr möglich wäre. Daher wird das Kriterium der «Energieeffizienz der Antriebe» als wichtiger angesehen, allenfalls unter «Berücksichtigung der Bereitstellung der Antriebsenergie» (S. 66). Bei der Berechnung bzw. Anlastung von externen Kosten und damit der Tarifhöhe soll also die eingesetzte Primärenergie eine Rolle spielen; paradoxerweise stellten sich Bundesrat bzw. Verwaltung bei der Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 (Geschäft 22.061) jedoch gegen eine technologie-neutrale Integration von allen Fahrzeugen mit alternativem Antrieb (Elektro, H₂, Biogas etc.), d.h. gegen LSVA-Tarife, die nach eingesetzter Primärenergie abgestuft sind. Hauptargument war, dass eine Umsetzung in der Praxis schlichtweg nicht möglich sei.⁶ Wie auch immer, die

⁵ BAV (11.03.2021), Weiterentwicklung LSVA. Bericht zu den Stossrichtungen, Bern, S. 4.

⁶ Vgl. Amtliches Bulletin, Nationalrat, 22.061, 4. März 2024, Votum Bundesrat Albert Röstli: «Wir können das aber gar nicht vollziehen, oder Sie sagen, wie das gehen könnte. Meine Spezialisten jedenfalls haben mir dazu noch keine Antwort geben können. Wenn Sie in einem Tank Benzin und im anderen erneuerbares Benzin haben: Wie wollen Sie da sagen, welcher entlastet wird, und welcher nicht? Das ist ja gar nicht möglich.»

beiden neuen vorgesehenen Kriterien sind mit erheblichen Unsicherheiten behaftet und bilden weder den aktuellen Rechtsstand noch den heutigen Stand der Umsetzungsmöglichkeiten ab. Dennoch ist eine Anpassung des SVAG schon jetzt, ohne genaue Kenntnis der Auswirkungen, vorgesehen. Es soll das «Fundament gebaut werden, damit zu einem späteren Zeitpunkt das System entsprechend weitergestaltet werden kann» (S. 67). Dahinter steckt die Absicht, dass der Gesetzgeber, auch wenn heute die Unklarheiten überwiegen und quasi ins Leere legiferiert wird, bereits die Basis für eine (Teil-) Übernahme der Eurovignetten-Richtlinie legt. Dazu passt die wiederholt dargelegte Absicht (z.B. S. 34, 35, 36, 67), eine Umstellung auf CO₂-Emissionen vorzunehmen, «sobald die [sic!] LVA angepasst ist» (S. 34). Kurz gesagt, handelt es sich um Gesetzgebung auf Vorrat.

Die ASTAG sieht aktuell weder Bedarf noch Möglichkeit zur Umstellung der LSVA von EURO-Normen auf CO₂-Zielwerte. Die dafür nötigen Anpassungen des SVAG sind erst dann vorzunehmen, wenn bzw. falls die europapolitischen Voraussetzungen gegeben und die Folgen abschätzbar sind. Gesetzgebung auf Vorrat lehnt die ASTAG ab.

2.5 Planungs- / Investitionssicherheit

Der Kernanliegen des Strassentransportgewerbes bei jeder LSVA-Reform ist eine gesicherte Folgenabschätzung. Zwecks verlässlicher Kostenkalkulation bei Investitionsentscheiden und zur Berechnung der Transportpreise sind die Fahrzeughalter, wie bereits einleitend vermerkt, auf a) eine möglichst frühzeitige Bekanntgabe von Anpassungen der Tarife und der Zuordnung von Emissionsklassen auf die Tarifkategorien und b) einen Planungshorizont von mindestens sieben Jahren zwingend angewiesen. Nur so besteht genügend Investitionssicherheit für eine kontinuierliche Modernisierung der Fahrzeugflotten.

Die ASTAG hat daher im Vorfeld intensiv auf die Thematik hingewiesen. Zumindest muss die bestehende Regelung gemäss Art. 14 Abs. 3 der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV), wonach Fahrzeuge, die der besten Abgabekategorie 3 zugeteilt werden, für sieben Jahre dort verbleiben, beibehalten werden. Erfreulicherweise ist der Bundesrat bereit, den Bedürfnissen der Branche zu entsprechen. Das vorgeschlagene Vorgehen, neu eine «rollende Planung» auf sieben Jahre vorzunehmen, d.h. jedes Jahr mitzuteilen, ob und welche Anpassungen bei der Definition der Abgabekategorien im siebten Jahr der Zukunft (t+7) vorgesehen sind, ist von der Stossrichtung her sehr positiv; die ASTAG begrüsst diesen Ansatz ausserordentlich.

Ein Manko ist allerdings, dass die Neuregelung lediglich auf Verordnungsstufe vorgesehen ist. Der Bundesrat wäre damit, nach Verabschiedung des revidierten SVAG durch das Parlament, frei, ob die Planungssicherheit wirklich realisiert werden soll oder nicht. Auch wird insofern eine Relativierung vorgenommen, als offenbar nur eine «kann»-Bestimmung vorgesehen ist: «Der Bundesrat teilt jede Änderung mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren durch eine Änderung der Verordnung mit, muss dies aber nicht jedes Jahr tun» (S. 58). Insgesamt fehlt es damit an der nötigen Umsetzungsgarantie; notwendig ist eine gesetzliche Verankerung.

Die ASTAG befürwortet eine rollende Planung auf sieben Jahre für mehr Planungs- und Investitionssicherheit. Das Grundprinzip (nicht: Details) muss jedoch auf Gesetzesstufe festgeschrieben werden, nicht nur in der Verordnung.

2.6 Anreize zur Dekarbonisierung

Die Entwicklungsrichtung bei Fahrzeugen mit alternativem Antrieb war lange unklar. Auch für die nächsten Jahre sind viele Optionen denkbar. Doch in der Tendenz neigt die Branche zum Einsatz von elektrisch angetriebenen LKW. Die offiziellen Zahlen des Bundesamts für Statistik BFS geben inzwischen eindeutige Hinweise.⁷

⁷ BFS, Neue Inverkehrsetzungen von Strassenfahrzeugen (IVS), Stand der Daten: 3.3.2024.

Elektro- und (sofern erhältlich) Wasserstoff-Fahrzeuge sind in Anschaffung und Betrieb jedoch sehr viel teurer als herkömmliche Diesel-Lastwagen. Der Kaufpreis liegt aktuell um mindestens Faktor 2 höher. Skaleneffekte aufgrund höherer Produktions- und Absatzmengen, die gemäss Logik von Markt und Wettbewerb zu Preissenkungen führen, sind in klar spürbarer Ausprägung gemäss Hersteller-Auskünften erst nach 2030 zu erwarten.

Fahrzeuge mit alternativem Antrieb sind daher heute vorwiegend bei grossen bzw. grösseren Transportunternehmen in Betrieb. Sie verfügen über den erforderlichen finanziellen Spielraum für Kauf und Betrieb von Elektro- und Wasserstoff-LKW – wobei Image und Marketing häufig wichtiger sind als die betriebswirtschaftliche Kalkulation. Zu gross sind die Kostenunterschiede im Vergleich zu Diesel-Fahrzeugen. Bei kleineren KMU (in Familienbesitz), also der Mehrheit im Schweizer Strassentransportgewerbe, sind jedoch eher weniger Liquidität, Eigenmittel und Reserven vorhanden. In ihren Fuhrparks figurieren zudem primär Fahrzeuge für beschränkte, aber gleichwohl sehr systemrelevante Anwendungszwecke (z.B. Holz-, Milchsammel-, Abfall-, Baustellentransporte) mit relativ geringer Jahreslaufleistung. 65 Prozent der ASTAG-Mitglieder arbeiten mit 1 bis 5 Fahrzeugen, 15 Prozent mit 6 bis 10. Ihr Kundenstamm ist vergleichsweise klein, was die Verhandlungsmacht zur Anhebung der Frachtraten und zur Ertragssteigerung beschränkt. In der Folge haben sie Stand heute schlichtweg keine Möglichkeit zur Erneuerung bzw. Ergänzung ihrer Fuhrparks mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen.

Die Dekarbonisierung ist jedoch für die gesamte Branche von entscheidender Bedeutung. Nur so können die CO₂-Reduktionsziele im Verkehr, die das Volk am 18. Juni 2023 mit Annahme des Klima- und Innovationsgesetzes vorgegeben hat, erreicht werden. Schon zuvor bekannte sich die ASTAG mit einer Resolution der Delegiertenversammlung vom 6. Mai 2021 klar dazu, die CO₂-Emissionen im Strassentransport bis 2030 (gegenüber 1990) um 50 Prozent sowie langfristig signifikant senken zu wollen. Umso wichtiger sind Anreize, die es ermöglichen, dass alle Transportunternehmen – unabhängig von ihrer Grösse – alternative Antriebsformen in ihre Flotten integrieren können. Die negative Konsequenz, die ansonsten unweigerlich eintritt, wäre eine beschleunigte Konsolidierung bzw. Strukturbereinigung der Branche zulasten der KMU-Wirtschaftsstruktur. Viele kleinere Transportfirmen wären (z.B. aufgrund von Ausschreibungen mit der Forderung nach alternativen Antrieben) nicht mehr konkurrenzfähig und müssten ihren Betrieb mittelfristig aufgeben, verbunden mit dem Verlust von Wirtschaftsleistung, wertvollen Arbeitsplätzen und Steuersubstrat in den betroffenen Gemeinden.

Vor diesem Hintergrund ist es aus ökologischen und ökonomischen Überlegungen richtig und sinnvoll, dass die Dekarbonisierung vorübergehend mit zusätzlichen Anreizen gefördert wird, wie es der Bundesrat zur Diskussion stellt. Die Schaffung eines Rabattsystems für elektrisch angetriebene Fahrzeuge bzw. die Wahlmöglichkeit (für Schweizer Fahrzeughalter) zwischen Rabatten und Investitionsbeiträgen bieten Gewähr zur Fortführung der Flottenerneuerung. Für den Übergang von der aktuellen «Pionierphase» von einzelnen Unternehmen hin zur Diffusion von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in der gesamten Branche sind sie als flankierende Massnahmen, die bei der Finanzierung ansetzen, schlichtweg unentbehrlich.

Aus finanzpolitischer Sicht ist es durchaus verkraftbar und gerechtfertigt, die Tarifbelastung für Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb nach 2031, wenn die bestehende vollständige Befreiung ausläuft, nicht sofort von 0 auf 100 Prozent zu erhöhen. Vielmehr braucht es mindestens fünf Jahre lang eine Zwischenphase mit einer etappierten Vorgehensweise, d.h. einer degressiven Ausgestaltung der Rabatte. Bund und Kantone nehmen inzwischen 1,9 Mia. Franken pro Jahr⁸ aus der LSWA ein. Ein Rückgang ist nicht zu erwarten. Vielmehr werden die Erträge trotz der bestehenden Totalbefreiung (bis 2030) und den geplanten Rabatten (ab 2031) ansteigen. Der Grund liegt darin, dass bei den Transportleistungen – die der stärkste Treiber sind – gemäss den Verkehrsperspektiven 2050 des ARE (Szenario BASIS) von 2020 bis 2050 eine Zunahme um 35 Prozent zu erwarten ist. Für ein Rabattsystem bzw. für Investitionsbeiträge stehen somit ausreichend Mittel zur Verfügung – zumal die LSWA-Einnahmen nach Art. 84 Abs. BV nur zur

⁸ Eidgenössische Finanzverwaltung, Bericht zum Voranschlag 2024, Band 1, S. 56.

Deckung von Kosten verwendet werden dürfen, «die im Zusammenhang mit dem Landverkehr stehen». In der Summe geht es um «mehrere hundert Millionen Franken» (S. 62) für alle fünf Jahre, also um (schätzungsweise) 75 Mio. Franken pro Jahr, das sind 4 Prozent der gesamten LSVA-Erträge von heute oder 6 Prozent des Bundesanteils, der dem Bahninfrastrukturfonds NAF zugewiesen wird – notabene vorübergehend. Der allgemeine Bundeshaushalt hingegen wird nicht tangiert. Der Nutzen ist offensichtlich: Anstatt dass die Erträge aus der LSVA mittels Finanzierung von Bahnprojekten indirekt zur Senkung der externen Kosten des Güterverkehrs eingesetzt werden, kann durch Rabatte und eine Anschubfinanzierung ganz direkt ein Effekt erzielt werden, nämlich eine beschleunigte Dekarbonisierung des Strassentransports. Die vom Bundesrat prognostizierte Senkung der externen Kosten zwischen 70 und 180 Mio. Franken pro Jahr (S. 61) ist ein adäquater Gegenwert.

Transportleistung (Stand: 2022)	Tarif (Stand: 2022)	Einnahmen aus EURO-Norm VI	
<i>Mia. tkm</i>	<i>Rp. pro tkm</i>	<i>Mio. CHF</i>	<i>%</i>
57'556	2,28	1'312	
57'556	2,69	1'548	
Zusatzeinnahmen		236	
		Gesamteinnahmen	
		1'690 (bisher)	100,0
		236 (zusätzlich)	13,9
Total		1'926	113,9

Tab. 1: LSVA-Mehrerträge nach Abklassierung von Fahrzeugen der EURO-Norm VI.

Im selben Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die LSVA-Erträge von Bund und Kantonen allein durch die geplante Abklassierung von Fahrzeugen der EURO-Norm VI von der höchsten in die mittlere Abgabekategorie gemäss nachfolgender Rechnung um rund 236 Mio. Franken oder 14 Prozent steigen werden (vgl. Tab. 1). Nicht berücksichtigt wird dabei die prognostizierte Zunahme der Transportleistungen gemäss Verkehrsperspektiven des ARE – die Einnahmen wären dann noch höher.

Die ASTAG befürwortet befristete flankierende Massnahmen nach Ablauf der bisherigen vollständigen LSVA-Befreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen ausdrücklich. Damit kann – in allen Betrieben unabhängig von ihrer Grösse – ein wichtiger Beitrag zur Dekarbonisierung des Schwerverkehrs geleistet werden.

2.7 Varianten

Elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge verursachen ebenfalls externe Kosten – wenn auch in geringerem Ausmass als Diesel-LKW. Dennoch sind sie Stand heute vollständig von der LSVA befreit. Ihre Integration in die Tarifsystematik ist deshalb nachvollziehbar und aus Gründen der Gleichbehandlung aller Fahrzeuge (immerhin liegen die Schadstoffemissionen bei der EURO-Norm VI bei Null!) auch berechtigt. Für einen «sanften» Übergang, der die Planungssicherheit (vgl. oben) berücksichtigt und das Risiko von Investitionsstopps vermindert, braucht es jedoch ein schrittweises Vorgehen weg von der bisherigen Totalbefreiung hin zu «normalen» Tarifen.

Ein Rabattsystem mit degressiv ausgestalteten Ansätzen ist der richtige Weg. Zusätzlich muss jedoch, wie es Variante 2 vorsieht – als Wahlmöglichkeit für Schweizer Fahrzeughalter – eine «Anschubfinanzierung» mittels Investitionsbeiträgen à fonds perdu geschaffen werden. Nur so besteht für kleinere Transportunternehmen überhaupt die Chance, die Dekarbonisierung ihrer

Fahrzeugflotten vorzunehmen (*vgl. Kap. 2.6*). Die Einstiegshürde, nämlich der im Vergleich zu Diesel-LKW bis auf weiteres sehr viel höhere Anschaffungspreis von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen wäre sonst zu hoch und könnte häufig nicht übersprungen werden. Jeder Rabatt wäre somit für eine Mehrheit der Branche absolut nutzlos.

Die ASTAG befürwortet daher Variante 2, d.h. ein Rabattsystem mit der Alternative von Investitionsbeiträgen für Schweizer Fahrzeughalter. Variante 1 allein mit Rabatten hätte hingegen eine Wettbewerbsverzerrung zulasten kleinerer Transportunternehmen sowie nachfolgend eine Branchenkonsolidierung zur Folge. Sie kommt nicht in Frage.

2.8 Rabattsystem

Im Grundsatz ist das Rabattsystem, wie es vorgeschlagen wird, gut konzipiert. Vor allem macht es Sinn, die Tarife nach dem tatsächlichen Modernisierungsgrad der Fuhrparks zu bemessen. Damit lässt sich vermeiden, dass weiterhin finanzielle Anreize gewährt werden, wenn das Ziel der Dekarbonisierung in einem gewissen Mass erreicht ist. Die degressive Ausgestaltung der Rabatte, wonach die Reduktion «höchstens» den durch Art. 2 Abs. 2 Bst. a-e vorgegebenen Prozentsätzen entsprechen darf bis hin zu einer Einstellung der Rabatte, ist daher zu begrüßen.

Für die Branche problematisch ist jedoch die Umsetzung mittels «kann-Formulierung» gemäss Art. 2 Abs. 1 im geplanten neuen Bundesgesetz über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen. Der Bundesrat würde damit nur die Kompetenz zur Schaffung eines Rabattsystems erhalten; eine Verpflichtung ist damit nicht verbunden. Zwecks Planungs- und Investitionssicherheit sind die Fahrzeughalter jedoch schon heute auf absolute Garantien angewiesen. Deshalb braucht es eine gesetzliche Vorgabe, dass das Rabattsystem tatsächlich auch realisiert wird, sprich: eine Formulierung ohne «kann». Ansonsten droht ein Investitionsstopp, bis elektrisch angetriebene Fahrzeuge zu ähnlichen Preisen wie Diesel-LKW am Markt erhältlich sind.

Zugleich fehlt – als zweiter grosser Mangel – jegliche Angabe eines «Schwellenwerts», der als Mass dafür gilt, wann die Flotten nach Ansicht des Bundesrats «bereits zu einem erheblichen Teil aus Fahrzeugen ohne fossile Energieträger besteht» (S. 60) und das Rabattsystem noch vor Ablauf der 5-Jahres-Frist beendet wird. Damit besteht nebst der «kann»-Formulierung ein weiterer grosser Unsicherheitsfaktor, der die Transportunternehmen im Ungewissen bezüglich Umsetzungsgarantie, Dauer und Effektivität des Rabattsystems lässt.

Die ASTAG vertritt die Position, dass das Rabattsystem zwingend umzusetzen ist – nicht nur fakultativ. Es muss im Gesetz statt auf Verordnungsstufe verankert werden. Auch ist ein Schwellenwert festzulegen, ab wann die Modernisierung der Fahrzeugflotten als so weit fortgeschritten gilt, dass das Rabattsystem eingestellt wird.

2.9 Investitionsbeiträge

Wie beim Rabattsystem fehlt es auch bei den Investitionsbeiträgen – trotz ihrer Wichtigkeit für eine Mehrheit der Branche (*vgl. Kap. 2.7*) – an der nötigen Umsetzungsgarantie. Im Gegenteil wird ihr Zustandekommen an so viele und harte Bedingungen geknüpft, dass eine Realisierung nahezu unmöglich bzw. sogar ausgeschlossen ist.

Dabei geht es um folgende vier (!) Punkte:

- Die Investitionsbeiträge sind im Entwurf lediglich als eine «Möglichkeit» (S. 63) aufgeführt; der Bundesrat will erst nach Vorliegen der Resultate der Vernehmlassung entscheiden, ob er dem Parlament wirklich eine Anschubfinanzierung vorschlägt.

- Für den Fall einer Umsetzung ist – wie bei den Rabatten – keine Verpflichtung, sondern nur eine Kompetenzdelegation vorgesehen; der Bundesrat «kann» Investitionsbeiträge für den Ersterwerb von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen gewähren, er muss aber nicht.
- Im Weiteren wäre ein positiver Entscheid des Bundesrats für Investitionsbeiträge – wieder analog zu den Rabatten – vom Diffusionsgrad von Elektro- und Wasserstoff-LKW abhängig; es fehlt jedoch ein im Voraus festgelegter Schwellenwert, was automatisch die Gefahr einer gewissen Beliebigkeit mit sich bringt.
- Schliesslich sollen gemäss Entwurf auch nur dann Investitionsbeiträge gesprochen werden, wenn im Bahninfrastrukturfonds BIF – aus dem die Finanzierung erfolgt – genügend Mittel, (notabene: LSVA-Erträge) zur Verfügung stehen; nach der Finanzierung von Bahnprojekten muss stets eine «angemessene Reserve von 300 Millionen» (S. 63) vorhanden sein.

Die Chancen, dass Schweizer Transportunternehmen ab 2031 von einer Anschubfinanzierung profitieren können, sind somit verschwindend klein. Allein die Vorgabe einer BIF-Reserve, die mit Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen – entgegen der Position der ASTAG – geschaffen werden soll, verdeutlicht die Absurdität dieses Vorgehens: Mit einer weiteren Ausweitung von Bahninfrastrukturprojekten, wie es bisher regelmässig der Fall war, könnten Investitionsbeiträge für das Strassentransportgewerbe verhindert werden. Umso wichtiger ist es, die bisherige Formulierung von Art. 19 Abs. 2 SVAG bei der Änderung des SBB-Gesetzes beizubehalten oder aber sie im Rahmen der zur Debatte stehenden SVAG-Revision so anzupassen, dass ein Mindestbetrag im BIF für Investitionsbeiträge zugunsten der Dekarbonisierung des Strassentransports eingesetzt werden kann.

Im Interesse einer (KMU-) Mehrheit der Branche sind Investitionsbeiträge für die ASTAG eine *conditio sine qua non* der Vorlage. Der Entwurf lässt jedoch zu viel Spielraum offen; es braucht eine striktere Formulierung, die einen verpflichtenden Charakter aufweist.

2.10 Technologieneutralität

Bei der Dekarbonisierung des Schwerverkehrs geht es genau genommen um die eingesetzte Primärenergie. Der Grund ist, dass ein Fahrzeug mit elektrischem Antrieb insbesondere unter Berücksichtigung von «grauer» Energie (Fahrzeug-, Batterieherstellung etc.) je nachdem eine schlechtere CO₂-Bilanz aufweist als beispielsweise ein LKW mit Diesel-Motor, der mit CO₂-armem Treibstoff betankt wird. Die LSVA müsste deshalb nicht nach Antriebstyp, sondern technologieneutral nach der eingesetzten Energie differenziert werden, d.h. unabhängig, ob es sich um ein Wasserstoff-, Elektro- oder Gas-Fahrzeug handelt.

In der Praxis ist ein solches Vorgehen, wie die ASTAG anerkennt, jedoch mit beträchtlichen Schwierigkeiten verbunden. Hauptproblem ist, wie sich bei Fahrzeugen, die mit fossiler oder nicht-fossilen Energieträgern betrieben werden können, kontrollieren lässt, wie viele Kilometer beispielsweise mit Biodiesel oder Diesel zurückgelegt wurden. Es sei dahingestellt, ob die Tankfüllung tatsächlich mit einer «Pipette» überprüft werden müsste, wie es Bundesrat Albert Rösti in der Differenzvereinbarung zur Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 am 4. März 2024 formulierte. Sicher ist, dass der administrative Aufwand für die Fahrzeughalter sehr hoch wäre.

Daher hat das Parlament auch darauf verzichtet, die LSVA-Totalbefreiung nur für elektrisch angetriebene Fahrzeuge durch eine technologieneutral ausgestaltete Reduktion für alle LKW mit CO₂-armem Antrieb zu ersetzen. Zwar wurde damit ein früherer Beschluss (Annahme der Mo. 19.4381) umgestossen; der Vorteil ist jedoch, dass Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb gemäss Zusicherung von Bundesrat Rösti im Parlament und gemäss Entwurf (S. 33) bis am 31. Dezember 2030 von der LSVA vollständig befreit bleiben.

Für die Zeit nach 2030 ist das Anliegen jedoch erneut zu prüfen. Die LSVA-Rabatte müssen technologieneutral für alle alternativen Antriebsformen gelten. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass der administrative Aufwand für die Fahrzeughalter nicht ansteigt, vor allem nicht für Halter von herkömmlichen Dieselfahrzeugen, d.h. die Erhebungssystematik muss weiterhin einfach bleiben. Das Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag darf sich nicht verschlechtern. Insofern ist auch zu prüfen, die Technologieneutralität «im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zu Abgaben auf Kraftstoffe zu behandeln» (S. 44).

Die ASTAG fordert eine technologieneutrale Ausgestaltung der LSVA-Tarifierung für alle alternativen Antriebsformen.

3. Detailbemerkungen

3.1 Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Art. 4 Abs. 2

Die ASTAG hat sich in der Vergangenheit immer wieder gegen Anpassungen der LSVA an die Teuerung ausgesprochen. Erstens erfolgten Beschlussfassung und Information der Branche meistens zu spät; zweitens ist grundsätzlich nicht einsichtig, weshalb der Staat eine von ihm erhobene Abgabe teuerungsbedingt anhebt und damit die Inflation zusätzlich nach oben treibt.

Aus grundsätzlichen Überlegungen müsste daher eine Teuerungsanpassung der Pauschalen Schwerverkehrsabgabe PSVA abgelehnt werden. Andererseits besteht jedoch heute eine massive und zweifache Ungleichbehandlung zwischen LSVA- und PSVA-pflichtigen Fahrzeughaltern: Die leistungsabhängige Abgabe für einen Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen und einer Laufleistung von 100'000 Kilometern kostet ca. 100'000 Franken pro Jahr; bei einem Reiseкар mit pauschaler Veranlagung sind es – logischerweise unabhängig von der Distanz – nur gerade 5'000 Franken. Zudem hat der Bundesrat bisher – im Unterschied zur LSVA – keine Kompetenz zur Anpassung der PSVA an die Teuerung über die gesetzlich fixierte Obergrenze.

Aus Gründen der Gleichbehandlung kann sich die ASTAG damit abfinden, dass künftig der Mechanismus der Teuerungsanpassung wie bei der LSVA auch bei der PSVA greift. In der Umsetzung ist jedoch grösstmögliche Zurückhaltung geboten.

Abstrus ist die Begründung gemäss Entwurf, dass ansonsten «die durch die PSVA bezweckte Verlagerungspolitik abgeschwächt» (S. 72) würde. Denn für die private Reisebusbranche, die weitaus am meisten PSVA bezahlt, besteht keinerlei Verlagerungsauftrag gemäss Verfassung und Gesetz. Umso mehr dürfen Teuerungsanpassungen nicht für versteckte Tarifierhöhungen missbraucht werden.

Art. 7

Die bestehende Formulierung, wonach der Ertrag der Abgabe die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen darf, ist zwingend beizubehalten. Die ASTAG spricht sich kategorisch gegen eine «Beweislastumkehr» aus, die in Kombination mit der geplanten Aufhebung von Tarifobergrenzen im SVAG dazu führt, dass die LSVA-Tarife de facto von Experten und Verwaltung festgelegt werden (*vgl. Kap. 2.2*). Es muss weiterhin der Gesetzgeber sein, der über die maximale Höhe der Abgabe bestimmt.

Zudem ist es unzulässig, den externen Nutzen aus dem Gesetzestext zu streichen. Wenn die Berechnung schon dem «jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse» entsprechen soll, dann müssen alle Forschungsergebnisse einfließen können, d.h. je nachdem auch neue Erkenntnisse zu den externen Kosten. Faktoren, die sich positiv auf den Kostendeckungsgrad des Schwerverkehrs auswirken, dürfen nicht zum vornherein ausgeschlossen werden.

Antrag: unveränderte Beibehaltung des gesamten Art. 7

Art. 8 Abs. 2

Die Revision des SVAG hat sich auf aktuelle Gegebenheiten und notwendige Änderungen zu beschränken. Gesetzgebung auf Vorrat, ohne allfällige neue Rahmenbedingungen zu kennen, ist abzulehnen. Auch darf nicht auf die Anpassung des bestehenden Landverkehrsabkommens oder den Abschluss eines Nachfolgeabkommens spekuliert werden. Wie der Bericht erwähnt, sind die Kriterien «Treibhausgasemissionen» und «Energieeffizienz» (Bst. b und c) heute nicht erforderlich, sie sollen erst zu einem «späteren Zeitpunkt» (S. 74) verwendet werden.

Antrag: vereinfachte Formulierung, Streichung von Bst. a / b / cArt. 8 Abs. 3

Zur Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten braucht es Investitionssicherheit. Die Branche muss mit genügend Vorlaufzeit wissen, wie die Tarifkategorien definiert sind und mit welchen Tarifen sie zu rechnen hat. Betriebswirtschaftlich fundierte Kaufentscheide, die auf einer langfristig verlässlichen Kostenkalkulation basieren, sind sonst nicht möglich.

Es ist daher richtig, das Prinzip der Planungssicherheit auf Gesetzesstufe als Auftrag an den Bundesrat festzuhalten. Zusätzlich muss jedoch eine gewisse Konkretisierung vorgenommen werden. Dazu gehören folgende Eckwerte:

- Planungshorizont von mindestens 7 Jahren
- rollende Planung mit jährlicher Ankündigung von Anpassungen im Jahr t+7

Antrag: Neuformulierung unter Berücksichtigung der erwähnten KriterienArt. 8a Abs. 1

Bei der Festlegung der Maximaltarife darf es keinen Automatismus geben. Eine Ankoppelung an die externen Kosten, konkret: ein Primat der Wissenschaft gegenüber der Politik, muss auf jeden Fall ausgeschlossen sein, ebenso eine Ausrichtung am Landverkehrsabkommen mit der EU oder einem Nachfolgeabkommen. Stattdessen sind die höchstzulässigen Tarife wie bisher auf Gesetzesstufe zu verankern, damit die Kompetenz über die Maximalhöhe beim Parlament verbleibt.

Die Neugliederung von Art. 8 bzw. Art. 8a ist deshalb so vorzunehmen, dass der bestehende Art. 8 Abs. 1 in aktualisierter Form (Anpassung Bst. a) im neuen Art. 8a Abs. 1 übernommen oder aber die Formulierung gemäss Art. 4 LVA verwendet wird.

Antrag: Beibehaltung der Maximal- bzw. Durchschnittstarife auf GesetzesstufeArt. 8a Abs. 2

Wie in Art. 7 ist ein «präventiver» Verzicht auf die Erwähnung eines externen Nutzens auch in Art. 8a nicht statthaft. Die Möglichkeit, allfällige wissenschaftliche Erkenntnisse einfließen zu lassen, darf nicht von Gesetzes wegen von vornherein ausgeschlossen werden.

Antrag: Beibehaltung der Nennung von externen NutzenArt. 19 Abs. 2 und Abs. 2^{bis}

Wie die ASTAG bereits in ihrer Stellungnahme vom 19. März 2023 zur Vorlage «Nachhaltige Sanierung der SBB» deutlich machte, ist nicht einzusehen, weshalb der LSVA-Reinertrag des Bundes neu ausschliesslich statt nur vorab für die Bahninfrastruktur verwendet werden sollte.

Erstens genügen die Reserven des BIF – laut Bericht zur erwähnten Vorlage (S. 12, Abb. 2) – Stand heute bei weitem und werden es infolge steigender Transportleistungen auf der Strasse

(vgl. Verkehrsperspektiven ARE) und damit höherer LSVA-Einnahmen auch in den nächsten Jahren tun.

Zweitens würden mit dem Vorgehen, die Erträge des Bundes nur für den BIF zu verwenden, die Erträge aus der LSVA noch stärker als bisher missbraucht. Die LSVA dient nach heutigem Art. 1 SVAG dazu, dass der «Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken» soll. Daher dürfen die Einnahmen nicht in noch stärkerem Ausmass für Bahninfrastrukturprojekte, von denen primär der Personenverkehr auf der Schiene profitiert, zweckentfremdet werden.

Vielmehr sollte eine Garantie bestehen, dass ein Teil des Reinertrags des Bundes ganz direkt zur Reduktion von externen Kosten des Schwerverkehrs eingesetzt werden kann – mittels der zur Diskussion stehenden Investitionsbeiträge für elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Deshalb ist die bestehende Formulierung mit «vorab» beizubehalten.

Antrag: Beibehaltung der Formulierung mit «vorab», Streichung von Art. 19 Abs. 2^{bis}

3.2 Bundesgesetz über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs

Art. 2 Abs. 1

Eine «kann»-Formulierung, die dem Bundesrat lediglich die Möglichkeit einräumt, Rabatte für elektrisch angetriebene Fahrzeuge zu gewähren, bietet für das Strassentransportgewerbe zu wenig Sicherheit. Eine Zunahme von Investitionen in die Modernisierung der Flotten ist nur zu erwarten, wenn die finanziellen Folgen verlässlich kalkuliert werden können.

Antrag: Verpflichtung statt Kompetenz zur Schaffung von Tarifiereduktionen

Art. 2 Abs. 3

Ein direkter Wechsel weg von der heutigen LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen hin zu einer Tarifierung mit den «normalen» Ansätzen würde zu einem sofortigen Investitionsstopp führen. Zu teuer sind Fahrzeuge mit alternativem Antrieb bis auf Weiteres in Anschaffung und Betrieb im Vergleich mit Diesel-LKW. Mit Tarifiereduktionen, die während einer Übergangsphase ausgerichtet werden, kann dieser Negativeffekt vermieden oder abgemildert werden. Dabei erscheint eine degressive Ausgestaltung der Rabatte auf eine Dauer von fünf Jahren mit Blick auf die zu erwartenden Preisentwicklungen am Fahrzeugmarkt (Angleichung Kaufpreise) durchaus angemessen. Jedoch sind die vorgeschlagenen Ermässigungen in der Höhe von maximal 25 Prozent (erstes Jahr) bis 5 Prozent (fünftes Jahr) zu gering; die Ansätze sind mindestens zu verdoppeln. Der Ermessensspielraum für den Bundesrat – die Reduktionen werden auf Verordnungsstufe festgelegt – nach oben wäre ansonsten zu gering; auch braucht es eine Grenze nach unten. Nur so besteht tatsächlich ein echter Anreiz zur Fortführung der Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten.

Antrag: Verdoppelung der Rabattsätze, Einführung einer Grenze nach unten

Art. 3 Abs. 1

Wie bei den Tarifiereduktionen ist – für die ASTAG als conditio sine qua non der Vorlage – eine Verpflichtung anstelle einer Kompetenzerteilung auch bei den Investitionsbeiträgen zwingend notwendig. Transportunternehmen, die über geringere finanzielle Möglichkeiten verfügen, sind nur mit einer Anschubfinanzierung für den Erwerb von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in der Lage, die Dekarbonisierung ihrer Fuhrparks vorzunehmen. Rabatte allein haben für sie keinerlei Nutzen – zu hoch sind die Kaufpreise als Einstiegshürde.

In diesem «Zweckartikel» zu den Investitionsbeiträgen ist auch deren Zugänglichkeit lediglich für inländische Fahrzeughalter, nicht aber für ausländische Fahrzeughalter zu integrieren. Dies wurde u.E. trotz Erwähnung im Bericht (S. 60) im Gesetzentwurf nicht berücksichtigt.

Antrag: Verpflichtung statt Kompetenz zur Schaffung von Investitionsbeiträgen

Art. 3 Abs. 2

Die Möglichkeit von Investitionsbeiträgen für den Kauf von LKW mit elektrischem Antrieb muss finanziell abgesichert sein. Mit Blick auf das Ziel, den Güterverkehr insgesamt möglichst klima- und umweltverträglich zu gestalten, lässt sich nicht rechtfertigen, den Reinanteil des Bundes aus der LSVA ausschliesslich für Bahnprojekte zu verwenden. Mit Investitionen in CO₂-arme Nutzfahrzeuge kann vielmehr ganz direkt ein Beitrag zur Reduktion der ungedeckten externen Kosten des Landverkehrs geleistet werden. Der Vorbehalt, dass eine Anschubfinanzierung für den Erwerb von elektrisch betriebenen Fahrzeugen nur möglich ist, wenn es die Reserven des Bahninfrastrukturfonds zulassen, ist deshalb – wie bei Art. 19 Abs. 2 und Abs. 2^{bis} SVAG angemerkt – auch hier zu eliminieren.

Antrag: Schaffung einer Finanzierungsgarantie für Investitionsbeiträge

Art. 3 Abs. 3

Der Grundgedanke, das Rabattsystem und die Investitionsbeiträge gleichwertig zu gestalten, ist im Prinzip richtig. Damit könnte sichergestellt werden, dass a) alle Fahrzeughalter, die LKW mit elektrischem Antrieb verwenden, unabhängig von ihren finanziellen Verhältnissen letztlich mit denselben Kosten belastet werden und b) der Bund mit «ungefähr gleich hohen Kosten» (S. 63) rechnen kann, gleich welche Alternative von den Fahrzeughaltern bevorzugt wird. Der Investitionsbeitrag darf – so gesehen – maximal so hoch sein wie die Tarifentlastung, die sich aus den Rabatten über fünf Jahre in Summe ergibt. Wie der Bericht festhält, soll deshalb eine «Ungleichbehandlung zwischen den beiden Wahlmöglichkeiten vermieden werden» (S. 62).

Die vorgeschlagene Regelung, welche die Höhe des Investitionsbeitrags mit den Rabatten bei einer «durchschnittlichen jährlichen Transportleistung» (S. 63) in Zusammenhang bringt, führt jedoch zu einem erheblichen Dilemma. Die Problematik liegt darin, dass die durchschnittliche Jahresleistung im nationalen Überlandverkehr (Komplettladungen, Stückgut) vergleichsweise hoch ist, im Nahverkehr (z.B. Baustellen-, Abfall- oder Holztransporte) aber eher gering.

Das heisst:

- Für eine Anschubfinanzierung, die ihren Zweck auch wirklich erfüllt, nämlich: die Differenz der Kaufpreise von Diesel- und Elektro-LKW in einem spürbaren, wirkungsvollen Ausmass auszugleichen, müsste die durchschnittliche jährliche Transportleistung – festgelegt durch den Bundesrat – rein mathematisch gesehen möglichst hoch angesetzt werden.
- Der Grund ist, dass Fahrzeuge mit Elektroantrieb bis auf Weiteres um Faktor 2 bis 3 teurer sind als Diesel-LKW; daher muss der Investitionsbeitrag, wenn er eine echte Alternative zu den Rabatten sein soll, eine bestimmte Mindesthöhe erreichen.
- Die durchschnittliche jährliche Transportleistung, die – multipliziert mit dem um den Rabatt reduzierten Tarif – die Gesamtsumme der Investitionsbeiträge ergibt, darf deshalb nicht zu gering ausfallen.
- Für Transportunternehmen, die im Nahverkehr tätig sind, hätte ein hoher Durchschnittswert jedoch zur Folge, dass sie die Vorgabe in den allermeisten Fällen nicht erreichen.

- Nach Ablauf des befristeten Rabattsystems wären sie daher gemäss dem vorgeschlagenen Art. 5 Abs. 2 zu einer Rückerstattung verpflichtet – was Investitionsbeiträge als Alternative zu Rabatten zum Vornherein zum Scheitern verurteilt.
- Im Nahverkehr, der sich für den Einsatz von E-LKW besonders gut eignet (kurze Distanzen, viele Bremsvorgänge, höhere Rekuperation, Lademöglichkeiten), besteht somit kein Anreiz zur Flottenmodernisierung; eine Mehrheit der Unternehmen kann sich die Anschaffung von E-LKW gar nicht leisten.

Berechnungen⁹ der ASTAG haben gezeigt, dass die vorgeschlagene Methodik in keinem Fall aufgeht. Entweder ist die durchschnittliche jährliche Transportleistung so hoch, dass der Wert für Betriebe im Nahverkehr nicht erreichbar ist, oder aber so tief, dass die Investitionsbeiträge zu gering ausfallen und keinerlei Wirkung hätten. Eine Bemessung der Investitionsbeiträge in Abhängigkeit von kumulierten Tarifrabatten und durchschnittlicher Transportleistung, d.h. eine Äquivalenz der beiden Wahlmöglichkeiten ab 2031, ist somit schlichtweg unmöglich.

In der Konsequenz muss die Schaffung einer Anschubfinanzierung losgelöst von den Rabatten erfolgen. Als Lösung bietet sich – wie von der ASTAG bei früherer Gelegenheit eingebracht – ein «Innovationsprogramm» nach deutschem Vorbild an. Für den Erwerb von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb ist, ebenfalls für eine Dauer von 5 Jahren, ein Ausgleich von 80 Prozent der in diesem Jahr im Mittel vorhandenen Preisdifferenz zu einem Diesel-LKW vorzunehmen.

Nach Schätzungen der ASTAG wären dazu rund 150 Mio. Franken pro Jahr erforderlich – zu finanzieren aus dem Bahninfrastrukturfonds. Somit würde die Anschubfinanzierung via LSVA-Beiträge von der Branche selbst getragen bzw. sie würde eine Rückerstattung zugunsten ihres Engagements für Umwelt und Klima erhalten. Hingegen wären staatliche Subventionen nach «klassischer» Art nicht notwendig. Es sind keine Beiträge aus der Bundeskasse vorgesehen. Bund und Kantone könnten dabei weiterhin mit LSVA-Erträgen in der heutigen Höhe, also mit ca. 1,9 Mia. Franken pro Jahr, rechnen. Die Erklärung liegt darin, dass die Transportleistungen auf der Strasse laufend zunehmen (vgl. Verkehrsperspektiven ARE) und der Bestand des BIF aus der LSVA damit gesichert ist.

Im Übrigen hat sich das Parlament mit der Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 für genau diese Lösung zugunsten von Betrieben der konzessionierten Personenbeförderung ausgesprochen. Gemäss Art. 41a CO₂-Gesetz werden hier jährlich (bis 2030) 47 Mio. Franken für die Beschaffung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb bereitgestellt; der Maximalbetrag beträgt 75 Prozent (Regionalverkehr) bzw. 30 Prozent (Ortsverkehr) der zusätzlichen Kosten gegenüber Fahrzeugen mit fossilem Antrieb.

Die ASTAG lehnt Investitionsbeiträge in Abhängigkeit von Rabatten ab; sie würden zu einer massiven Ungleichbehandlung der einzelnen Transportsparten führen und sind in der Praxis nicht umsetzbar. Stattdessen braucht es eine Anschubfinanzierung, wie sie für die konzessionierte Personenbeförderung mit dem neuen CO₂-Gesetz realisiert wurde. Umso wichtiger ist eine Anpassung von Art. 19 Abs. 2 und Abs. 2^{bis} SVAG gemäss dem obigen Antrag der ASTAG.

Art. 3 Abs. 4

Eine Anschubfinanzierung, die ihre Wirkung so entfaltet, dass die Dekarbonisierung schneller vonstatten geht, muss zwingend als Beitrag à fonds perdu ausgestaltet sein. Andere Formen

⁹ Basis: heutige Tarife der Abgabekategorie 3 (2,28 Rp. / tkm)
Annahmen: Kaufpreis von 200'000 CHF für Diesel-LKW; Faktor 2 (2031) bis 1,5 (2023) für E-LKW.
Parameter: jährliche durchschnittliche Transportleistung, Rabatthöhe

wie etwa rückzahlbare Darlehen hätten keine Entlastung zur Folge. Der Anreiz für kleine und mittlere Transportunternehmen, ihre Flotten (schneller) zu erneuern, wäre nicht gegeben.

Die ASTAG befürwortet Investitionsbeiträge à fonds perdu.

Art. 4 Abs. 1

Die Notwendigkeit von Investitionsbeiträgen rührt vom bis auf Weiteres sehr hohen Kaufpreis von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb her. Rabatte, wie auch immer sie ausgestaltet sind, nützen nichts, wenn Unternehmen gar nicht zum Erwerb eines entsprechenden LKW imstande sind. Für eine Mehrheit der Branche eröffnet eine Anschubfinanzierung somit die Chance zur Dekarbonisierung – die sonst nicht oder in weitaus geringerem Mass vorhanden wäre. Zwecks Gleichbehandlung mit Fahrzeughaltern, die – aus welchen Gründen auch immer – noch immer Dieselfahrzeuge einsetzen, wäre es jedoch nicht gerechtfertigt, die Anschubfinanzierung mit weiterer Unterstützung zu kumulieren.

Die ASTAG unterstützt den Grundsatz, dass eine doppelte Förderung ausgeschlossen sein soll, voll und ganz.

Art. 5

Investitionsbeiträge, die im Grundsatz à fonds perdu ausgestaltet sind, unter Umständen aber trotzdem zurückerstattet werden müssen, sind ein Widerspruch in sich. Mit der vorgesehenen Anbindung an das Rabattsystem ist zudem für zahlreiche Transportunternehmen, vor allem im Nahverkehr, zum Voraus klar, dass sie die Voraussetzungen nicht erfüllen können; aufgrund ihres Tätigkeitsspektrums haben sie keine Chance, die durchschnittliche Transportleistung zu erreichen – ausser diese ist so tief angesetzt, dass ein Investitionsbeitrag als Option gar nicht in Frage kommt. Doch wer zu wenig Eigenmittel für den Erwerb von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen hat, wird auch nicht das Risiko eingehen, einen Investitionsbeitrag in Anspruch zu nehmen und ihn mit grosser Wahrscheinlichkeit wieder zurückbezahlen zu müssen. Von daher ist die Rückforderung, wie sie mit Art. 5 Abs. 1 vorgeschlagen wird, ein Negativanreiz, der den gesamten Mechanismus definitiv zu einer Fehlkonstruktion macht.

Hingegen ist eine Rückforderung dann angebracht, wenn ein Fahrzeug, wie mit Art. 5 Abs. 2 beschrieben, vorzeitig veräussert wird. Nur so lässt sich vermeiden, dass Investitionsbeiträge als «Geschäftsmodell» (S. 80) missbraucht werden.

Die ASTAG lehnt die Anbindung der Investitionsbeiträge an das Rabattsystem auch und vor allem wegen dem Risiko von Rückforderungen (im Nahverkehr) ab. Es braucht eine Anschubfinanzierung, die eine echte Unterstützung für den Erwerb von Fahrzeugen mit Elektroantrieb schafft – für alle Transportunternehmen.

eventualiter: vorzeitige Einführung von Investitionsbeiträgen

Für den Fall, dass der Bund an der gegenseitigen Abhängigkeit von Anschubfinanzierung und Rabatten festhält, könnte ein Ausweg darin bestehen, die Option von Investitionsbeiträgen zu einem früheren Zeitpunkt einzuführen – nämlich so rasch wie möglich. Der Vorteil wäre, dass die Investitionsbeiträge sich an einer 100%-Befreiung für E-LKW ausrichten würden und somit in der Gesamtsumme weitaus höher wären als bei einem Rabatt von 25 Prozent ab 2031. Der mathematische Grund liegt darin, dass die Rabatthöhe dann der viel stärkere Treiber wäre als die durchschnittliche jährliche Transportleistung. Als zusätzliche «Entlastung» zugunsten von Transportunternehmen im Nahverkehr könnte die Frist für Rückforderungen bei Nichterreichen der jährlichen Transportleistung, sofern daran festgehalten wird, um eine gewisse Zeitdauer, beispielsweise drei Jahre, verlängert werden, dies unter Anrechnung entsprechender Zinsen.

Eine Rechtfertigung für dieses Vorgehen ergibt sich aus der Tatsache, dass eine «Starthilfe» für Fahrzeughalter, die sich den Kauf von LKW mit Elektroantrieb ohne Anschubfinanzierung nicht leisten können, dann am meisten Sinn macht, wenn die Differenz der Anschaffungspreise noch besonders hoch ist – also möglichst jetzt.

Die ASTAG bittet, die Einführung von Investitionsbeiträgen zu einem möglichst frühen Zeitpunkt zu prüfen; je nachdem könnte die Benachteiligung von Fahrzeughaltern im Nahverkehr zumindest teilweise entschärft werden.

Art. 6-11

keine Bemerkungen

3.3 Diverses

Inkrafttreten

Die Weiterentwicklung der LSVA sollte nach Meinung der ASTAG darauf abzielen, Anreize zur Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten zu setzen. Finanzpolitische Motive sollten hingegen im Hintergrund sein. Umso wichtiger ist, die Übergangsphase weg von der heutigen (vollständige LSVA-Befreiung) hin zum künftigen System (volle Belastung) so zu gestalten, dass möglichst viele Fahrzeuge mit alternativem Antrieb in Betrieb genommen werden. Als Starttermin für den Systemwechsel sollte deshalb keine Jahreszahl gewählt werden – sondern der Diffusionsgrad von elektrisch betriebenen Lastwagen. Je mehr Elektro- und Wasserstoff-LKW in Betrieb sind, desto eher ist eine LSVA-Integration möglich bzw. geboten.

In diesem Zusammenhang ist auch zu bedenken, dass die Technologie, d.h. die Verfügbarkeit von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen, ab einem gewissen Zeitpunkt nicht der limitierende Faktor sein wird. Weit wichtiger ist die Ladeinfrastruktur – die in der Vorlage nicht erwähnt wird. Bereits heute zeichnet sich ab, dass es kaum realistisch ist, die notwendigen Anlagen an den richtigen Standort mit genügend Leistung zu installieren.

Die ASTAG plädiert dafür, das Rabattsystem bzw. die Investitionsbeiträge für LKW mit Elektroantrieb auf ihren Diffusionsgrad statt auf eine fixe Jahreszahl zu beziehen.

Lieferwagen-Thematik

Spätestens auf Verordnungsstufe wird die LSVA-Tarifierung von Lieferwagen mit alternativem Antrieb zu regeln sein. Konkret geht es um schwere Motorwagen mit einem Gesamtgewicht von höchstens 4,25 Tonnen, die über einen emissionsfreien Antrieb verfügen und bei denen das 3,5 Tonnen überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird. Für solche Fahrzeuge kennt das geltende Recht zahlreiche Ausnahmen: Das Sonntags- und Nachtfahrverbot gilt nicht, die Führerausweiskategorie B genügt, und die Fahrzeuge sind von der LSVA befreit (vgl. Art. 3 Abs. 1 Bst. j SVAV; «Von der Abgabepflicht ausgenommen sind (...) Motorwagen mit elektrischem Antrieb»). Der Grund für diese Ausnahmen (im Vergleich mit schweren Motorwagen ab 3,5 Tonnen) ist die Beseitigung von Nachteilen solcher «E-Lieferwagen» infolge ihres Mehrgewichts (und damit der Nutzlast) gegenüber 3,5 t-Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die mit der Kat. B sowohl in der Nacht als auch am Sonntag gefahren werden dürfen und für die Benutzung der Nationalstrassen nur eine Vignette benötigen. Diese Ausnahmen stellen gegenwärtig und künftig in angemessener Art und Weise die Wettbewerbsgleichheit her und sind deshalb sachlich gerechtfertigt.

Die ASTAG befürwortet die Weiterführung der bisherigen Regelung für E-Lieferwagen.

4. Schlussbemerkungen

Die vorliegende Stellungnahme basiert auf einer Analyse, Diskussion und Beschlussfassung im Zentralvorstand der ASTAG. Zusätzlich wurde eine interne Vernehmlassung durchgeführt; alle Mitglieder hatten die Möglichkeit, sich mit Inputs einzubringen.

Wir sind uns bewusst, dass unsere Rückmeldung sehr umfassend ist. Die Weiterentwicklung der LSVA ist für die Zukunft des Schweizer Strassentransportgewerbes jedoch von zentraler Bedeutung. Daher scheint es uns unumgänglich, eine detaillierte Stellungnahme einzugeben.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens, ebenso auch nochmals für die sehr konstruktive Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr. Den Fragebogen finden Sie im Anhang.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart
Zentralpräsident



Reto Jaussi
Direktor



André Kirchhofer
Vizedirektor

Anhang 1 Beantwortung des Fragebogens

Zielsetzungen

1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?*
JA. Die Revision ist aber auf die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zu beschränken. Gesetzgebung auf Vorrat muss ausgeschlossen sein.
2. *Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?*
NEIN (vgl. dazu Kap. 2.2–2.3).
3. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?*
NEIN. Die LSVA erfüllt ihre Verlagerungswirkung. Der Verlagerungsauftrag nach Art. 84 BV gilt einzig für den alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze. Weitere Fortschritte sind nur möglich, wenn die Qualität (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit) des Schienengüterverkehrs gestärkt wird; dazu braucht es mehr Kapazitäten auf den Zulaufstrecken nördlich der Schweiz, wie der Bundesrat im Verlagerungsbericht 2023 richtig festhält. Eine Schwächung der Strasse mittels höherer LSVA-Tarife bringt hingegen nicht mehr Güter auf die Bahn.
4. *Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?*
JA. Das Landverkehrsabkommen mit der EU muss in der bestehenden Form beibehalten werden. Vor allem darf es keine Anpassung beim Regulativ für die Strasse geben. Sonntags- und Nachtfahrverbot, Kabotageverbot und das Verbot von Gigalinern sind für die Zukunft des gesamten Güterverkehrs (Strasse UND Schiene) in der Schweiz von existentieller Bedeutung; sie dürfen nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?*
JA.
6. *Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?*
2031 ist der frühestmögliche Zeitpunkt. Besser wäre, die Integration auf den Diffusionsgrad von Elektro-Fahrzeugen auszurichten. Finanzpolitische Motive dürfen keine Rolle spielen (vgl. dazu Kap. 3.1).

Abgabekategorien

7. *Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?*
JA (vgl. dazu Kap. 2.5).

8. *Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?*

JA. Die Abklassierung von Fahrzeugen der EURO-Norm VI darf aber erst dann erfolgen, wenn die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen vorgenommen wird, d.h. frühestens 2031. Eine vorzeitige Abklassierung muss ausgeschlossen sein, selbst wenn vorher Fahrzeuge der EURO-Norm VII erhältlich sein sollten.

9. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?*

NEIN (vgl. dazu Antwort zu Frage 8).

10. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?*

JA.

Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. *Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?*

JA (vgl. dazu Kap. 2.5).

Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. *Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?*

Variante 2 (Rabatte oder Investitionsbeiträge).

13. *Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?*

Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind in Anschaffung und Betrieb sehr viel teurer als Diesellastwagen. Der Kaufpreis liegt aktuell um mindestens Faktor 2 höher und ist Hindernis Nr. 1 für eine beschleunigte Dekarbonisierung im Strassentransport. Insbesondere kleinere und mittlere Transportunternehmen haben häufig nicht die finanziellen Möglichkeiten, um ihre Fahrzeugflotten zu modernisieren. Investitionsbeiträge sind daher *conditio sine qua non* der gesamten Vorlage. Nur so kann Chancengleichheit für alle Mitbewerber gewährleistet werden. Jeder Rabatt nützt nichts, wenn der Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen vorher am Kaufpreis scheitert (vgl. dazu Kap. 2.6).

14. *Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?*

Die Ausrichtung der Investitionsbeiträge auf eine durchschnittliche Transportleistung ist der falsche Ansatz; das System funktioniert in der Praxis nicht bzw. führt zu einer massiven Benachteiligung von Transportunternehmen im Nahverkehr – wo sich Fahrzeuge mit Elektroantrieb besonders gut eignen würden.

Rechtsanpassungen

15. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Die ASTAG ist mit dem Gesetzesentwurf in der vorliegen Form nicht einverstanden.

Weitere Bemerkungen

16. *Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?*

vgl. Vernehmlassungsantwort.

17. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

vgl. Vernehmlassungsantwort.

ANHANG 2

Synopse mit Anträgen der ASTAG

SCHWERVERKEHRSABGABEGESETZ SVAG (SR 641.81)		
GELTENDES RECHT	VERNEHMLASSUNGSVORLAGE	ANTRAG ASTAG
Art. 1 Abs. 1 Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt	Art. 1 Abs. 1 Mit der <u>leistungsabhängigen</u> Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren <u>Infrastrukturkosten</u> und <u>die ihm zurechenbaren</u> Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.	Art. 1 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann die Abgabe nach Fahrzeugkategorien abstufen.	Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann <u>diesen Betrag an die Teuerung anpassen.</u> <u>Er kann Abgabekategorien für Fahrzeuge festlegen.</u>	Art. 4 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
Art. 6 Abs. 1 Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern.	Art. 6 Abs. 1 <u>Die Höhe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) richtet sich für jedes Fahrzeug nach:</u>	Art. 6 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)

	<p><u>a. dem höchstzulässigen Gesamtgewicht;</u> <u>b. den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern; und</u> <u>c. den Emissionen oder dem Verbrauch.</u></p>	
<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der Abgabe herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der <u>LSVA</u> herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 6 Abs. 3 Zusätzlich kann die Abgabe emissions- oder verbrauchsabhängig erhoben werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 3 <u>Die Höhe der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) richtet sich nach der Art und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs.</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 7 Abs. 1 Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</p>	<p>Art. 7 Abs. 1 <u>Die Höhe der Abgabe ist so zu bemessen, dass die ungedeckten Infrastrukturkosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit gedeckt sind, soweit der Abgabenhöhe nicht völkerrechtliche Verträge oder der Abgabebemessung erhebungs- und berechnungstechnische Gründe entgegenstehen. Der Ertrag der Abgabe darf die Gesamtheit dieser Kosten nicht übersteigen.</u></p>	<p>Art. 7 Abs. 1 <u>Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</u></p>
<p>Art. 7 Abs. 2</p>	<p>Art. 7 Abs. 2</p>	<p>Art. 7 Abs. 2</p>

<p>Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</p>	<p><u>Die Berechnung der</u> Kosten zulasten der Allgemeinheit <u>wird periodisch nachgeführt.</u> Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen. (vgl. Art. 7 Abs. 3 SVAG)</p>	<p><u>Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</u></p>
<p>Art. 7 Abs. 3 Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</p>	<p>Art. 7 Abs. 3 <i>Streichen (neu Abs. 2)</i></p>	<p>Art. 7 Abs. 3 <u>Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</u></p>
<p>Art. 8 Abs. 1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen. b. Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen beträgt der Tarif höchstens 3 Rappen. Der Bundesrat kann diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen um höchstens einen Fünftel reduzieren. 	<p>Art. 8 Abs. 1 <u>Für die Erhebung der LSVA legt der Bundesrat Abgabekategorien für Fahrzeuge fest.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>

<p>c. Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 gilt der jeweilige Tarif als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p>		
<p>Art. 8 Abs. 2 Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabesatz nach Absatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen</p>	<p>Art. 8 Abs. 2 <u>Dabei berücksichtigt er die Emissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge, insbesondere:</u> a. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Schadstoffemissionen</u> b. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Treibhausgasemissionen</u> <u>oder</u> c. <u>die Energieeffizienz</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 2 <u>Dabei berücksichtigt er die Schadstoffemissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge.</u></p>
<p>Art. 8 Abs. 3 Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat: a. die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs; b. die Belastung der Volkswirtschaft; c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht</p>	<p>Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u> <u>Er teilt jede Änderung mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren mit.</u></p>

<p>oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden;</p> <p>d. die Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu fördern;</p> <p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen.</p>		
<p>Art. 8a Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8a Abs. 1 <u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</u> (vgl. Art. 8 Abs. 1 SVAG)</p>	<p>Art. 8a Abs. 1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</p> <p>a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 3,0 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen.</p> <p>b. Der jeweilige Tarif gilt als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p> <p>alternativ:</p> <p><u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</u></p>

		<p><u>Der gewichtete Durchschnitt der Tarife beträgt höchstens 325 Franken für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 40 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegt. Die Gebühr für die Kategorie mit dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 Franken.</u></p>
<p>Art. 8a Abs. 2 (neu)</p>	<p>Art. 8a Abs. 2 <u>Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. die Berechnungen der ungedeckten <u>Infrastrukturkosten</u> und der Kosten zulasten der Allgemeinheit; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. a, SVAG) b. die Belastung der Volkswirtschaft <u>durch den Schwerverkehr</u>; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. b, SVAG) c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. c, SVAG) 	<p>Art. 8a Abs. 2 <u>Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. die Berechnungen über die ungedeckten <u>Wegekosten</u> sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. a, SVAG) b. die Belastung der Volkswirtschaft <u>durch den Schwerverkehr</u>; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. b, SVAG) c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. c, SVAG)

	<p><u>d. die Förderung der</u> Wettbewerbsfähigkeit der Bahn; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. d, SVAG)</p> <p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. e, SVAG)</p> <p><u>f. die Teuerung</u> (vgl. Art. 8 Abs. 2, SVAG)</p>	<p><u>d. die Förderung der</u> Wettbewerbsfähigkeit der Bahn; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. d, SVAG)</p> <p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. e, SVAG)</p> <p><u>f. die Teuerung</u> (vgl. Art. 8 Abs. 2, SVAG)</p>
<p>Art. 8b Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 1 <u>Die Zuteilung zur Abgabekategorie erfolgt:</u></p> <p><u>a. bei inländischen Fahrzeugen: bei der Verkehrszulassung;</u></p> <p><u>b. bei ausländischen Fahrzeugen: bei der Einfahrt ins Zollgebiet.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 8b Abs. 2 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 2 <u>Erbringt die abgabepflichtige Person keinen Nachweis, zu welcher Kategorie ihr Fahrzeug gehört, so wird dieses der Abgabekategorie mit dem höchsten Tarif zugeteilt.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 8b Abs. 3 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 3 <u>Erbringt sie den Nachweis im Nachhinein, so wird das Fahrzeug neu zugeteilt. Wird es dabei einer Abgabekategorie mit einem tieferen Tarif zugeteilt, so hat die</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>

	<u>abgabepflichtige Person Anspruch auf Rückerstattung der zu viel bezahlten Abgaben abzüglich einer Gebühr für den administrativen Aufwand. Der Bundesrat kann einen Mindestbetrag für die Rückerstattung festlegen.</u>	
Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die Abgabe nach Ermessen veranlagt werden.	Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die <u>LSVA</u> nach Ermessen veranlagt werden.	Art. 11 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der Abgabe kann als automatisierte Einzelentscheidung nach Artikel 21 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.	Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der <u>LSVA</u> kann als automatisierte Einzelentscheidung nach <u>Artikel 12</u> des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.	Art. 11 Abs. 4 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
Art. 19 Abs. 2 Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.	Art. 19 Abs. 2 Der Bund <u>weist seinen</u> Anteil am Reinertrag <u>dem Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013 zu.</u>	Art. 19 Abs. 2 <u>Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u>

<p>Art. 19 Abs. 2bis (neu)</p>	<p>Art. 19 Abs. 2bis <u>Sofern der Bundesrat in der Finanzplanung des Bahninfrastrukturfonds eine angemessene Reserve ausweist, verwendet der Bund die nicht für die Bildung der Reserve benötigten Mittel zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u></p>	<p>Art. 19 Abs. 2bis (streichen)</p>
---	--	---

<p>BUNDESGESETZ ÜBER DIE FÖRDERUNG DES ERWERBS VON ELEKTRISCH ANGETRIEBENEN SCHWEREN MOTORFAHRZEUGEN DES GÜTERVERKEHRS (SR XXX)</p>		
<p>GELTENDES RECHT</p>	<p>VERNEHMLASSUNGSVORLAGE</p>	<p>ANTRAG ASTAG</p>
	<p>Art. 1 Abs. 1 <u>Dieses Gesetz regelt die flankierenden Massnahmen im Güterverkehr zur Unterstellung elektrisch angetriebener schwerer Motorfahrzeuge unter die Schwerverkehrsabgabe gemäss Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997 (SVAG).</u></p>	<p>Art. 1 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 1 Abs. 2 <u>Als elektrisch angetrieben gilt ein schweres Motorfahrzeug, wenn es batterieelektrisch</u></p>	<p>Art. 1 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>

	<u>oder mit Wasserstoffbrennstoffzellen angetrieben werden.</u>	
	Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat kann für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorsehen.</u>	Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat sieht für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vor.</u>
	Art. 2 Abs. 2 <u>Sieht er einen reduzierten Tarif für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, so entspricht die Reduktion höchstens den folgenden Prozentzahlen:</u> <u>a. für das erste Jahr: 25 Prozent;</u> <u>b. für das zweite Jahr: 20 Prozent;</u> <u>c. für das dritte Jahr: 15 Prozent;</u> <u>d. für das vierte Jahr: 10 Prozent;</u> <u>e. für das fünfte Jahr: 5 Prozent.</u>	Art. 2 Abs. 2 <u>Die reduzierten Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge entsprechen den folgenden Prozentzahlen:</u> <u>a. für das erste Jahr: mindestens 30 bis höchstens 50 Prozent;</u> <u>b. für das zweite Jahr: mindestens 25 bis höchstens 40 Prozent;</u> <u>c. für das dritte Jahr: mindestens 20 bis höchstens 30 Prozent;</u> <u>d. für das vierte Jahr: mindestens 15 bis höchstens 20 Prozent;</u> <u>e. für das fünfte Jahr: mindestens 5 bis höchstens 10 Prozent.</u>
	Art. 3 Abs. 1 <u>Sieht der Bundesrat reduzierte Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, kann er Investitionsbeiträge an den Ersterwerb von</u>	Art. 3 Abs. 1 <u>Als Alternative zu reduzierten Tarifen sieht der Bundesrat die Gewährung von Investitionsbeiträgen für inländische Fahrzeughalter vor.</u>

	<u>elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen vorsehen.</u>	
	Art. 3 Abs. 2 <u>Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag, der nicht für den Bahninfrastrukturfonds nach Artikel 19 Absatz 2bis SVAG benötigt wird, finanziert. Die für die Investitionsbeiträge notwendigen Verpflichtungskredite bedürfen der Bewilligung durch die Bundesversammlung in Form einfacher Bundesbeschlüsse.</u>	Art. 3 Abs. 2 <u>Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag finanziert. Die für die Investitionsbeiträge notwendigen Verpflichtungskredite bedürfen der Bewilligung durch die Bundesversammlung in Form einfacher Bundesbeschlüsse.</u>
	Art. 3 Abs. 3 <u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens der Summe, die mit dem reduzierten Tarif nach Artikel 2 bei einer durchschnittlichen Transportleistung bis zum Ende der Geltungsdauer dieses Gesetzes eingespart werden kann. Die durchschnittliche Transportleistung wird vom Bundesrat festgelegt.</u>	Art. 3 Abs. 3 <u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten.</u> <u>Das Bundesamt für Verkehr legt die zusätzlichen Investitionskosten einmal pro Jahr pauschal fest.</u>
	Art. 3 Abs. 4 <u>Der Investitionsbeitrag wird der Halterin oder dem Halter pro Fahrzeug in Form eines A-Fonds-perdu-Beitrages gewährt.</u>	Art. 3 Abs. 4 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 3 Abs. 5 <u>Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen</u>	Art. 3 Abs. 5 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)

	<u>für die Ausrichtung sowie die Höhe der Beiträge.</u>	
	Art. 4 Abs. 1 <u>Sieht der Bund Investitionsbeiträge nach Artikel 3 vor, kann diese nur in Anspruch genommen werden, wenn bis zum Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) auf die reduzierten Tarife nach Artikel 2 verzichtet wird.</u>	Art. 4 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 4 Abs. 2 <u>Nach Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung unterstehen die vom Bund nach Absatz 1 mitfinanzierten Fahrzeuge dem reduzierten Tarif nach Artikel 2.</u>	Art. 4 Abs. 2 (streichen)
	Art. 5 Abs. 1 <u>Erreicht ein Fahrzeug die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes nicht, so fordert das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) den Investitionsbeitrag zurück.</u>	Art. 5 Abs. 1 (streichen)
	Art. 5 Abs. 2 <u>Wird ein vom Bund nach Artikel 3 Absatz 1 mitfinanziertes Fahrzeug vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes veräussert</u>	Art. 5 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)

	<u>und hat es zu diesem Zeitpunkt die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) nicht erreicht, so fordert das BAZG den Investitionsbeitrag zurück.</u>	
	Art. 5 Abs. 3 <u>Die Höhe der Rückforderung nimmt proportional zu den mit dem Fahrzeug zurückgelegten Kilometern ab.</u>	Art. 5 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 6 Abs. 1 <u>Die Halterin oder der Halter des veräusserten Fahrzeuges muss die Veräusserung nach Artikel 4 Absatz 2 dem BAZG in der von diesem vorgeschriebenen Form melden.</u>	Art. 6 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 7 <u>Wer gegen die Meldepflicht nach Artikel 6 verstösst, wird mit Busse bestraft.</u>	Art. 7 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 8 <u>Hat der Täter durch eine oder mehrere Handlungen die Voraussetzungen für mehrere Bussen nach Artikel 6 erfüllt, so kann das BAZG die Strafe angemessen erhöhen.</u>	Art. 8 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 9 <u>Widerhandlungen werden nach dem Bundesgesetz vom 22. März 1974 über das</u>	Art. 9 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)

	<u>Verwaltungsstrafrecht durch das BAZG verfolgt und beurteilt.</u>	
	Art. 10 Abs. 1 <u>Der Bundesrat vollzieht dieses Gesetz.</u>	Art. 10 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 10 Abs. 2 <u>Er erlässt die Ausführungsvorschriften.</u>	Art. 10 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 11 Abs. 1 <u>Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.</u>	Art. 11 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 11 Abs. 2 <u>Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.</u>	Art. 11 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 11 Abs. 3 <u>Dieses Gesetz gilt bis zum ...</u>	Art. 11 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)



Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG

Vernehmlassungsantwort Interessengemeinschaft Erneuerbare Treibstoffe

Sissach, 22. Mai 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Bundesgesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe Stellung zu nehmen.

Für die IG Erneuerbare Treibstoffe, die sich aus Biofuels Schweiz, Ökostrom Schweiz und dem Verband der Schweizerischen Gasindustrie zusammensetzt, stehen im Zusammenhang mit der Teilrevision des SVAG zwei Punkte im Vordergrund:

1) Eine nach Technologie differenzierte LSVA-Rabattierung

Wir fordern eine nach Technologie differenzierte LSVA-Rabattierung für alle erneuerbaren Antriebsarten auf Gesetzesstufe. Dies ist ein wichtiger Anreiz für Fahrzeughersteller und Transportunternehmen bei der Umstellung auf fossilfreie Antriebsenergien. Damit sich die unterschiedlichen Antriebsarten, in den für sie jeweils idealen Anwendungsfällen, weiterentwickeln und durchsetzen können, braucht es gleiche Voraussetzungen für alle. Eine Bevorzugung einzelner Antriebsarten führt hingegen zu Wettbewerbsverzerrungen.

2) Umsetzung der Motion 19.4381

Die Motion 19.4381, welche das Parlament 2020 mit deutlicher Mehrheit angenommen hat, beauftragt den Bundesrat, Nutzfahrzeugen mit geringem CO₂ Ausstoss zu fördern und ihnen einen Rabatt auf die LSVA zu gewähren. Wir sind besorgt, dass seitens Verwaltung diese Motion nicht umgesetzt wird und bestehen auf der Umsetzung des politischen Willens.

Wir bitten Sie höflich um Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Biofuels Schweiz

Ökostrom Schweiz

Verband der Schweizerischen Gasindustrie

Martin Joss
Geschäftsführer

Albert Meier
Leiter Politik

Christian Gyger
Leiter Public Affairs



Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG

Vernehmlassungsantwort Biofuels Schweiz

Sissach, 21. Mai 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Bundesgesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe Stellung zu nehmen.

Für Biofuels Schweiz stehen im Zusammenhang mit der Teilrevision des SVAG zwei Punkte im Vordergrund:

1) Eine nach Technologie differenzierte LSVA-Rabattierung

Biofuels Schweiz fordert eine nach Technologie differenzierte LSVA-Rabattierung für alle erneuerbaren Antriebsarten auf Gesetzesstufe. Dies ist ein wichtiger Anreiz für Fahrzeughersteller und Transportunternehmen bei der Umstellung auf fossilfreie Antriebsenergien. Damit sich die unterschiedlichen Antriebsarten, in den für sie jeweils idealen Anwendungsfällen, weiterentwickeln und durchsetzen können, braucht es gleiche Voraussetzungen für alle. Werden einzelne Antriebsarten bevorzugt, führt dies zu Wettbewerbsverzerrungen.

2) Umsetzung der Motion 19.4381

Die Motion 19.4381, welche das Parlament 2020 mit deutlicher Mehrheit angenommen hat, beauftragt den Bundesrat, Nutzfahrzeugen mit geringem CO₂ Ausstoss zu fördern und ihnen einen Rabatt auf die LSVA zu gewähren. Biofuels Schweiz sieht es als bedenklich an, dass seitens Verwaltung diese Motion nicht umgesetzt wird und muss auf der Umsetzung des politischen Willens bestehen.

Wir bitten Sie höflich um Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Biofuels Schweiz

Ulrich Frei
Vizepräsident

Martin Joss
Geschäftsführer



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Nein, da der Schwerverkehr auch eine Leistung für die Gesellschaft erbringt, bestehen aus unserer Sicht keine ungedeckten Kosten.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

NEIN

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

JA

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

JA

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Die Einführung sollte auf den frühestmöglichen Termin erfolgen.



Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

JA

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

JA

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

JA

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

JA, dies unter der Voraussetzung, dass ein nachträglicher Nachweis der Abgabekategorie durch Nachmessungen oder Bestätigungen anerkannter Stellen möglich ist.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

JA

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 1

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Ein zusätzlicher Anreiz für den Kauf elektrischer Fahrzeuge ist aus unserer Sicht nicht nötig.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

-

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir sind mit den Anpassungen so weit einverstanden, dass die Kosten im Rahmen der Teuerung angepasst werden. Wir sind aber gegen weitere Preiserhöhungen auf Kosten des Transportgewerbes!

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

-

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

-

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 23. Mai 2024

**Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA
(Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)
Stellungnahme von auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu der im Titel genannten Vorlage wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Allgemeine Bemerkungen

Die Neugestaltung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA, die der Bundesrat seit längerer Zeit vorbereitet, ist für das Schweizer Strassentransportgewerbe wie auch für die Schweizer Fahrzeugimporteure von sehr grosser Bedeutung. Aus betriebswirtschaftlicher Perspektive stellt sich die Hauptfrage, wie Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (Elektro, Wasserstoff, CNG / LNG, Biodiesel etc.), die im Vergleich mit herkömmlichen Diesel-LKW weniger Emissionen von CO₂, Schadstoffen und Lärm und damit externe Kosten verursachen, in Zukunft tariflich behandelt werden. Damit verbunden ist – mit zunehmender Dringlichkeit – die Thematik der Planungs- bzw. Investitionssicherheit für die Fahrzeughalter. Je konkreter die Pläne des Bundesrats für eine Neugestaltung sind, d.h., je mehr eine Anpassung der bisherigen kompletten LSVA-Befreiung für E-LKW diskutiert wird, desto wichtiger ist es mit Blick auf die Kostenkalkulation in einem Transportunternehmen zu wissen, ob wann und wie sich die Tarifbelastung ändern wird; das Gleiche gilt selbstverständlich auch für die Einstufung von Fahrzeugen der EURO-Norm VI. Für Investitionsentscheide, die auf Basis der Total Cost of Ownership (TCO) die Modernisierung der Flotten bzw. Ersatzbeschaffungen zum Ziel haben und sich betriebswirtschaftlich rechnen müssen, sind die Transportunternehmen und die Fahrzeugimporteure auf möglichst frühzeitige und verlässliche Angaben ohne Risiko von nachträglichen Anpassungen zwingend angewiesen.

Bemerkungen zur Vorlage – Zusammenfassung

Es ist unser Auftrag, die Interessen des Fahrzeughandels sowie des Transportgewerbes zwecks bestmöglicher Rahmenbedingungen konsequent zu vertreten. Mit dem Bericht und dem Gesetzesentwurf können wir leider **nicht einverstanden** sein. Gerne unterbreiten wir jedoch **Verbesserungsvorschläge**.

Unsere Überlegungen sind wie folgt:

- Im **Grundsatz** stimmt die Stossrichtung der Vorlage; etliche wichtige Anliegen der Branchen werden berücksichtigt.
- Dazu gehören primär die beabsichtigte Schaffung von Planungs- bzw. Investitionssicherheit und die (vorläufige) Beibehaltung der bisherigen Tarife.
- Zudem soll das Landverkehrsabkommen mit der EU unverändert fortgeführt werden – was zwecks Absicherung von verkehrspolitischen Eckpfeilern (z.B. Kabotageverbot, Sonntags- und Nachtfahrverbot) von entscheidender Bedeutung ist.
- Zu begrüssen sind auch die Massnahmen (Rabatte, Investitionsbeiträge) zur Förderung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen.
- Bei näherer Betrachtung zeigen sich jedoch **erhebliche Mängel**; sie haben zur Folge, dass eine branchenverträgliche Umsetzung der LSVA-Weiterentwicklung mindestens erschwert, wenn nicht sogar verunmöglicht wird.
- Von besonderer Tragweite ist die Neudefinition des Kostendeckungsprinzips; damit würden Verwaltung und Experten noch darin bestärkt, dem Schwerverkehr so viele externe Kosten wie nur möglich anzulasten und so den Spielraum für Tariferhöhungen zu erweitern.
- In Kombination mit der vorgeschlagenen Streichung von Tarifobergrenzen aus dem SVAG droht deshalb eine Kompetenzverschiebung weg von der Politik hin zur Wissenschaft – und in letzter Konsequenz eine Tarifexplosion.
- Störend ist im gleichen Zusammenhang auch die geplante Schaffung von Grundlagen, um später einmal die Eurovignetten-Richtlinie der EU zu übernehmen – das ist Gesetzgebung auf Vorrat.
- Umgekehrt sind jene Änderungen, die für das Strassentransportgewerbe prima vista positiv scheinen, nur als «kann»-Formulierung und / oder auf Verordnungsstufe vorgesehen.
- Die Rabatte bzw. Investitionsbeiträge für Elektro- und Wasserstoff-Fahrzeuge bleiben damit eine blosse Möglichkeit; eine Umsetzungsgarantie gibt es nicht.
- Im Gegenteil sind die Investitionsbeiträge an so viele Bedingungen geknüpft, vor allem für Fahrzeuge, die im Nahverkehr eingesetzt werden, dass ihre Realisierung zum Vornherein ausgeschlossen ist.
- Selbst die gut konzipierte Planungssicherheit (rollende Planung für sieben Jahre) bietet zu wenig Verlässlichkeit; hier ist eine Verankerung im neuen SVAG besonders wichtig, wenn wirklich Anreize für eine beschleunigte Dekarbonisierung bestehen sollen.

Daraus abgeleitet ergeben sich die folgenden **Kernanliegen**:

- Die bestehende Verankerung von Tarifobergrenzen auf Gesetzesstufe ist beizubehalten.
- Die externen Kosten dürfen nicht das (einzige) Richtmass für die Tarife sein.
- Einer späteren Übernahme der Eurovignetten-Richtlinie darf nicht vorgegriffen werden.
- Die gesamte Revision des SVAG ist auf aktuelle Gegebenheiten zu beschränken.
- Die Planungssicherheit ist auf Gesetzesstufe zu verankern.
- Die flankierenden Massnahmen müssen ebenfalls gesetzlich abgesichert sein.
- Nebst Rabatten braucht es zwingend Investitionsbeiträge (Variante 2).
- Die Investitionsbeiträge sind wie im öV auszugestalten.

Anhang 1

Beantwortung des Fragebogens

Zielsetzungen

1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?*

JA. Die Revision ist aber auf die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zu beschränken. Gesetzgebung auf Vorrat muss ausgeschlossen sein.

2. *Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?*

NEIN.

auto-schweiz lehnt jegliche Neudefinition des Kostendeckungsprinzips bzw. der externen Kosten kategorisch ab. Die bisherige Formulierung – angelehnt an die Verfassung – ist unverändert beizubehalten. Eine Kompetenzdelegation an die Wissenschaft bzw. die EU ist absolut unzulässig. Zudem ist eine transparente, verlässliche Berechnungsmethode zu definieren, sie darf nicht ständig und willkürlich angepasst werden.

auto-schweiz akzeptiert keine Verschiebung der Definitionsmacht betreffend Höchsttarife in das Landverkehrsabkommen mit der EU oder andere völkerrechtliche Verträge. Zur Sicherheit, dass der Schweizer Gesetzgeber auch künftig nach politischen Erwägungen entscheiden kann, braucht es weiterhin Maximal- bzw. Durchschnittswerte (gemäss den heutigen Formulierungen) im SVAG.

3. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?*

NEIN. Die LSVA erfüllt ihre Verlagerungswirkung. Der Verlagerungsauftrag nach Art. 84 BV gilt einzig für den alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze. Weitere Fortschritte sind nur möglich, wenn die Qualität (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit) des Schienengüterverkehrs gestärkt wird; dazu braucht es mehr Kapazitäten auf den Zulaufstrecken nördlich der Schweiz, wie der Bundesrat im Verlagerungsbericht 2023 richtig festhält. Eine Schwächung der Strasse mittels höherer LSVA-Tarifen bringt hingegen nicht mehr Güter auf die Bahn.

4. *Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?*

JA. Das Landverkehrsabkommen mit der EU muss in der bestehenden Form beibehalten werden. Vor allem darf es keine Anpassung beim Regulativ für die Strasse geben. Sonntags- und Nachtfahrverbot, Kabotageverbot und das Verbot von Gigalinern sind für die Zukunft des gesamten Güterverkehrs (Strasse UND Schiene) in der Schweiz von existentieller Bedeutung; sie dürfen nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?*

JA.

6. *Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?*

2031 ist der frühestmögliche Zeitpunkt. Besser wäre, die Integration auf den Diffusionsgrad von Elektro-Fahrzeugen auszurichten. Finanzpolitische Motive dürfen keine Rolle spielen.

Abgabekategorien

7. *Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?*

JA. auto-schweiz befürwortet eine rollende Planung auf sieben Jahre für mehr Planungs- und Investitionssicherheit. Das Grundprinzip (nicht: Details) muss jedoch auf Gesetzesstufe festgeschrieben werden, nicht nur in der Verordnung.

8. *Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?*

JA. Die Abklassierung von Fahrzeugen der EURO-Norm VI darf aber erst dann erfolgen, wenn die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen vorgenommen wird, d.h. frühestens 2031. Eine vorzeitige Abklassierung muss ausgeschlossen sein, selbst wenn vorher Fahrzeuge der EURO-Norm VII erhältlich sein sollten.

9. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?*

NEIN. (Vgl. dazu Antwort zu Frage 8).

10. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?*

JA.

Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. *Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?*

JA. auto-schweiz befürwortet eine rollende Planung auf sieben Jahre für mehr Planungs- und Investitionssicherheit. Das Grundprinzip (nicht: Details) muss jedoch auf Gesetzesstufe festgeschrieben werden, nicht nur in der Verordnung.

Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. *Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?*

Variante 2 (Rabatte oder Investitionsbeiträge).

13. *Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?*

Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind in Anschaffung und Betrieb sehr viel teurer als Diesel-Lastwagen. Der Kaufpreis liegt aktuell um mindestens Faktor 2 höher und ist Hindernis Nr. 1 für eine beschleunigte Dekarbonisierung im Strassentransport. Insbesondere kleinere und mittlere Transportunternehmen

haben häufig nicht die finanziellen Möglichkeiten, um ihre Fahrzeugflotten zu modernisieren. Investitionsbeiträge sind daher unabdingbare Voraussetzungen der gesamten Vorlage. Nur so kann Chancengleichheit für alle Mitbewerber gewährleistet werden. Jeder Rabatt nützt nichts, wenn der Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen vorher am Kaufpreis scheitert. auto-schweiz befürwortet befristete flankierende Massnahmen nach Ablauf der bisherigen vollständigen LSVA-Befreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen ausdrücklich. Damit kann – in allen Betrieben unabhängig von ihrer Grösse – ein wichtiger Beitrag zur Dekarbonisierung des Schwerverkehrs geleistet werden.

14. *Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?*

Die Ausrichtung der Investitionsbeiträge auf eine durchschnittliche Transportleistung ist der falsche Ansatz; das System funktioniert in der Praxis nicht bzw. führt zu einer massiven Benachteiligung von Transportunternehmen im Nahverkehr – wo sich Fahrzeuge mit Elektroantrieb besonders gut eignen würden.

Rechtsanpassungen

15. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

auto-schweiz ist mit dem Gesetzesentwurf in der vorliegenden Form nicht einverstanden.

Weitere Bemerkungen

16. *Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?*

vgl. Einleitung.

17. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

vgl. Einleitung.

ANHANG 2

Synopse mit Anträgen von auto-schweiz

SCHWERVERKEHRSABGABEGESETZ SVAG (SR 641.81)		
GELTENDES RECHT	VERNEHMLASSUNGSVORLAGE	ANTRAG auto-schweiz
<p>Art. 1 Abs. 1 Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt</p>	<p>Art. 1 Abs. 1 Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren <u>Infrastrukturkosten</u> und <u>die ihm zurechenbaren</u> Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.</p>	<p>Art. 1 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann die Abgabe nach Fahrzeugkategorien abstimmen.</p>	<p>Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann <u>diesen Betrag an die Teuerung anpassen. Er kann Abgabekategorien für Fahrzeuge festlegen.</u></p>	<p>Art. 4 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 6 Abs. 1 Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern.</p>	<p>Art. 6 Abs. 1 <u>Die Höhe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) richtet sich für jedes Fahrzeug nach:</u> <u>a. dem höchstzulässigen Gesamtgewicht;</u> <u>b. den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern; und</u> <u>c. den Emissionen oder dem Verbrauch.</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der Abgabe herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der <u>LSVA</u> herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 6 Abs. 3 Zusätzlich kann die Abgabe emissions- oder verbrauchsabhängig erhoben werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 3 <u>Die Höhe der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) richtet sich nach der Art und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs.</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>

<p>Art. 7 Abs. 1 Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</p>	<p>Art. 7 Abs. 1 <u>Die Höhe der Abgabe ist so zu bemessen, dass die ungedeckten Infrastrukturkosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit gedeckt sind, soweit der Abgabenhöhe nicht völkerrechtliche Verträge oder der Abgabebemessung erhebungs- und berechnungstechnische Gründe entgegenstehen. Der Ertrag der Abgabe darf die Gesamtheit dieser Kosten nicht übersteigen.</u></p>	<p>Art. 7 Abs. 1 <u>Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</u></p>
<p>Art. 7 Abs. 2 Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</p>	<p>Art. 7 Abs. 2 <u>Die Berechnung der</u> Kosten zulasten der Allgemeinheit <u>wird periodisch nachgeführt.</u> Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen. (vgl. Art. 7 Abs. 3 SVAG)</p>	<p>Art. 7 Abs. 2 <u>Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</u></p>
<p>Art. 7 Abs. 3 Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</p>	<p>Art. 7 Abs. 3 <i>Streichen (neu Abs. 2)</i></p>	<p>Art. 7 Abs. 3 <u>Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</u></p>
<p>Art. 8 Abs. 1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen. b. Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen beträgt der Tarif höchstens 3 Rappen. Der Bundesrat kann diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen um höchstens einen Fünftel reduzieren. c. Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 gilt der 	<p>Art. 8 Abs. 1 <u>Für die Erhebung der LSVA legt der Bundesrat Abgabekategorien für Fahrzeuge fest.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>

<p>jeweilige Tarif als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p>		
<p>Art. 8 Abs. 2 Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabesatz nach Absatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen</p>	<p>Art. 8 Abs. 2 <u>Dabei berücksichtigt er die Emissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge, insbesondere:</u> a. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Schadstoffemissionen</u> b. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Treibhausgasemissionen</u> oder c. <u>die Energieeffizienz</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 2 <u>Dabei berücksichtigt er die Schadstoffemissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge.</u></p>
<p>Art. 8 Abs. 3 Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat: a. die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs; b. die Belastung der Volkswirtschaft; c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; d. die Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu fördern; e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen.</p>	<p>Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u> <u>Er teilt jede Änderung mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren mit.</u></p>
<p>Art. 8a Abs. 1 <i>(neu)</i></p>	<p>Art. 8a Abs. 1 <u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</u> (vgl. Art. 8 Abs.1 SVAG)</p>	<p>Art. 8a Abs. 1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest: a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 3,0 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen.</p>

		<p>b. Der jeweilige Tarif gilt als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p> <p>alternativ:</p> <p><u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</u></p> <p><u>Der gewichtete Durchschnitt der Tarife beträgt höchstens 325 Franken für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 40 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegt. Die Gebühr für die Kategorie mit dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 Franken.</u></p>
<p>Art. 8a Abs. 2 (neu)</p>	<p>Art. 8a Abs. 2 <u>Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere:</u></p> <p>a. die Berechnungen der ungedeckten <u>Infrastrukturkosten</u> und der Kosten zulasten der Allgemeinheit; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. a, SVAG)</p> <p>b. die Belastung der Volkswirtschaft <u>durch den Schwerverkehr</u>; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. b, SVAG)</p> <p>c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. c, SVAG)</p> <p><u>d. die Förderung der</u> Wettbewerbsfähigkeit der Bahn; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. d, SVAG)</p>	<p>Art. 8a Abs. 2 <u>Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere:</u></p> <p>a. <u>die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs</u>; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. a, SVAG)</p> <p>b. die Belastung der Volkswirtschaft <u>durch den Schwerverkehr</u>; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. b, SVAG)</p> <p>c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. c, SVAG)</p> <p><u>d. die Förderung der</u> Wettbewerbsfähigkeit der Bahn; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. d, SVAG)</p>

	<p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. e, SVAG)</p> <p><u>f. die Teuerung</u> (vgl. Art. 8 Abs. 2, SVAG)</p>	<p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. e, SVAG)</p> <p><u>f. die Teuerung</u> (vgl. Art. 8 Abs. 2, SVAG)</p>
<p>Art. 8b Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 1 <u>Die Zuteilung zur Abgabekategorie erfolgt:</u></p> <p><u>a. bei inländischen Fahrzeugen:</u> <u>bei der Verkehrszulassung;</u></p> <p><u>b. bei ausländischen Fahrzeugen:</u> <u>bei der Einfahrt ins Zollgebiet.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 8b Abs. 2 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 2 <u>Erbringt die abgabepflichtige Person keinen Nachweis, zu welcher Kategorie ihr Fahrzeug gehört, so wird dieses der Abgabekategorie mit dem höchsten Tarif zugeteilt.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 8b Abs. 3 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 3 <u>Erbringt sie den Nachweis im Nachhinein, so wird das Fahrzeug neu zugeteilt. Wird es dabei einer Abgabekategorie mit einem tieferen Tarif zugeteilt, so hat die abgabepflichtige Person Anspruch auf Rückerstattung der zu viel bezahlten Abgaben abzüglich einer Gebühr für den administrativen Aufwand. Der Bundesrat kann einen Mindestbetrag für die Rückerstattung festlegen.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die Abgabe nach Ermessen veranlagt werden.</p>	<p>Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die <u>LSVA</u> nach Ermessen veranlagt werden.</p>	<p>Art. 11 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der Abgabe kann als automatisierte Einzelentscheidung nach Artikel 21 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.</p>	<p>Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der <u>LSVA</u> kann als automatisierte Einzelentscheidung nach <u>Artikel 12</u> des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.</p>	<p>Art. 11 Abs. 4 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>

<p>Art. 19 Abs. 2 Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</p>	<p>Art. 19 Abs. 2 Der Bund <u>weist seinen</u> Anteil am Reinertrag <u>dem</u> <u>Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013 zu.</u></p>	<p>Art. 19 Abs. 2 <u>Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u></p>
<p>Art. 19 Abs. 2bis <i>(neu)</i></p>	<p>Art. 19 Abs. 2bis <u>Sofern der Bundesrat in der Finanzplanung des Bahninfrastrukturfonds eine angemessene Reserve ausweist, verwendet der Bund die nicht für die Bildung der Reserve benötigten Mittel zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u></p>	<p>Art. 19 Abs. 2bis <i>(streichen)</i></p>

BUNDESGESETZ ÜBER DIE FÖRDERUNG DES ERWERBS VON ELEKTRISCH ANGETRIEBENEN SCHWEREN MOTORFAHRZEUGEN DES GÜTERVERKEHRS (SR XXX)		
GELTENDES RECHT	VERNEHMLASSUNGSVORLAGE	ANTRAG auto-schweiz
	<p>Art. 1 Abs. 1 <u>Dieses Gesetz regelt die flankierenden Massnahmen im Güterverkehr zur Unterstellung elektrisch angetriebener schwerer Motorfahrzeuge unter die Schwerverkehrsabgabe gemäss Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997 (SVAG).</u></p>	<p>Art. 1 Abs. 1 <i>(gemäss Vernehmlassungsvorlage)</i></p>
	<p>Art. 1 Abs. 2 <u>Als elektrisch angetrieben gilt ein schweres Motorfahrzeug, wenn es batterieelektrisch oder mit Wasserstoffbrennstoffzellen angetrieben werden.</u></p>	<p>Art. 1 Abs. 2 <i>(gemäss Vernehmlassungsvorlage)</i></p>

	<p>Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat kann für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorsehen.</u></p>	<p>Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat sieht für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vor.</u></p>
	<p>Art. 2 Abs. 2 <u>Sieht er einen reduzierten Tarif für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, so entspricht die Reduktion höchstens den folgenden Prozentzahlen:</u></p> <p><u>a. für das erste Jahr: 25 Prozent;</u> <u>b. für das zweite Jahr: 20 Prozent;</u> <u>c. für das dritte Jahr: 15 Prozent;</u> <u>d. für das vierte Jahr: 10 Prozent;</u> <u>e. für das fünfte Jahr: 5 Prozent.</u></p>	<p>Art. 2 Abs. 2 <u>Die reduzierten Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge entsprechen den folgenden Prozentzahlen:</u></p> <p><u>a. für das erste Jahr: mindestens 30 bis höchstens 50 Prozent;</u> <u>b. für das zweite Jahr: mindestens 25 bis höchstens 40 Prozent;</u> <u>c. für das dritte Jahr: mindestens 20 bis höchstens 30 Prozent;</u> <u>d. für das vierte Jahr: mindestens 15 bis höchstens 20 Prozent;</u> <u>e. für das fünfte Jahr: mindestens 5 bis höchstens 10 Prozent.</u></p>
	<p>Art. 3 Abs. 1 <u>Sieht der Bundesrat reduzierte Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, kann er Investitionsbeiträge an den Ersterwerb von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen vorsehen.</u></p>	<p>Art. 3 Abs. 1 <u>Als Alternative zu reduzierten Tarifen sieht der Bundesrat die Gewährung von Investitionsbeiträgen für inländische Fahrzeughalter vor.</u></p>
	<p>Art. 3 Abs. 2 <u>Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag, der nicht für den Bahninfrastrukturfonds nach Artikel 19 Absatz 2bis SVAG benötigt wird, finanziert. Die für die Investitionsbeiträge notwendigen Verpflichtungskredite bedürfen der Bewilligung durch die Bundesversammlung in Form einfacher Bundesbeschlüsse.</u></p>	<p>Art. 3 Abs. 2 <u>Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag finanziert. Die für die Investitionsbeiträge notwendigen Verpflichtungskredite bedürfen der Bewilligung durch die Bundesversammlung in Form einfacher Bundesbeschlüsse.</u></p>
	<p>Art. 3 Abs. 3 <u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens der Summe, die mit dem reduzierten Tarif nach Artikel 2 bei einer durchschnittlichen Transportleistung bis zum Ende der Geltungsdauer dieses Gesetzes eingespart werden kann. Die durchschnittliche Transportleistung wird vom Bundesrat festgelegt.</u></p>	<p>Art. 3 Abs. 3 <u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten.</u></p> <p><u>Das Bundesamt für Verkehr legt die zusätzlichen Investitionskosten einmal pro Jahr pauschal fest.</u></p>

	Art. 3 Abs. 4 <u>Der Investitionsbeitrag wird der Halterin oder dem Halter pro Fahrzeug in Form eines A-Fonds-perdu-Beitrages gewährt.</u>	Art. 3 Abs. 4 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 3 Abs. 5 <u>Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen für die Ausrichtung sowie die Höhe der Beiträge.</u>	Art. 3 Abs. 5 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 4 Abs. 1 <u>Sieht der Bund Investitionsbeiträge nach Artikel 3 vor, kann diese nur in Anspruch genommen werden, wenn bis zum Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) auf die reduzierten Tarife nach Artikel 2 verzichtet wird.</u>	Art. 4 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 4 Abs. 2 <u>Nach Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung unterstehen die vom Bund nach Absatz 1 mitfinanzierten Fahrzeuge dem reduzierten Tarif nach Artikel 2.</u>	Art. 4 Abs. 2 (streichen)
	Art. 5 Abs. 1 <u>Erreicht ein Fahrzeug die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes nicht, so fordert das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) den Investitionsbeitrag zurück.</u>	Art. 5 Abs. 1 (streichen)
	Art. 5 Abs. 2 <u>Wird ein vom Bund nach Artikel 3 Absatz 1 mitfinanziertes Fahrzeug vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes veräussert und hat es zu diesem Zeitpunkt die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) nicht erreicht, so fordert das BAZG den Investitionsbeitrag zurück.</u>	Art. 5 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 5 Abs. 3 <u>Die Höhe der Rückforderung nimmt proportional zu den mit dem Fahrzeug zurückgelegten Kilometern ab.</u>	Art. 5 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 6 Abs. 1 <u>Die Halterin oder der Halter des veräusserten Fahrzeuges muss die Veräusserung nach Artikel 4 Absatz 2 dem BAZG in der von diesem vorgeschriebenen Form melden.</u>	Art. 6 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)

	Art. 7 <u>Wer gegen die Meldepflicht nach Artikel 6 verstösst, wird mit Busse bestraft.</u>	Art. 7 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 8 <u>Hat der Täter durch eine oder mehrere Handlungen die Voraussetzungen für mehrere Bussen nach Artikel 6 erfüllt, so kann das BAZG die Strafe angemessen erhöhen.</u>	Art. 8 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 9 <u>Widerhandlungen werden nach dem Bundesgesetz vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht durch das BAZG verfolgt und beurteilt.</u>	Art. 9 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 10 Abs. 1 <u>Der Bundesrat vollzieht dieses Gesetz.</u>	Art. 10 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 10 Abs. 2 <u>Er erlässt die Ausführungsvorschriften.</u>	Art. 10 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 11 Abs. 1 <u>Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.</u>	Art. 11 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 11 Abs. 2 <u>Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.</u>	Art. 11 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 11 Abs. 3 <u>Dieses Gesetz gilt bis zum ...</u>	Art. 11 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)

Wir danken Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz


Peter Grünenfelder
Präsident


Andreas Burgener
Direktor

Elektronisch verschickt an:
finanzierung@bav.admin.ch
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
Standort: Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Altdorf, 23. Mai 2024

Stellungnahme der Alpen-Initiative zur Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision SVAG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, bei der Weiterentwicklung der Teilrevision SVAG Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Wir begrüssen die generelle Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates. Zur Erinnerung: die LSVA gilt als Schlüsselinstrument zur Realisierung des Alpenschutzartikels und stösst nach mehr als zwei Jahrzehnten an ihre Grenzen. Dies macht eine Modernisierung des Verlagerungsinstruments unerlässlich, um es zukunftsfähig zu gestalten. Die Integration von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System ist von grosser Bedeutung, um die Verlagerungseffekte der LSVA zu bewahren und gleichzeitig sicherzustellen, dass diese Fahrzeuge auch zur Deckung ihrer externen Kosten verpflichtet werden. Wir teilen die aktuelle bundesrätliche Einstufung zum Deckungsgrad der externen Kosten durch die LSVA: Die LSVA deckt heute ca. einen Drittel der externen Kosten des Schwerverkehrs, so entsteht ein ungedecktes Kostentotal von jährlich etwa 1'400 Mio. Franken, kann dies als nichts anderes als «unbefriedigend» eingestuft werden. Daher ist die Weiterentwicklung der LSVA ein wichtiger Schritt, um die Nachhaltigkeit und Effektivität der Verlagerungswirkung zu gewährleisten.

Zeitgleich fordern wir auch, dass die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System schneller erfolgt – und zwar deutlich vor dem Zieljahr 2031. Wir gehen davon aus, dass aufgrund der tieferen Vollkosten und der kurzen Strecken im Binnenverkehr batterie-elektrische Lastwagen in der Schweiz schon in wenigen Jahren einen erheblichen, und ab 2030 eine Mehrheit der neu in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ausmachen. Es kann nicht sein, dass diese Lastwagen, bis 2030 totalbefreit sind und ihre (wenn auch tieferen) externen Kosten gar nicht abgedeckt werden. Der Bundesrat sollte die Botschaft dahingehend anpassen, dass durch die LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen allfällige Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden und so die LSVA in ihrer Verlagerungswirkung und Internalisierung der externen negativen Effekte gestärkt wird. Auch fordern wir eine LSVA-Ausdehnung auf Lieferwagen mit einem Gewicht von 2,5 bis 3,5 Tonnen. Zudem fordern wir die Abklassierung der EURO-VI-Lastwagen schon auf das nächste Jahr 2025, da heute mit e- und H₂-Lastwagen bereits schon saubere Alternativen aus Massenfertigung der grossen Fahrzeughersteller zur Verfügung stehen. Zudem soll die LSVA voll der Teuerung angepasst werden – nicht nur zur Hälfte, wie der Bundesrat dies beabsichtigt hat. Und künftig soll die Teuerungsanpassung über eine Indexierung automatisch erfolgen.

Des Weiteren sollten im Rahmen dieser Vorlage (bei Änderungen anderer Erlasse im CO₂-Gesetz) die Neuwagenflottenziele für schwere Nutzfahrzeuge für das Jahr 2030 im Einklang mit der EU verschärft werden. Die EU hat das Verminderungsziele für 2030 bereits von minus 30% (wie im CO₂-Gesetz der

Schweiz beschlossen) auf minus 45% verschärft und zusätzlich weitere Ziele, bspw. für Sattelaufleger, beschlossen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Entscheidungsprozess. Die detaillierten Anmerkungen und Einschätzungen zum Vorentwurf finden Sie im angehängten Fragebogen.

Freundliche Grüsse



Jon Pult
Präsident der Alpen-Initiative



Fabio Gassmann
Leiter Alpenschutzpolitik

Antworten zu den gestellten Fragen:

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja, bei der LSVA braucht es einer Weiterentwicklung. Denn wenn weiterhin eine vollständige LSVA-Befreiung von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben beibehalten wird, wird mittelfristig die Verlagerungswirkung der LSVA deutlich gesenkt und die Internalisierung von externen Kosten nicht mehr gewährleistet werden. Dazu kommt, dass die LSVA grundsätzlich weiterentwickelt werden muss, die Verlagerungswirkung nimmt kontinuierlich ab, die Verlagerungspolitik stagniert und die externen Kosten des Schwerverkehrs werden nur zu einem tiefen Teil abgegolten, nur ca. zu einem Drittel. Alle schweren Nutzfahrzeuge sollten entsprechend ihren externen negativen Effekten Abgaben leisten müssen.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Ja! Die Erhebungen des ARE zeigen, dass nur ca. ein Drittel der externen Kosten von schweren Nutzfahrzeugen durch die LSVA gedeckt werden (vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2023), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2020.). Von den 10 Rappen pro Tonnenkilometer an externe Kosten im Strassengüterverkehr werden nur 3.5 Rappen über die LSVA internalisiert, 6.5 Rappen bleiben ungedeckt und werden der Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt aufgebürdet. Der Allgemeinheit bleibt trotz der LSVA ein ungedecktes Kostentotal von etwa 1'400 Mio. Franken pro Jahr. Neue Massnahmen sind nötig, um die Möglichkeiten im Landverkehrsabkommen stets voll auszureizen. Dies trägt auch zu einem faireren Wettbewerb zwischen der Strasse und der Schiene bei. Je stärker die Schweiz sich dem Verursacherprinzip im Strassengüterverkehr annähert, desto besser für die Verlagerungspolitik.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja, die Verlagerungswirkung der LSVA muss unbedingt gestärkt werden. Solange das Verlagerungsziel nicht erreicht ist, kann es nicht sein, dass Befreiung von der LSVA für Fahrzeuge mit emissionsärmeren und/oder fossilsfreien Antrieben existieren. Das Verlagerungsziel kann nicht ohne wirksame Mittel wie das der LSVA erreicht werden. Zudem steht auch die Güterbahn in der Fläche unter Druck.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Kostenwahrheit im Schwerverkehr bedürfte ca. einer Verdreifachung der LSVA-Tarife, was eine Änderung am Abkommen erfordern würde. Die Alpen-Initiative sieht die Vorgehensweise, die jetzige Weiterentwicklung der LSVA im Rahmen des aktuell geltenden Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU (LVA) aufzunehmen, aber als pragmatisch und nachvollziehbar an. Wir betonen aber, dass der Handlungsspielraum innerhalb des Rahmens des LVA bei weitem nicht ausgereizt ist und dieser, bezüglich der Internalisierung der externen Kosten des Schwerverkehrs maximiert werden soll.

Eine vollständige Anpassung der LSVA an die reale Teuerung ist ein erster und wichtiger Schritt, ansonsten wird die LSVA in realen Werten immer billiger. Zudem sollte auch die Erhöhung der LSVA-Ansätze bzw. die Abklassierung der EURO-VI umgesetzt werden. Es ist ein Missstand, dass der gewichtete Durchschnitt für eine Fahrt von einem 40t-Fahrzeug durch die Schweiz im Jahr 2022 nur 284 Franken betrug. Dabei könnte dieser bei 325 Franken plus vollständige Teuerung (ca. 14% seit Einführung der LSVA), d.h. 370 Franken liegen. Somit fällt die LSVA für die Fahrt durch die Schweiz im Durchschnitt etwa 85 Franken tiefer aus als das LVA maximal ermöglicht.

Mittelfristig, wäre auch eine Anpassung des LVA in Betracht zu ziehen, um die maximalen Abgabesätze erheblich zu erhöhen und damit eine vollständige Internalisierung der externen Kosten zu erreichen.

Für die langfristige Verlagerungswirkung der LSVA ist es wichtig, dass die Energieeffizienz auch als Kriterium aufgenommen wird. Der Abstand zwischen den verschiedenen LSVA-Kategorien sollten in Zukunft, mit einem neuen LVA, noch grösser ausfallen. Die aktuellen LVA-Vorgaben mit den 15%-igen Abgabe-Unterschied zwischen den LSVA-Kategorien werden den effektiven Verhältnissen der Unterschiede der Fahrzeuge bezüglich der externen Kosten nicht gerecht. Es bräuchte eine grössere Spreizung zwischen einem relativ sauberen eLkw und den besten Verbrenner-Lkw und dann zu einem Lastwagen der EURO I.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja, das ist ein pragmatisches Vorgehen. Es ist auf wichtig, dass die LSVA auch auf elektrische Lastwagen ausgedehnt wird. Es macht Sinn, dies auf diesem Weg anzugehen, wenn das von Gemischten Ausschuss so akzeptiert wird.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Deutlich früher. Denn auch Lastwagen mit Elektroantrieb verursachen hohe externe Kosten, bspw. Lärm, Boden-, Energie- und Ressourcenverbrauch, Unfälle, Stau, etc.. Da die Zusammensetzung der Lastwagenflotte mit und ohne elektrischen Antrieb in der Schweiz sich erst mittelfristig abzeichnen wird, sollte man besser früher als später eine Integration dieser Fahrzeuge vorsehen. Wir befürworten eine LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bis maximal 2028, ab dieser

Periode kann die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs anschliessend durch eine Rabattierung (wie vorgeschlagen) gefördert werden. Eine Totalbefreiung bis Ende 2030 sehen wir als zu lang an. Bis dann werden die Vollkosten (TCO) der batterieelektrischen Fahrzeuge schon deutlich unter den Diesel-Lkw gesunken sein, und elektrische Lastwagen werden sich in der Schweiz mit den kurzen Transportdistanzen grossflächig durchgesetzt haben.

In der EU wurde die Modernisierung der Maut über eine Revision der EU-Wegekostenrichtlinie schon vor einigen Jahren beschlossen und nun in sehr vielen Ländern schon umgesetzt oder werden alsbald eingeführt. So haben bspw. Österreich und Deutschland die Maut-Reformen umgesetzt und sind in Kraft, in Belgien und die Niederlanden werden sie alsbald in Kraft treten (vgl. T&E (2024): Tolling: the highway to green trucking. How to implement the Eurovignette reform to clean up trucks. March 2024 (update)). Die Schweiz hinkt mit ihrer sehr späten Weiterentwicklung der LSVA deutlich hinterher. Die EU-Wegekostenrichtlinie sieht vor, dass auch elektrisch angetriebene Lastwagen Maut bezahlen müssen, wenn auch ein Abschlag auf die Maut von 50-75% für diese Fahrzeuge vorgesehen ist. Das heisst, in den umliegenden Ländern in Europa endet die Totalbefreiung von elektrischen Lastwagen ca. 6 Jahr früher als dies bei uns geplant ist (wenn es diese überhaupt gegeben hat). Es ist aus Sicht der Alpen-Initiative unverständlich, warum die Totalbefreiung in der Schweiz so lange andauern soll.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja, wir unterstützen diesen Vorschlag, dass in der Regel sieben Jahre im Voraus die Kategorisierung der Fahrzeugklassen in der LSVA vorgegeben wird. Das erhöht die Planungssicherheit für alle Akteure. Allerdings muss es möglich sein, in Ausnahmefällen davon abzusehen (bspw., wenn es sehr dynamische Entwicklungen am Markt gibt). Wir erhoffen uns mit dieser Lösung, dass die Verzögerungstaktik rund um anstehende Abklassierungen alle paar Jahr (bspw. in den letzten Jahren die verschobene Abklassierung der EURO-Normen IV und V) damit ein für alle Mal beendet sind.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja, wir begrüssen, dass die Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb in die günstigste Kategorie eingestuft werden. Jedoch bestehen wir auch darauf, dass die EURO-VI-Fahrzeuge schon früher in die zweitgünstigste Abgabekategorie kommen. Heute gibt es von den grossen Herstellern schon e- und H₂-Lastwagen aus Massenproduktion. Die EURO-VI-Lastwagen sind damit klar nicht mehr die am wenigsten umweltschädliche Fahrzeuge und gehören darum nicht mehr in die beste Kategorie. Darüber hinaus sind die EURO-VI-Lastwagen nun schon über 10 Jahren in der günstigsten Kategorie. Die gemäss Art. 14 Abs. 3 SVAV vorgegebenen sieben Jahre in der Abgabekategorie 3 sind also schon ausgelaufen.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja, hier stimmen wir zu. Allerdings soll die EURO-VII im Jahr 2028 nicht in die beste, sondern gleich in die mittlere Kategorie eingefügt werden. Zum einen sind e- und H₂-Lkw deutlich weniger umwelt- und klimaschädlich als die EURO-VII und zum anderen ist auch der Unterschied von EURO-VI zur EURO-VII nur vergleichsweise klein. Zugleich sollen die anderen Fahrzeuge nachrücken, sobald die EURO-VII verfügbar ist – wobei die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die beste Kategorie eingestuft werden sollen.

Wir schlagen folgendes vor:

	Aktuell	1.1.2025 (e- und H ₂ -Lkw noch totalbefreit)	1.1.2028/29 (Integration e- und H ₂ -Lkw und EURO-VII)
Kategorie 3	EURO-VI	-	e- und H ₂ -Lkw
Kategorie 2	-	EURO-VI	EURO-VII
Kategorie 1	EURO-I bis V	EURO-I bis V	EURO-I bis VI

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja, das ist nur fair. Würde das anders gehandhabt, gäbe es den bedenklichen Anreiz, Abgabekategorien nicht nachweisen zu wollen bzw. den Nachweis zu erschweren.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Wir unterstützen den Ansatz im Prinzip, denn dieser garantiert Planungssicherheit seitens Transportunternehmen und ermöglicht damit auch Investitionen in weniger klima- und umweltschädliche Fahrzeuge, wie e-Lkw (welche in der Anschaffung teils teurer sind, aber im Betrieb dann kostengünstiger). Aber wir fordern, dass diese nur jeweils maximal fünf Jahre im Voraus gemacht wird. Das erhöht die Möglichkeit Kostenwahrheit zu erreichen und stellt ein guter Kompromiss zwischen Kostenwahrheit und Planungssicherheit dar. Aber es darf ausserdem nicht sein, dass bei den anschliessenden Abklassierung wiederum dem Druck zur Verzögerung und Verschiebung nachgegeben wird (vgl. Antwort zur Frage 7).

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Wir bevorzugen die erste Variante leicht. Die zweite Variante mit der Option der Investitionsbeiträge könnte zu problematischen Anreizen führen (auch wenn viele davon mit einer intelligenten Ausgestaltung minimiert werden) und birgt ein nicht unerhebliches Ausfalls- und Betrugsrisiko für den Staat.

Wir schlagen darum festverzinsliche Darlehen vom Staat (zum Selbstkostenpreis) als Alternative vor, welche zurückbezahlt werden müssen: Wir sind zwar nicht überzeugt, dass es wirklich ein grosses Problem sein sollte, dass insbesondere kleinere Transportunternehmen die Anschaffung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen finanziell nicht eigenständig stemmen können, da diese zwar in der Anschaffung, nicht aber über den Betriebs- und die Gesamtkosten teurer sind. Und falls zudem entsprechende Leasing- oder Mietmodelle oder ähnliches nicht attraktiv wären. Sollte diese Hürde des höheren Anschaffungspreises wirklich ein ernsthaftes Problem sein, wären solche Darlehen zusätzlich zum Rabattsystem für elektrische Antriebe ein attraktives Mittel, um diese Liquiditätsprobleme anzugehen. Die entsprechenden Darlehen könnte man zusätzlich auch für den Bau und Kauf von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge auf dem Betriebsgelände ausgedehnt werden.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Wir sprechen uns für die Variante 1 und allenfalls für entsprechende rückzahlungspflichtige Darlehen aus. Die Begründung dafür haben wir in der Frage 12 geliefert.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Das soll in einer wissenschaftlichen Studie, nach empirischen Kriterien, angegangen werden und basierend darauf vom Bundesrat entschieden werden. Diese Frage in einer Vernehmlassung zu klären, erachten wir nicht als zielführend. Zudem sollten auch keine Meinungen darüber entscheiden, sondern fundierte, datenbasierte Erkenntnisse. Darauf bestehen wir aufgrund der Tatsache, dass diejenigen Akteure, die in diesem Themenbereich das grösste Wissen haben, zugleich auch die potenziellen Profiteure einer entsprechenden Auslegung sind.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVa weiterentwickelt werden könnte?

Das Verlagerungsziel ist bei weitem noch nicht erreicht, aktuell stagnieren die alpenquerenden Lastwagenfahrten gar und gehen nicht weiter zurück. Daher ist es unerlässlich, die LSVa weiterzuentwickeln und diese als wichtigen Hebel zur Verlagerung zu stärken. Folgendes kann und soll möglichst rasch, schon vor der anstehenden Weiterentwicklung angegangen werden:

- **Eine rasche vollumfängliche Anpassung der LSVa an die Teuerung.** Die geplante Teuerungsanpassung um 5% auf den 1.1.2025, und die einmalige Teuerungsanpassung im Jahr 2012 um weniger als ein Prozent sind deutlich tiefer als die allgemeine Teuerung von der Einführung der LSVa im Jahre 2001 bis heute von über +14.2%. Die LSVa darf nicht langsam real immer billiger werden.
- **Die rasche Abklassierung der EURO-VI in die mittlere Kategorie.** Sie ist nicht mehr besonders förderwürdig, sondern Standard (über 90% der Fahrleistung). Da heute von den grossen Herstellern schon elektrisch angetriebene Fahrzeuge aus Massenfertigung verfügbar sind und die EURO-VI schon seit vielen Jahren (seit 2014) verfügbar ist, macht es keinen Sinn diese in der besten Abgabe Kategorie zu belassen. Die beste Kategorie wäre zwar dann leer, aber die elektrischen Fahrzeuge sind (bis zur LSVa-Revision) noch bessergestellt, da sie sogar LSVa totalbefreit sind.
- **Die Erhöhung der LSVa-Abgabesätze,** so dass diese im Rahmen der Maximalvorgabe des LVA ausgereizt sind. Die Kostendeckung ist schlicht ungenügend. Der Bundesrat selbst findet sie «unbefriedigend». Er könnte mit einer Erhöhung der Abgabe dagegenhalten.

Im Rahmen dieser Revision der LSVa soll folgendes angepasst werden:

- **Verschärfung der CO₂-Neuwagenflottenziele für schwerer Nutzfahrzeuge bis 2030 mind. im Gleichschritt mit der EU.** In der Botschaft soll dies unter Änderungen andere Erlasse umgesetzt werden. Die EU hat das Verminderungsziele für 2030 bereits von minus 30% (wie im CO₂-Gesetz der Schweiz beschlossen) auf minus 45% verschärft und zusätzlich weitere Ziele, bspw. für Sattelaufleger, beschlossen. Zudem hat die EU auch Ziele für die mittelfristige Zukunft beschlossen: Die CO₂-Emissionen von neuen Lastwagen sollen künftig gegenüber dem Ausgangsjahr 2019 ab dem Jahr 2035 um 65 Prozent und ab dem Jahr 2040 um 90 Prozent reduziert werden. Diese Ziele müssten allerspätestens mit dem neuen CO₂-Gesetz für die Jahre ab 2030 beschlossen werden. Die Schweiz soll bei der Verschärfung mit der EU gleichziehen und mindestens genauso strenge Vorschriften beschliessen.
- **LSVa-Pflicht auch auf Fahrzeuge von 2.5–3.5 Tonnen ausdehnen.** Gerade bei diesen Fahrzeugen wächst die Verkehrsleistung deutlich und zudem verursachen sie erhebliche externe Effekte (bspw. Luftschadstoffbelastung). Es ist darum nur fair, dass auch diese Fahrzeug-Kategorie des Strassengüterverkehrs ihre externen negativen Effekten (zumindest zum Teil) abgelten müssen. Die LSVa-Untergrenze bei 3.5t verursacht auch Fehlanreize zu weniger Effizienz im Strassengüterverkehr. Das zeigt sich bspw. auch daran, dass in der Schweiz auffallend viele Fahrzeuge knapp unter der 3.5t Grenze im Verkehr zugelassen sind. Diesen Fehlanreiz zu kleineren Fahrzeugen und damit Mehrfahrten könnte man damit ausräumen.

- **Einführung einer Alpentransitabgabe ATA.** Aufgrund der fixen Vorgaben der Ausgestaltung der LSVA mit ihren Kategorien, wie den Abständen zwischen den Kategorien, den Vorgaben für die teuerste Kategorie und für die verkehrende Flotte im Durchschnitt, kann der Maximalbetrag gemäss dem LVA nie vollständig erreicht werden. Für den verbleibenden Handlungsspielraum soll eine ATA eingeführt werden, so dass der Handlungsspielraum auch wirklich voll genutzt wird. Das Instrument ist im LVA vorgesehen, und damit vergleichsweise leicht umsetzbar.
- **Automatische Anpassung der LSVA an die Teuerung.** Leider wird die LSVA real immer billiger, da es die Regierung immer wieder versäumt hat, die LSVA-Ansätze der Teuerung anzupassen. Als zusätzliches Ärgernis wurden die Anpassungen auch jeweils deutlich zu spät umgesetzt. Um dieses Problem künftig zu umgehen, soll die LSVA fix an den Inflationsindex der Schweiz geknüpft werden.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es ist aus unserer Sicht wichtig, dass die Vorlage möglichst rasch umgesetzt wird und vollends in Kraft tritt. Nur weil gewisse Teile der Vorlage im Jahr 2030 (bzw. 2028) relevant werden, wäre es dennoch sinnvoll, alle materiellen Teile der Vorlage möglichst rasch und in vollem Umfang in Kraft zu setzen.

Zürich, 22. Mai 2024

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern



Schweizerische
Energie-Stiftung
Fondation Suisse
de l'Énergie

Sihlquai 67
8005 Zürich
Tel. 044 275 21 21

info@energiestiftung.ch
PC-Konto 80-3230-3

STELLUNGNAHME ZUR VERNEHMLASSUNG
Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA
(Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG) 2024/14

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli, sehr geehrte Herren Carnal und Weber

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des SVAG). Gerne äussern wir uns auf den folgenden Seiten zum Gesetzesentwurf.

Die Schweizerische Energie-Stiftung SES engagiert sich seit ihrer Gründung 1976 für eine intelligente, umwelt- und menschengerechte Energiepolitik. Die SES setzt sich für den effizienten Einsatz von Energie und die Förderung und Nutzung erneuerbarer Energiequellen ein. Sie zeigt Wege auf, wie sich die Schweiz aus der verhängnisvollen Abhängigkeit einer fossil-atomaren Energieversorgung lösen kann. Die SES ist unabhängig, parteipolitisch neutral und orientiert sich am Gemeinwohl. Wir finanzieren uns fast ausschliesslich mit privaten Spendengeldern.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'T. Wälchli', is written over a light blue circular stamp.

Thomas Wälchli
Leiter Fachbereich Nachhaltige Energienutzung

ZUSAMMENFASSENDE BEMERKUNGEN ZUM ANPASSUNGSBEDARF

Wir begrüßen die generelle Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates.

Zur Erinnerung: die LSVA gilt als Schlüsselinstrument zur Realisierung des Alpenschutzartikels und stösst nach mehr als zwei Jahrzehnten an ihre Grenzen. Dies macht eine Modernisierung des Verlagerungsinstruments unerlässlich, um es zukunftsfähig zu gestalten. Die Integration von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System ist von grosser Bedeutung, um die Verlagerungseffekte der LSVA zu bewahren und gleichzeitig sicherzustellen, dass auch diese Fahrzeuge zur Deckung ihrer externen Kosten verpflichtet werden. Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, dass der Deckungsgrad der externen Kosten durch die LSVA viel zu gering ist: Die LSVA deckt heute ca. einen Drittel der externen Kosten des Schwerverkehrs. Es ist in der konservativen Schätzung des Bundes ein ungedecktes Kostentotal von jährlich etwa 1'400 Mio. Franken vorhanden, was nicht anders als «unbefriedigend» eingestuft werden kann. Noch grösser ist das Vollzugsdefizit, wenn berücksichtigt wird, dass z.B. bei den Klimakosten die aktuelle Schätzung veraltet ist (siehe Interpellation Vincenz 23.4496). Die hier vorgeschlagene Weiterentwicklung der LSVA ist nur ein erster Schritt, um die Nachhaltigkeit und Effektivität der Verlagerungswirkung zu verbessern.

Wir unterstützen die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System, fordern aber eine Ausgestaltung, die sich möglichst stark am EU-Recht orientiert.

Mit dem Vorschlag des Bundesrates würde die Kosteninternalisierung der elektrisch betriebenen Fahrzeuge in der Schweiz später als in Deutschland und Österreich erfolgen. Auch die EU kann kein Interesse daran haben, dass die finanziellen Anreize in der Schweiz von jenen in EU-Staaten zu Ungunsten des Klimaschutzes und der LKW-Kilometer in der EU deutlich abweichen. Wir sehen deshalb bei der Rabattierung für elektrische LKWs in folgenden drei Punkten Anpassungsbedarf: 1. Die Totalbefreiung ist spätestens 2028 aufzuheben. 2. Die LSVA-Reduktion soll ab 2028 grösser ausfallen als 25% (die EU erlaubt bis 50% Reduktion für alternative Antriebe), 3. das Ende der LSVA-Rabattierung soll expliziter auf die Marktdurchdringung und die Gesamtkosten alternativer Antriebe ausgerichtet werden. Wir gehen davon aus, dass aufgrund der tieferen Vollkosten und der kurzen Strecken im Binnenverkehr batterie-elektrische Lastwagen in der Schweiz schon in wenigen Jahren einen erheblichen Anteil und ab 2030 eine Mehrheit der neu in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ausmachen. Es kann nicht sein, dass diese Lastwagen bis 2030 totalbefreit sind und ihre (wenn auch tieferen) externen Kosten gar nicht abgedeckt werden. Der Bundesrat sollte die Botschaft dahingehend anpassen, dass durch die LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen allfällige Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden und so die LSVA in ihrer Verlagerungswirkung und Internalisierung der externen negativen Effekte gestärkt wird.

Auch fordern wir eine LSVA-Ausdehnung auf Lieferwagen mit einem Gewicht von 2,5 bis 3,5 Tonnen, die pro transportierte Menge mit besonders hohen externen Kosten verbunden sind und deren Zahl in den letzten Jahren stark angestiegen ist.

Weiter ist die Abklassierung der EURO-VI-Lastwagen schon auf das Jahr 2025 per Verordnung umzusetzen.

Bereits heute besteht mit e- und H2-Lastwagen eine saubere Alternativen aus Massenfertigung der grossen Fahrzeughersteller zur Verfügung. Zudem soll die LSVA vollständig an die aufgelaufene, noch nicht ausgeglichene, Teuerung angepasst werden – nicht nur zur Hälfte, wie der Bundesrat dies beabsichtigt hat. Künftig soll die Teuerungsanpassung über eine Indexierung in jedem Fall und automatisch erfolgen.

Eine Ausweitung der Rabattierung auf weitere alternativ betriebene Fahrzeuge, die momentan die volle LSVA entrichten (namentlich Flüssiggas, Biotreibstoffe, synthetische Treibstoffe) wäre für die Energiesicherheit und für den Klima- und Umweltschutz sehr kontraproduktiv.

Unbedingt ist im Rahmen dieser Vorlage (bei Änderungen anderer Erlasse im CO₂-Gesetz) das Neuwagenflottenziel für schwere Nutzfahrzeuge für das Jahr 2030 im Einklang mit der EU von 70% auf 45% des Ausstosses von 2020/2021 anzupassen.

Seit der Botschaft des Bundesrates zum CO₂-Gesetz hat die EU diese Zielwerte angepasst, so dass das neuste CO₂-Gesetz bereits nicht mehr der EU-Regelung entspricht. Zusätzlich hat die EU weitere spezifische Flottenziele für Fahrzeuge mit Anhänger und Sattelaufleger für das Jahr 2030 beschlossen (92.5% bzw. 90% gegenüber 2020/21), die ebenfalls jetzt ins CO₂-Gesetz aufzunehmen sind. Schliesslich ist in der CO₂-Verordnung auch der Geltungsbereich für das Flottenziel der schweren Fahrzeuge EU-analog auf zusätzliche Fahrzeugtypen auszuweiten.

Anstelle von Investitionsbeiträgen sähen wir als Alternative zum Rabattsystem auch zurückzahlbare Darlehen, die auch für die Errichtung der betriebseigenen Ladeinfrastruktur gewährt werden könnten.

Baldmöglichst ist die Anpassung des Landverkehrsabkommens Schweiz-EU in folgenden Punkten nötig: Erhöhung der Obergrenze pro Transitfahrt, explizite lineare CO₂-Abhängigkeit der LSVA per Verordnung und stärkere Differenzierung zwischen den Fahrzeugen als die heutigen maximal 50 Prozent des Abgabesatzes.

Sobald elektrisch betriebene Neuwagen nicht mehr in erheblicher Konkurrenz zu Neuwagen mit Dieselmotor stehen, ist das gesetzliche Kriterium der LSVA-Bemessung aufgrund der Energieeffizienz per Verordnung umzusetzen.

Elektrofahrzeuge, die intelligent oder bidirektional Laden können, sollen im Sinne der Versorgungssicherheit von einer tieferen Abgabehöhe profitieren

Die detaillierten Anmerkungen entlang der gestellten Fragen finden Sie im folgenden Kapitel.

ANTWORTEN ZU DEN GESTELLTEN FRAGEN

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja, bei der LSVA braucht es eine Weiterentwicklung. Würde die vollständige LSVA-Befreiung von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben beibehalten, würde mittelfristig sowohl die schon heute sehr ungenügende Verlagerungswirkung der LSVA als auch die sehr ungenügende Kosteninternalisierung weiter sinken. Die LSVA muss grundsätzlich weiterentwickelt und gestärkt werden. Die Verlagerungswirkung nimmt kontinuierlich ab, die Verlagerungspolitik stagniert und die externen Kosten des Schwerverkehrs werden nur zu einem sehr tiefen Teil, nämlich nur zu circa einem Drittel dem Verursacher übertragen.

Die Ausgestaltung der LSVA muss dem Ziel möglichst nahekommen, dass schwere Nutzfahrzeuge entsprechend ihren externen negativen Effekten Abgaben leisten müssen. Entsprechend müssen die umweltfreundlichsten der jeweils verfügbaren Antriebe über einen Rabatt verfügen. Solange alternativ angetriebene Fahrzeuge in Konkurrenz zu fossil betriebenen Fahrzeugen stehen, ist für all jene alternativ angetriebene Fahrzeuge, die bisher von der LSVA befreit sind, ein Rabatt vorzusehen. Sobald alternativ betriebene Fahrzeuge dominieren, hat sich der Rabatt weiterhin nach der Energieeffizienz zu bemessen. Der Bundesrat hat dannzumal die Verordnung entsprechend zu ändern, um die LSVA-Höhe nach dem Stromverbrauch zu bemessen.

Von diesem Grundsatz, dass sich die LSVA grösstmöglich nach dem Niveau der externen Kosten der jeweiligen Fahrzeuge bemisst, sollte nur dann abgewichen werden, wenn dies dazu führen würde, dass die LSVA-Einnahmen zur Bahnfinanzierung und der Kantone deutlich unter das heutige Niveau fallen. Dieser Fall zeichnet sich gemäss Erläuterndem Bericht des Bundesrates nicht ab.

Wir vermissen im erläuternden Bericht aber Abschätzungen, wie sich verschiedene Szenarien der Fristen und Höhe der LSVA-Rabattierung für heute totalbefreite Fahrzeuge auf die CO₂-Reduktionswirkung und die Bahnfinanzierung auswirken. Der Zeitpunkt und die Höhe der LSVA-Rabattierung für Elektrofahrzeuge sollte so gewählt werden, dass der Preiswettbewerb zwischen fossilfrei und fossil betriebenen Strassengüterverkehr möglichst früh zu Gunsten der Elektromobilität entscheiden wird. Das setzt einen Variantenvergleich mit Quantifizierung des zusätzlich eingesparten Treibhausgasemissionen voraus.

Wir möchten anregen, das Ausmass der LSVA-Reduktion und die Dauer für alternative Antriebe vom Gesetzgeber nicht abschliessend festgelegt zu lassen, so dass je nach Marktdurchdringung kontraproduktive Auswirkungen (Verlangsamung der Elektrifizierung, Reduktion der BIF-Einnahmen) vermieden werden können.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Ja! Die Erhebungen des ARE zeigen, dass nur ca. ein Drittel der externen Kosten von schweren Nutzfahrzeugen durch die LSVA gedeckt werden (vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2023): Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2020). Von den 10 Rappen pro Tonnenkilometer an externen Kosten im Strassengüterverkehr werden nur 3.5 Rappen über die LSVA internalisiert, 6.5 Rappen bleiben ungedeckt und werden der Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt aufgebürdet. Der Allgemeinheit bleibt trotz der LSVA ein ungedecktes Kostentotal von etwa 1'400 Mio. Franken pro Jahr. In dieser Kostenschätzung wird ein Teil der externen Kosten sogar noch unterschätzt (siehe Ip. Vincenz 23.4496). Kurzfristig sind beim Durchschnittspreis für eine Transitfahrt die Möglichkeiten des Landverkehrsabkommens voll auszureizen. Dies trägt auch zu einem faireren Wettbewerb zwischen der Strasse und der Schiene bei. Je stärker die Schweiz sich dem Verursacherprinzip im Strassengüterverkehr annähert, desto besser für die Verlagerungspolitik und die Infrastrukturfinanzierung.

Um die ungedeckten Kosten zu verringern, hat der Bund per 2025 die aktuellen Kostensätze des ARE anzuwenden (siehe auch Interpellation Vincenz 23.4496).

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja, die Verlagerungswirkung der LSVA muss unbedingt gestärkt werden. Solange das Verlagerungsziel nicht erreicht ist, kann es nicht sein, dass eine Totalbefreiung von der LSVA für Fahrzeuge mit einem Antrieb ohne CO₂-Emissionen existieren. Das Verlagerungsziel kann nicht ohne wirksame Mittel wie das der LSVA erreicht werden. Zudem steht auch die Güterbahn in der Fläche finanziell unter Druck.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Kurzfristig notfalls Ja, mittelfristig nein.

Der Einbezug der elektrisch betriebenen LKWs in die maximal 25%ige Spreizung zwischen den Kategoriengrenzen kann nur eine Notlösung sein, falls die EU es nicht tolerieren würde, dass die Schweiz für eLKWs einen tieferen Abgabesatz ausserhalb dieser im LVA vorgesehenen Spreizung wählt. Weil die EU für Elektrofahrzeuge ihren Mitgliedstaaten eine Mautreduktion um bis zu 50% gegenüber Diesel-LKW erlaubt, sehen wir nicht, weshalb es nicht im Sinne der EU sein soll, wenn die Schweiz dasselbe täte.

Kostenwahrheit im Schwerverkehr bedürfte ca. einer Verdreifachung der LSVA-Tarife, was eine Änderung am Abkommen erfordern würde. Wir unterstützen die jetzige Weiterentwicklung der LSVA im Rahmen des aktuell geltenden Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU (LVA) als pragmatisch und nachvollziehbaren Zwischenschritt. Wir betonen aber, dass der Handlungsspielraum innerhalb des Rahmens des LVA bei weitem nicht ausgereizt ist und dieser zur Erhöhung der Internalisierung der externen Kosten des Schwerverkehrs maximiert werden soll.

Eine vollständige Anpassung der LSVA an die seit der LSVA-Einführung aufge Laufene Teuerung ist ein erster und wichtiger Schritt. Ansonsten wird die LSVA in realen Werten immer billiger. Zudem sollte auch die Erhöhung der LSVA-Ansätze bzw. die Abklassierung der EURO-VI per 2025 durch die Verordnung umgesetzt werden. Es ist ein Missstand, dass der gewichtete Durchschnitt für eine Fahrt von einem 40t-Fahrzeug durch die Schweiz im Jahr 2022 nur 284 Franken betrug. Dabei könnte dieser bei 325 Franken plus vollständige Teuerung (ca. 14% seit Einführung der LSVA), d.h. 370 Franken liegen. Somit fällt die LSVA für die Fahrt durch die Schweiz im Durchschnitt etwa 85 Franken tiefer aus, als das LVA maximal ermöglicht.

Mittelfristig ist eine Anpassung des Landverkehrsabkommens Schweiz-EU anzustreben, um die maximalen Abgabesätze erheblich zu erhöhen und damit eine vollständige Internalisierung der externen Kosten zu erreichen.

Für die langfristige Verlagerungswirkung der LSVA ist es wichtig, dass die Energieeffizienz auch als Kriterium aufgenommen wird. Wir unterstützen deshalb den neuen Buchstaben c von Artikel 8 Absatz 2 sehr, der dafür die Rechtsgrundlage schafft. Der Abstand zwischen den verschiedenen LSVA-Kategorien sollten in Zukunft, mit einem neuen LVA, noch grösser ausfallen. Die aktuellen LVA-Vorgaben mit dem 25%-igen Abgabe-Unterschied zwischen den LSVA-Kategorien werden den effektiven Verhältnissen der Unterschiede der Fahrzeuge bezüglich der externen Kosten nicht gerecht. Es braucht eine grössere Spreizung zwischen einem relativ sauberen eLkw und den besten Verbrenner-LKW und dann zu einem Lastwagen der EURO I. Dass die EU eine stärkere Spreizung der Abgabehöhe der Schweizer LSVA tolerieren würde, scheint uns in Anbetracht der Kompetenz der EU-Staaten für eine Rabattierung von bis zu 50% für rein elektrische Fahrzeuge plausibel.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja. Es ist wichtig, dass die LSVA mittelfristig auch auf elektrische Lastwagen ausgedehnt wird. Weil in der EU elektrisch betriebene LKWs ebenfalls von einer tieferen Bepreisung profitieren, stellt dies eine Angleichung an die EU-Politik dar und ist auch im Sinne des EU-Anliegens eines europaweiten level playing field.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Ja, wir unterstützen den Vorschlag, dass Elektrofahrzeuge von einer reduzierten LSVA profitieren. Fahrzeuge mit Hybrid-Antrieb, Flüssiggasantrieb oder Biotreibstoffen weisen eine Ökobilanz auf, die nur sehr wenig besser ist als jene von Fahrzeugen mit Dieselmotor. Auch ein reduzierter Tarif für mit synthetischen Treibstoffen angetriebenen Fahrzeugen wäre mit dem gesetzlichen Kriterium der Energieeffizienz nicht vereinbar, weil die Herstellung dieser Treibstoffe deutlich energieintensiver ist als rein elektrisch betriebene LKWs. Netto Null Treibhausgase für alle klimaschädlichen Sektoren ist nur möglich, wenn diese Treibstoffe mittelfristig nur in nicht elektrifizierbaren Sektoren wie z.B. dem Flugverkehr eingesetzt werden. Würde der Kreis der Fahrzeuge mit LSVA-Rabatt zu Gunsten von Biotreibstoffen oder Flüssiggas ausgeweitet, wäre die Reform umweltpolitisch kontraproduktiv.

Die Frist, ab wann elektrisch angetriebene Fahrzeuge einer reduzierten LSVA zu unterstellen sind, ist so zu wählen, dass die Marktdurchdringung der Elektromobilität nicht verlangsamt wird. Die Marktdurchdringung wird primär durch die CO₂-LKW-Flottenziele gesteuert, die sich direkt auf die in der Schweiz und in der EU verfügbaren Fahrzeuge auswirken. Für ein klares Preissignal ist es deshalb wichtig, dass gleichzeitig über die LKW-Flottenziele und über das Enddatum der LSVA-Befreiung legiferiert wird. Das neueste CO₂-Gesetz ist bereits massiv veraltet (-30% statt wie in der EU -55% im Jahr 2030).

Eine geschickt gewählte Frist und Höhe der Rabattierung verstärkt den Klimaschutz, indem zusätzliche Fahrzeughalter ein alternativ angetriebenes Fahrzeug beschaffen, weil sie vom auslaufenden Rabatt profitieren wollen, der die Betriebskosten von elektrisch betriebenen LKWs soweit senkt, dass sich ihre Anschaffung finanziell lohnt. Eine schlecht gewählte Frist für den Wechsel von der Vollbefreiung zur Teilbefreiung bremst die Elektrifizierung und vermindert so die CO₂-Reduktion. Beim Entscheid, wie viele Jahre nach Inkraftsetzung der LSVA-Rabatt für Elektrofahrzeuge beendet wird, soll der Bundesrat entweder einen gewissen Handlungsspielraum haben oder aber das Ende der Rabattierung soll im Gesetz explizit von einer bestimmten Marktdurchdringung abhängig gemacht werden. Kurz vor Erreichen dieser Schwelle kann die Elektrifizierung der LKWs so von einem zusätzlichen Schub profitieren.

In Anbetracht der klimapolitischen Ziellücke der Schweiz ist dieser Effekt hoch willkommen und reduziert das Ausmass an CO₂-Zertifikaten, die von der Schweiz zur Einhaltung des 2030er-Reduktionsziels zu Lasten der Bundeskasse finanziert werden müssen.

Für die Verlagerungsfunktion und die Finanzierungsfunktion der LSVA ist der baldige Einbezug der elektrisch betriebenen Fahrzeuge zwingend. Auch die Verfassungsbestimmung, den Schwerverkehr im Ausmass der externen Kosten zu bepreisen, ist mit einer Totalbefreiung kaum vereinbar. Denn auch Lastwagen mit Elektroantrieb verursachen hohe externe Kosten, bspw. Lärm, Boden-, Energie- und Ressourcenverbrauch, Unfälle, Stau, etc. Da die Zusammensetzung der

Lastwagenflotte mit und ohne elektrischen Antrieb in der Schweiz sich erst mittelfristig abzeichnen wird, sollte man besser früher als später eine Integration dieser Fahrzeuge vorsehen. Wir befürworten eine LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bis maximal 2028, ab dieser Periode kann die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs anschliessend durch eine Rabattierung gefördert werden.

Eine Totalbefreiung bis Ende 2030 sehen wir als zu lang an. Bis dann werden die Vollkosten (TCO) der batterieelektrischen Fahrzeuge schon deutlich unter jene von Diesel-LKW gesunken sein, und elektrische Lastwagen werden sich in der Schweiz mit den kurzen Transportdistanzen grossflächig durchgesetzt haben. Die im Erläuternden Bericht erwähnten Schätzungen der Marktdurchdringung halten wir für sehr konservativ, wurde doch seither das Flottenziel der EU von -30% im Jahr 2030 auf -55% verschärft, was die Elektrifizierung deutlich beschleunigen wird.

In der EU wurde die Modernisierung der Maut über eine Revision der EU-Wegekostenrichtlinie schon vor einigen Jahren beschlossen und wird in sehr vielen Ländern entweder schon umgesetzt oder wird alsbald eingeführt. So haben bspw. Österreich und Deutschland die Maut-Reformen umgesetzt, in Belgien und den Niederlanden werden sie alsbald in Kraft treten (vgl. T&E (2024): Tolling: the highway to green trucking. How to implement the Eurovignette reform to clean up trucks. March 2024 (update)). Die Schweiz hinkt mit ihrer sehr späten Weiterentwicklung der LSVA deutlich hinterher. Die EU-Wegekostenrichtlinie sieht vor, dass auch elektrisch angetriebene Lastwagen Maut bezahlen müssen, wenn auch ein Abschlag auf die Maut von 50-75% für diese Fahrzeuge vorgesehen ist. Das heisst, in den umliegenden Ländern in Europa endet die Totalbefreiung von elektrischen Lastwagen ca. 6 Jahre früher als dies bei uns geplant ist (sofern es eine Totalbefreiung für eLKW überhaupt gegeben hat). Es ist aus unserer Sicht unverständlich, warum die Totalbefreiung in der Schweiz so lange andauern soll.

Im Sinne der Versorgungssicherheit sollen Elektrofahrzeuge, die zu intelligentem oder bidirektionalem Laden in der Lage sind, vom Bund mit einem zusätzlichen LSVA-Rabatt bevorzugt werden können.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja. Schon heute ist es so, dass die Zuordnung zu den Abgabekategorien in der Verordnung erfolgt. Für jede Abklassierung eine Gesetzesänderung anzustossen, würde bedeuten, dass die LSVA ihre Funktion nicht mehr erfüllen könnte, jeweils auch einen finanziellen Anreiz darzustellen, Fahrzeuge der umweltfreundlichsten verfügbaren Technologie anzuschaffen.

In der Vergangenheit hat der Bundesrat die Kategorieneinteilung zu wenig regelmässig dem neusten Stand der Technik angepasst.

Wir unterstützen den Vorschlag, die Schwellenwerte im Voraus zu kommunizieren (siehe Antwort auf Frage 11), erachten aber eine Vorlaufzeit von 7 Jahren als zu lange und erwarten vom Systemwechsel, dass Abklassierungen nicht mehr aus politischen Gründen verschoben werden, was in der Vergangenheit unter dem Vorwand der Planungssicherheit zum Teil der Fall war.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja, wir begrüßen, dass die Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb in die günstigste Kategorie eingestuft werden. Solange elektrisch angetriebene Fahrzeuge noch mit Verbrennungsmotoren in Konkurrenz stehen, ist es klimapolitisch zwingend, dass alle elektrisch betriebenen Modelle in die tiefste Abgabekategorie eingeteilt werden. Wenn die Elektromobilität den gesamten Markt abdeckt, soll eine Differenzierung nach Energieeffizienz erfolgen. Wir begrüßen, dass für den letzten Schritt nur eine Verordnungsänderung nötig ist.

Jedoch bestehen wir auch darauf, dass die EURO-VI-Fahrzeuge schon per sofort der zweitgünstigsten Abgabekategorie zugeordnet werden. Heute gibt es von den grossen Herstellern schon e- und H2-Lastwagen aus Massenproduktion. Die EURO-VI-Lastwagen sind damit klar nicht mehr die am wenigsten umweltschädlichen Fahrzeuge und gehören darum nicht mehr in die beste Kategorie. Darüber hinaus sind die EURO-VI-Lastwagen nun schon über 10 Jahren in der günstigsten Kategorie. Die gemäss Art. 14 Abs. 3 SVAV vorgegebenen sieben Jahre in der Abgabekategorie 3 sind also schon ausgelaufen.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja, hier stimmen wir zu. Allerdings soll die EURO-VII im Jahr 2028 nicht in die beste, sondern in die mittlere Kategorie eingefügt werden. Zum einen sind e- und H2-Lkw deutlich weniger umwelt- und klimaschädlich als die EURO-VII und zum anderen ist auch der Unterschied von EURO-VI zur EURO-VII nur vergleichsweise klein. Zugleich sollen die EURO-VI-Fahrzeuge abklassiert werden, sobald EURO-VII verfügbar ist – wobei elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die beste Kategorie eingestuft werden sollen. Wir schlagen folgendes Schema vor:

	Aktuell	1.1.2025 (e- / H2-Lkw noch totalbefreit)	1.1.2028/29 (Integration e- / H2-Lkw & EURO-VII)
Kategorie 3	EURO-VI	-	e- und H2-Lkw
Kategorie 2	-	EURO-VI	EURO-VII
Kategorie 1	EURO-I bis V	EURO-I bis V	EURO-I bis VI

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja, das ist nur fair. Würde das anders gehandhabt, gäbe es den bedenklichen Anreiz, Abgabekategorien nicht nachweisen zu wollen bzw. den Nachweis zu erschweren.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Wir unterstützen den Ansatz im Prinzip, denn dieser garantiert Planungssicherheit seitens Transportunternehmen und ermöglicht damit auch Investitionen in weniger klima- und umweltschädliche Fahrzeuge, wie e-Lkw (welche in der Anschaffung teils teurer sind, aber im Betrieb dann kostengünstiger). Aber wir fordern, dass dies nur jeweils maximal fünf Jahre im Voraus gemacht wird. Das erhöht die Möglichkeit, Kostenwahrheit zu erreichen und stellt einen guten Kompromiss zwischen Kostenwahrheit und Planungssicherheit dar. Aber es darf ausserdem nicht sein, dass bei den anschliessenden Abklassierungen wiederum dem Druck zur Verzögerung und Verschiebung nachgegeben wird (vgl. Antwort zur Frage 7).

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Wir bevorzugen die erste Variante leicht. Die zweite Variante mit der Option der Investitionsbeiträge könnte zu problematischen Anreizen führen (auch wenn viele davon mit einer intelligenten Ausgestaltung minimiert werden) und birgt ein nicht unerhebliches Ausfalls- und Betrugsrisiko für den Staat.

Wir schlagen darum festverzinsliche Darlehen vom Staat (zum Selbstkostenpreis) als Alternative vor, welche zurückbezahlt werden müssen. Wir sind zwar nicht überzeugt, dass es wirklich ein grosses Problem sein sollte, dass insbesondere kleinere Transportunternehmen die Anschaffung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen finanziell nicht eigenständig stemmen können, da diese zwar in der Anschaffung, nicht aber über den Betriebs- und die Gesamtkosten teurer sind. Zudem besteht auch die Möglichkeit von Leasing oder Miete. Sollte diese Hürde des höheren Anschaffungspreises wirklich ein ernsthaftes Problem sein, wären wenn schon Darlehen statt a-fonds-perdu Investitionsbeiträge als Alternative zum Rabattsystem für elektrische Antriebe anzubieten, um diese Liquiditätsprobleme anzugehen. Die entsprechenden Darlehen könnte man zusätzlich auch auf Bau und Kauf von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge auf dem Betriebsgelände ausdehnen.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Wir sprechen uns für die Variante 1 und allenfalls für entsprechende rückzahlungspflichtige Darlehen aus. Die Begründung dafür haben wir in der Frage 12 geliefert.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Das soll in einer wissenschaftlichen Studie, nach empirischen Kriterien angegangen, und basierend darauf vom Bundesrat entschieden werden. Diese Frage in einer Vernehmlassung zu klären, erachten wir nicht als zielführend. Zudem sollten auch keine Meinungen darüber entscheiden, sondern fundierte, datenbasierte Erkenntnisse. Darauf bestehen wir aufgrund der Tatsache, dass diejenigen Akteure, die in diesem Themenbereich das grösste Wissen haben, zugleich auch die potenziellen Profiteure einer nicht objektiv begründbaren durchschnittlichen Transportleistung sind.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVa weiterentwickelt werden könnte?

Das Verlagerungsziel ist bei weitem noch nicht erreicht, aktuell stagnieren die alpenquerenden Lastwagenfahrten gar und gehen nicht weiter zurück. Daher ist es unerlässlich, die LSVa weiterzuentwickeln und diese als wichtigen Hebel zur Verlagerung zu stärken. Folgendes kann und soll möglichst rasch schon vor der anstehenden Weiterentwicklung angegangen werden:

- Ein rascher vollumfänglicher Ausgleich der LSVa an die bereits aufgelaufene Teuerung. Die geplante Teuerungsanpassung um 5% auf den 1.1.2025, und die einmalige Teuerungsanpassung im Jahr 2012 um weniger als ein Prozent sind deutlich tiefer als die allgemeine Teuerung von der Einführung der LSVa im Jahre 2001 bis heute von über +14.2%. Die LSVa darf nicht langsam real immer billiger werden.
- Die rasche Abklassierung der EURO-VI in die mittlere Kategorie. Sie ist nicht mehr besonders förderungswürdig, sondern Standard (über 90% der Fahrleistung). Da heute von den grossen Herstellern schon elektrisch angetriebene Fahrzeuge aus Massenanfertigung verfügbar sind und die EURO-VI schon seit vielen Jahren (seit 2014) verfügbar ist, macht es

keinen Sinn, diese in der besten Abgabekategorie zu belassen. Faktisch besteht auch bei einer sofortigen Abklassierung von EURO-VI eine Dreiteilung nach Emissionsniveau, da Elektrofahrzeuge als dritte Kategorie bis zu Reform totalbefreit werden.

- Die Erhöhung der LSVA-Abgabesätze, so dass kurzfristig diese im Rahmen der Obergrenze des LVA für die Transitfahrt ausgereizt sind. Die Kostendeckung ist schlicht ungenügend. Der Bundesrat selbst findet sie «unbefriedigend». Er könnte mit einer Erhöhung der Abgabe dagegenhalten.

Im Rahmen dieser Teilrevision des SVAG soll folgendes ergänzt werden:

- **Anpassung der CO₂-Neuwagenflottenzielwerte für schwere Nutzfahrzeuge im Jahr 2030 an den neuen EU-Beschluss.**
Das neue CO₂-Gesetz ist beim LKW-Ziel für 2030 nicht mehr EU-analog, weil die EU seit der Botschaft des Bundesrates zum CO₂-Gesetz nach 2024 die Flottenzielwerte für schwere Fahrzeuge verschärft hat. In dieser Vorlage ist unter Änderungen andere Erlasse das Neuwagenflottenziel schwerer Fahrzeuge für 2030 an den neuesten EU-Entscheid anzupassen. Würde dazu die nächste ordentliche CO₂G-Reform abgewartet die erst 2031 in Kraft treten soll, wäre die Gleichzeitigkeit mit der EU nicht mehr gegeben. Deshalb sind in dieser Vorlage mindestens folgende drei Änderungen nötig: 1) Änderung von Art 10 Abs 2 Bst b CO₂G auf 45% statt 70% des Zielwertes gegenüber dem massgeblichen Ausgangswert der EU, der sich auf die Zeitspanne Mitte 2020 bis Mitte 2021 bezieht. Der Bundesrat hat im Parlament zugesagt (siehe 22.061 | CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision | Röstli Albert | Votum | Das Schweizer Parlament), eine entsprechende Änderung zu unterbreiten, sobald der EU-Entscheid definitiv ist. 2) Ergänzung von Artikel 10 CO₂-Gesetz um die im Januar 2024 von der EU zusätzlichen beschlossenen Ziele für Anhänger (-7.5% CO₂-Emissionen) und Sattelanhänger (-10%) bis zum Jahr 2030. 3) Ausdehnung des Geltungsbereichs der Flottenziele für schwere Fahrzeuge auf zusätzliche Güter- und Personenverkehrskategorien per CO₂-Verordnung.

Zudem hat die EU auch Ziele für die mittelfristige Zukunft beschlossen: Die CO₂-Emissionen von neuen Lastwagen müssen in der EU im Jahr 2035 auf 35% und im Jahr 2040 auf 10% des Ausgangswertes der EU sinken. Diese Ziele müssten spätestens mit dem nächsten CO₂-Gesetz für die Jahre ab 2031 beschlossen werden. Die Schweiz soll bei der Verschärfung mindestens genauso strenge Vorschriften wie die EU beschliessen. Im Sinne der Erwartungssicherheit könnten auch diese Ziele zusammen mit der SVAG-Revision in Kraft gesetzt werden.

- **LSVA-Pflicht auch auf Fahrzeuge von 2.5–3.5 Tonnen ausdehnen.**
Gerade bei diesen Fahrzeugen wächst die Verkehrsleistung deutlich und zudem verursachen sie erhebliche externe Effekte (bspw. Luftschadstoffbelastung). Es ist darum nur fair, dass auch für diese Fahrzeug-Kategorie des Strassengüterverkehrs ihre externen negativen Effekten (zumindest

zum Teil) bepreist werden. Die LSVA-Untergrenze bei 3.5t verursacht auch Fehlanreize zu weniger Effizienz im Strassengüterverkehr. Das zeigt sich bspw. auch daran, dass in der Schweiz auffallend viele Fahrzeuge knapp unter der 3.5t-Grenze im Verkehr zugelassen sind. Dieser Fehlanreiz zu kleineren Fahrzeugen und damit Mehrfahrten kann mit einer Ausdehnung der LSVA ausgeräumt werden.

- **Einführung einer Alpentransitabgabe ATA.**
Aufgrund der fixen Vorgaben der Ausgestaltung der LSVA mit ihren Kategorien, wie den Abständen zwischen den Kategorien, den Vorgaben für die teuerste Kategorie und für die verkehrende Flotte im Durchschnitt, kann der Maximalbetrag gemäss dem LVA nie vollständig erreicht werden. Für den verbleibenden Handlungsspielraum soll eine ATA eingeführt werden, so dass der Handlungsspielraum auch wirklich voll genutzt wird. Das Instrument ist im LVA vorgesehen, und damit vergleichsweise leicht umsetzbar.
- **Automatische Anpassung der LSVA an die Teuerung.**
Leider wird die LSVA real immer billiger, da es die Regierung immer wieder versäumt hat, die LSVA-Ansätze der Teuerung anzupassen. Als zusätzliches Ärgernis wurden die Anpassungen auch jeweils deutlich zu spät umgesetzt. Um dieses Problem künftig zu umgehen, soll die LSVA fix an den Inflationsindex der Schweiz geknüpft werden.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es ist aus unserer Sicht wichtig, dass die Vorlage möglichst rasch umgesetzt wird und vollends in Kraft tritt. Auch wenn gewisse Teile der Vorlage im Jahr 2030 (bzw. 2028) relevant werden, wäre es dennoch sinnvoll, alle materiellen Teile der Vorlage möglichst rasch und in vollem Umfang in Kraft zu setzen.

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Donnerstag, 23. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSV (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, SVAG): Stellungnahme Förderverein H2 Mobilität Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Förderverein H2 Mobilität Schweiz bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Teilrevision des SVAG. Die Mitglieder der Fördervereins H2 Mobilität Schweiz tragen dazu bei, dass die Menschen und die Wirtschaft in der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge, optimaler Qualität sowie **zu wettbewerbsfähigen und nachhaltigen** Bedingungen mit den erforderlichen Gütern versorgt werden. Aufgrund dieser breiten, praxisnahen Erfahrungen der Mitglieder des Fördervereins sind wir in der Lage, Schritt für Schritt (insbesondere für den Schwerverkehr) auf die H₂-Antriebstechnologie umzustellen.

Der Förderverein H2 Mobilität Schweiz bezweckt die Förderung eines sauberen, CO₂-emissionsfreien, motorisierten Individualverkehrs in der Schweiz und die Implementierung der Technologie der Brennstoffzellen im Strassenverkehr. Dies geschieht durch die Förderung eines Mobilitätssystems auf der Basis von grünem Wasserstoff als Energieträger und der Verbreitung der Technologie der Wasserstoff-Mobilität sowie entsprechender Standards.

Der Förderverein hat (Stand Mai 2024) in gemeinsamer, rein privatwirtschaftlicher Zusammenarbeit bisher bereits 17 Wasserstofftankstellen in der Schweiz realisiert und den dementsprechenden H₂-Fahrzeugpark mit 48 Lastwagen in Betrieb genommen.

Ausserdem arbeitet der Förderverein eng zusammen mit einschlägigen Schlüsselpartnern des H₂-Ökosystems. Dies sind insbesondere Hydrospider (<https://www.hydrospider.ch/> H2-Hersteller und H2-Vertrieb); Hyundai Hydrogen Mobility (<https://hyundai-hm.com/> Anbieter von H2-Lastwagen); Swiss Power-to-X Collaborative Innovation Network (SPIN, <https://spin-together.ch/>); Verein «H2-Hub Schweiz» (<https://www.h2-hub.swiss/>); die Allianz H2 (Koordinationsplattform politischer Interessen des H2-Ökosystems), die Allianz Fossilfreie Logistik (<https://allianz-fossilfreie-logistik>) sowie der Verein der H2-Produzenten (<https://www.h2produzenten.ch/>).

Die Neugestaltung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA ist von dieser Entwicklung her gesehen zentral und dringlich für die Weiterentwicklung der privatwirtschaftlichen Initiative des Fördervereins für H2 Mobilität.

Wichtigste Punkte zur Vernehmlassungsvorlage

- 1) Der Förderverein H2 Mobilität **begrüssst dezidiert die Vernehmlassungsvorlage**. Das Revisionspakt spezifiziert einen praxisgerechten Regulierungsrahmen für elektrisch angetriebene schweren Motorfahrzeuge. Die Vorlage muss aber grundsätzlich breiter gefasst werden: Es geht in den Jahren nach 2030 darum, die gesamten CO₂-Emissionen des Schwerverkehrs nochmals erheblich zu reduzieren. Daher müssen **ALLE** fossilarmen und fossilfreien Gütertransporte im Sinne einer technologieneutralen Förderung von der Teilrevision miterfasst werden und auch fossilfreie Treibstoffe berücksichtigt werden.
- 2) Die Antriebstechnologie mit grünem H₂ als Energieträger sowie die Produktion erneuerbarer Treibstoffe (insb. Biodiesel und synthetische Treibstoffe) werden in der kommenden Dekade noch stark weiterentwickelt werden, so dass künftig ein marktwirtschaftliches Ökosystem der H₂-Wirtschaft und der fossilfreien Logistik aufgebaut werden kann. Bei allen Teilen dieses **H₂-Ökosystems und der CO₂-armen Treibstoffproduktion sind wesentliche Fortschritte bezüglich Effizienz und Effektivität zu erwarten**: Produktion nachhaltiger Wasserstoff; Biodiesel und synthetischem Treibstoffe; dichtes Tankstellennetz und Ladestationen mit erneuerbaren Treibstoffen; Verteilnetz von Wasserstoff; Brennstoffzellentechnologie u.a.m.. Das teilrevidierte SVAG **muss sich dabei nach den tatsächlichen Entwicklungen auf dem Markt in diesen Bereichen richten**.
- 3) Die **Massnahmen bezüglich Rabatten und Investitionsbeiträgen erachten wir als grundsätzlich zweckmässig**. Deren Ausgestaltung muss sich allerdings noch besser und verlässlicher auf die betriebswirtschaftlichen Anforderungen der Fahrzeughalter ausrichten und auf der Gesetzesstufe verankert werden. Dabei gilt es auch eine Differenzierung nach Reife der Antriebstechnologien vorzunehmen.
- 4) Die bisherige **Befreiung der elektrisch angetriebenen LKW's ist bis zum Inkrafttreten des teilrevidierten SVAG (voraussichtlich 2031) in jedem Falle beizubehalten**. Diese Massnahme ist ein zentrales Element, damit in den nächsten Jahren auch vermehrt solche LKW's für den Güterverkehr durch die Fahrzeughalter beschafft werden können.
- 5) Für die Fahrzeughalter von elektrisch angetriebenen LKW ist die **Planungs- bzw. Investitionssicherheit nach 2030 bereits heute zentral**. Dabei sind besonders **zwei betriebswirtschaftlichen Faktoren** entscheidend:
 1. **Hohe Investition** (bis zu 200% und mehr als für Dieselfahrzeuge) für einen elektrisch angetriebenen LKW
 2. **Höhe der LSVA** während der Abschreibungszeit von 7 Jahren.
- 6) Für die **Betreiber von H₂-Produktionsanlagen, Tankstellen und Ladestationen ist die Planungs- bzw. Investitionssicherheit** ebenfalls sehr wichtig: Die Planung, der Bau- und der Betrieb von Tankstellen für erneuerbare Energien wie H₂, Biodiesel, Biogas, Strom und synthetischem Treibstoff braucht lange Vorlaufzeiten. Daher muss bei der Teilrevision des SVAG wie bei den LKW's auch bei den Tankstellen/Ladestationen von einem langfristigen Planungshorizont ausgegangen werden.

Fazit

Eine verlässliche, stabile politische Lösung in all diesen Fragen kann den Diffusionsgrad (Marktaufbau) von u.a. Wasserstoff-LKW erheblich beschleunigen.

Aufgrund dieser Ausrichtung des Fördervereins H2 Mobilität und der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage stellen wir folgende Anträge:

Anträge zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes

Antrag 1

Art. 8, Abs. 2, (neu)

- ² Er publiziert jede Änderung der Abgabekategorien und/oder der Tarife mit einer Vorlaufzeit von mindestens sieben Jahren.
- ³ Dabei... (siehe **Antrag 2**)

Begründung

- Mit der Festlegung der Investitions- und Planungssicherheit ist auf Gesetzesstufe eine politische Stabilität der Fördermassnahmen sichergestellt.
- Die Transportunternehmer müssen hohe Investitionen in fossilfreie Antriebstechnologien tätigen. Heute kann mindestens von einem Kostenfaktor 2 und mehr bei den elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen (gegenüber dem konventionellen Diesel) ausgegangen werden. Diese Mehrkosten müssen in der ordentlichen Laufzeit von 7 oder mehr Jahren betriebswirtschaftlich abgeschrieben werden können.

Antrag 2

Art. 8, Abs. 3 (Ersatz)

Dabei berücksichtigt er (der BR) die Schadstoff- und Treibhausgasemissionen der Fahrzeuge.

~~Dabei berücksichtigt er die Emissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge, insbesondere:~~

- ~~a. die von den Fahrzeugen ausgestossenen Schadstoffemissionen,~~
- ~~b. die von den Fahrzeugen ausgestossenen Treibhausgasemissionen oder~~
- ~~c. die Energieeffizienz.~~

Begründung

- Die Abgabekategorien für die LSVA müssen sich auf die externen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt abstützen: u.a. die total ausgestossene Schadstoffe und Treibhausgasemissionen. Die Energieeffizienz und der Verbrauch sind keine zweckmässigen Bemessungsgrössen für die Einteilung in die Abgabekategorien. Solange z.B. ausschliesslich Sonnenenergie verwendet wird, für die Herstellung von erneuerbaren Treibstoffen, ist die Effizienz (bei der Herstellung der erneuerbaren Treibstoffe) völlig irrelevant. Bei der

Festlegung der Tarife gilt es einzig und allein, auf die umwelt- und klimapolitischen Ziele zu fokussieren und auch die Energieträger bei den Fördermassnahmen berücksichtigt werden.

- Beispiel: im Winter bezieht die Schweiz Strom aus dem Ausland mit hohem Kohlestromanteil. Dieser Strom wird effizient genutzt durch batterieelektrische LKW's. Auf diesem Weg werden jedoch erhebliche Mengen an CO₂ ausgestossen. Dem hingegen ist der weniger effiziente H2-LKW im Betrieb mit grünem Wasserstoff vollständig klimaneutral unterwegs. Das heisst: die Energieeffizienz ist keine zweckmässige Lenkungsgrösse für eine fossilfreie Logistik.

Anträge zum BG über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs

Antrag 3

Art. 1 Abs. 3 neu

3 Elektrisch angetriebene Lieferwagen, die aufgrund der Antriebstechnologie bis max. 4.25 Tonnen schwer sind, sind von der Abgabe befreit.

Begründung

- Botschaftstext (S. 45). «*Damit verwandt sollen elektrische Fahrzeuge, die Lieferwagen ähnlich sind, aber aufgrund des Mehrgewichts des Akkus zwischen 3,5 und 4,25 Tonnen schwer sind, **nicht** von der LSVA befreit werden. Auch diese Fahrzeuge erzeugen massgebliche externe Kosten und es ist daher nicht ersichtlich, weshalb sie von der Abgabe befreit werden sollten.*»
Diese Intention ist klimapolitisch kontraproduktiv und entspricht klar nicht der Absicht des Parlaments: Genau das Gegenteil war der Fall: damit elektrisch angetriebenen Lieferwagen (batterieelektrisch und Wasserstoff) vermehrt eingesetzt werden, sollen diese den fossil betriebenen Lieferwagen gleichgestellt werden. Insbesondere erstaunt diese Aussage aufgrund der Umsetzung der Revision der VTS/VRV/VZV mit der [Auslegung des ASTRA \(link\)](#): Gemäss Art. 3, Abs. 1 Bst. SVAV sind elektrisch angetriebene Fahrzeuge von der LSVA ausgenommen. Ebenso Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb und Brennstoffzellen.
- Es ist absolut nicht im Interesse zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs, die fossilfreien Antriebstechnologien zu benachteiligen. Eine Gleichbehandlung bezüglich LSVA von fossil angetriebenen Lieferwagen und den elektrisch angetriebenen Lieferwagen muss in jedem Falle auf der regulatorischen Ebene festgehalten werden.
- Falls ALLE Lieferwagen der LSVA unterstellt werden sollten, so sollen die elektrisch angetriebenen Lieferwagen (wie die übrigen elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeuge bis Ende 2030) von der Abgabe befreit sein und dann später entsprechend der Technologie in die entsprechende Abgabekategorie eingeordnet werden.

Antrag 4

Art. 2 Reduzierter Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

Absatz 1 und 2 wie folgt ersetzen:

Abs. 1

Elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge bezahlen einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe in Abhängigkeit des Markauflaufs (Diffusionsgrad) gemäss Abs. 2.

Abs. 2:

Der reduzierte Tarif für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge differenziert nach Antriebstechnologie wird wie folgt festgesetzt:

Reduzierter Tarif in %	Batterieelektrisch	Brennstoffzellen
80%	< 2% Marktauflauf	< 2% Marktauflauf
60%	< 4% Marktauflauf	< 4% Marktauflauf
40%	< 6% Marktauflauf	< 6% Marktauflauf
20%	< 10% Marktauflauf	< 10% Marktauflauf

Begründung

- Die Differenzierung nach Antriebstechnologie ist erforderlich, weil die Entwicklung der Brennstoffzellenantriebs noch nicht so weit gediehen ist, wie diejenige der batterieelektrischen Antriebe.
- Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge werden voraussichtlich künftig in unterschiedlichen Bereichen eingesetzt: Batterieelektrisch eher im Nahverkehr – brennstoffzellenelektrisch eher im Fernverkehr und internationalen Verkehr. Daher ist es auch gerechtfertigt, für den Marktauflauf bei den mit Brennstoffzellen betriebenen geringere Zahlen für den reduzierten Tarif einzusetzen.
- Niemand kann voraussagen, welcher Stand der Technik elektrisch angetriebenen Motorfahrzeuge im Jahre 2031 haben werden. Daher macht es keinen Sinn, das Rabattierungssystem an Jahreszahlen zu knüpfen. Der Markt entscheidet wie rasch und wieviel und welche Technologie.
- Die Kosten für den reduzierten Tarif sind überschaubar. Die Kosten liegen bei unseren Schätzungen maximal bei rund 130 Mio. pro Jahr (bei durchschnittlichen LSVA-Abgaben von CHF 50'000.- pro Fahrzeug und Jahr). Auf diesem Weg wird die Rabattierung via LSVA-Beiträge (= Kosten der Dekarbonisierung Güterverkehrs auf der Strasse) von der Branche selbst getragen. Dieser Antrag ist somit auch finanzpolitisch klar eingegrenzt und hat trotzdem einen genügend starken Anreiz, dass vermehrt in elektrisch angetriebene Fahrzeuge investiert wird.
- Die Kosten für das Rabattsystem respektive für die Anschubfinanzierung sind geringer als die erwarteten Mehreinnahmen durch den zunehmenden Güterverkehr und die absehbare Abklassierung der Euro 6 Norm.
- Falls die Marktentwicklung tatsächlich so schnell (wie die Annahmen in der Botschaft) erfolgen würde (insbesondere bei den batterieelektrischen Antrieben), so werden die Kosten für die Rabattierung sogar erheblich geringer sein. So werden bereits Ende 2023 rund 600 bis 650 elektrisch angetriebene LKW's unterwegs sein. Dieser Anreiz ist zurzeit besonders hoch, da die vollständige Befreiung von der LSVA bis 2031 zum Tragen kommt.
- Die 7-jährige Planungs- und Investitionssicherheit ist heute noch bis Ende 2030 gegeben. Doch unter Berücksichtigung der SVAG-Änderung mit der Einführung einer LSVA – Pflicht für elektrisch angetriebene Motorwagen brauchte es dringend ein attraktives Förderinstrument (mit Bemessungsgrösse Marktauflauf) für die Zeit ab 2031. Sonst wird die Diffusion der elektrisch angetriebenen LKWs schon ein paar Jahre vor 2031 wegen den fehlenden, attraktiven Förderbeiträgen sich absenken oder gar zum Stillstand kommen.
- Falls der Marktauflauf langsamer vor sich geht, weil die Kosten für den Betrieb einer «fossilfreien» Logistik einfach noch zu teuer ist (respektive auf dem Logistikmarkt die höheren

Preise für eine fossilfrei Logistik nicht angenommen werden), dann ist es aus dem Blickwinkel der schweizerischen Klimapolitik umso wichtiger, das Rabattsystem weiterzuführen.

Antrag 5

Art. 3, Investitionsbeitrag Abs. 1-3 (neu)

Art. 3 Abs. 1

Als Alternative zu den reduzierten Tarifen sieht der Bundesrat die Gewährung von Investitionsbeiträgen an inländische Fahrzeughalter vor.

Art. 3 Abs. 2

Die Investitionsbeiträge werden mit dem LSVA-Anteil des Bundes am Reinertrag finanziert.

Art. 3 Abs. 3

Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten. Das Bundesamt für Verkehr legt die zusätzlichen Investitionskosten einmal pro Jahr pauschal fest.

Begründung

- Der schweizerische Fuhrhalter soll aufgrund seiner unternehmerischen Überlegungen entscheiden, ob er einen Investitionsbeitrag oder eine Rabattierung für den elektrisch angetriebenen Fuhrpark beantragen will. Eine doppelte Förderung ist dabei jedoch klar ausgeschlossen.
- Die Anschubfinanzierung muss als Beitrag à fonds perdu ausgestaltet sein. Andere Formen wie rückzahlbare Darlehen würden keinen Anreiz für die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs ergeben.
- Die Finanzierung und deren finanzpolitische Auswirkung ist gleich wie bei der Rabattierung auszugestalten (s.o.).
- Die Betriebe der konzessionierten Personenförderung haben genau diesen Lösungsansatz. Dies wurde im Rahmen der CO₂-Gesetzesrevision so vom Parlament verabschiedet.

Antrag 6

Art. 4 Technologieneutrale Förderung aller fossilfreien Antriebsarten (neu)

Der Bundesrat wird beauftragt, bis zum Inkrafttreten des teilrevidierten SVAG eine gleichwertige Förderung anderer Antriebsarten mit erneuerbaren Treibstoffen sicher zu stellen.

Begründung

- Da eine nächste CO₂-Gesetzes-Teilrevision oder -Totalrevision voraussichtlich erst nach der SVAG-Teilrevision kommt, entsteht eine erhebliche Unsicherheit für die anderen Antriebsarten mit fossilfreien Treibstoffen wie Biofuels oder synthetischen Treibstoffen für die Zeit nach 2031. Daher ist der Bundesrat im Rahmen der SVAG-Teilrevision zu beauftragen, eine Lösung für nicht-elektrische, aber «fossilfreie» Antriebsarten zu erlassen. Insbesondere

sind dabei die erneuerbaren Treibstoffe adäquat wie die elektrisch angetriebenen, schweren Motorfahrzeuge zu fördern.

- Die LSVA-Rabatte für E- und Wasserstoff-LKW im SVAG sind nur ein Teil der Lösungsansätze für einen dekarbonisierten Schwerverkehr. Parallel dazu gilt es auch Fördermassnahmen zu erlassen, bei denen die effektiven Emissionen des strassengebundenen Schwerverkehrs als Bemessungsgrundlage dienen (statt wie heute die Motorentchnologie der Fz).
- Dieser Förderansatz mit einer Differenzierung nach CO₂-Emissionen wird bereits heute breit diskutiert. So könnten z.B. die CO₂-Emissionen mittels dem sogenannten VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) erhoben werden (wie in Botschaft auf S. 41 erwähnt).
- Der Paradigmawechsel hin zu einer massgeblichen Differenzierung nach CO₂-Emissionen bei der Festlegung der LSVA ist jetzt anzugehen. Dabei können alternativ dabei auch andere Fördermechanismen ab 2031 ins Auge gefasst werden, welche das SVAG respektive das Landverkehrsabkommen der Schweiz mit der EU nicht tangieren.

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen zur Erläuterung der Ausführungen und Anträge gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Martin Osterwalder
Präsident
Förderverein H2 Mobilität

Joseph Jäger
Vizepräsident
Förderverein H2 Mobilität

Bernhard Wüst
Geschäftsführer
Förderverein H2 Mobilität

Anhang

- Fragebogen zur Vernehmlassung SVAG – Beantwortet durch Förderverein H2 Mobilität

Die folgenden Unternehmen sind Mitglied beim Förderverein H2 Mobilität Schweiz:





Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Ausgefüllt durch

Förderverein H2 Mobilität Schweiz

Spitalgasse 5
8001 Zürich
info@h2mobilitaet.ch
+41 44 218 50 28

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

JA. Die Teilrevision integriert auch die elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeuge. Dies ist langfristig gesehen ein zweckmässiger Weg in Richtung technologieneutrale Förderung eines «fossilfreien» Güterverkehrs. Allerdings sind parallel dazu mit separaten Regulierungen neben dem SVAG auch andere fossilfreie Transportleistungen zu fördern (z.B. Biodiesel).

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

NEIN. Die externen Kosten sind viel zu hoch veranschlagt und richten sich auch stark an den finanzpolitischen Wünschen (stärkere Alimentierung des BIF). Effektiv sind sie jedoch nur sehr schwer zu beziffern. Die Berechnungen des Bundes (ARE) basieren auf zu viel Unsicherheiten / Annahmen der Wissenschaft und berücksichtigen z.B. nicht den vollumfänglichen Ausstoss der CO₂-Emissionen mit Life Cycle-Betrachtung. Andererseits ist auch der Vergleich zu machen mit anderen, vom Bund angestrebten Güterverkehrsformen wie z.B. der stark durch die Abgaben der LSVA geförderten Einzelwagenladungsverkehr. Zudem ist auch der externe Nutzen des strassengebundenen Güterverkehrs und dessen Bedeutung für die Wirtschaft adäquat in die Kostenrechnung aufzunehmen.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

NEIN. Die LSVA erfüllt in genügendem Masse die Verkehrsverlagerung. Ausserdem ist das Schienennetz im heutigen Ausbau zu den gefragten Zeiten oft an der Belastungsgrenze. Die Bedürfnisse des Güterverkehrs können in vielen Situationen nicht durch den schienengebundenen Güterverkehr abgedeckt werden – trotz der zeitweise hohen Belastungen des Strassennetzes.



4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

JA. Auch wenn damit vorderhand die Zielsetzungen seitens der schweizerischen Klimapolitik nicht abgedeckt sind. In den kommenden, späteren Verhandlungen zum Landverkehrsabkommen mit der EU sind aber die effektiven CO₂-Emissionen (life cycle – Betrachtung) stärker beim Abgabesystem zu berücksichtigen und die Fördermassnahmen fokussierter darauf auszurichten: Bezogen auf die elektrisch angetriebenen FZ: Wie viel CO₂-Emission entstehen aufgrund des verbrauchten Treibstoffs (d.h. vollständige Berücksichtigung der CO₂-Emissionen bei der Bereitstellung der Antriebsenergie statt Effizienz der Antriebe)? Letztlich zählt die Gesamtbetrachtung: Wie viel CO₂-Ausstoss pro Güterverkehrsleistung (tkm)?

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

JA.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Der Zeitpunkt ist eigentlich zu früh und nicht abgestimmt mit dem effektiven Stand der Technik bei den elektrisch angetriebenen Fahrzeugen. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Integration in die LSVA muss sich auf jeden Fall nach dem Marktaufbau (Diffusionsgrad von elektrisch angetriebenen Fz) richten. Die Fördermassnahmen müssen gemäss dem Stand der Technik, respektive basierend auf dem effektiven Marktaufbau bemessen werden.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

JA.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

JA. Vgl. Bem. Zu Frage 6. Hier ist durch den Bundesrat verbindlich zu klären: Die EURO-VII-Fahrzeuge werden 2-4 Jahre vor dem Inkrafttreten des teilrevidierten SVAG am Markt angeboten. Wie sieht 2031 die gesamte Einstufung der Abgabekategorien aus (inkl. den elektrisch angetriebenen LKW)? Das muss aus Gründen der Investitions- und Planungssicherheit 7 oder mehr Jahre vorher publiziert werden – d.h. bei Inkrafttreten des SVAG im Jahre 2031 muss diese Einteilung spätestens 2024 festgelegt werden oder die Abklassierung von Euro VI erfolgt später.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

JA. – siehe Bemerkungen zu Frage 8

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

JA. Betriebswirtschaftlich gesehen, ist das die unterste Grenze – bei den elektrisch angetriebenen Fahrzeugen mit den hohen Investitionskosten (im Verhältnis zu den meistverbreiteten Dieselfahrzeugen) wären **7 Jahre** oder längerer Planungshorizont besser. Dies auch, weil elektrisch angetriebene LKW künftig auch eine längere Lebensdauer aufweisen könnten. Das Grundprinzip dieser Regulierung muss auf Gesetzesstufe verankert werden, um die Verlässlichkeit für die Fz-Halter zu erhöhen.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 2: Grundsätzlich wären Rabatte zwar zweckmässiger, da damit ausschliesslich die effektiv gefahrenen Transportleistungen vergünstigt werden. Aber es gibt gute Gründe (siehe ASTAG-Stellungnahme / auto schweiz) für die Variante II. Eine Mischform mit beiden Varianten ist jedoch keine praktikable Lösung. Auf jeden Fall ist das Anreizsystem gemäss Variante 2 (entweder Rabatte oder Investitionsbeitrag) auf Gesetzesstufe verbindlich und gleichwertig zu regeln – basierend auf dem tatsächlichen Anteil der elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeuge am gesamten schweizerischen Fuhrpark.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Mit der Variante 2 werden mehr Transporteure (insbesondere auch kleinere) sich bei der Beschaffung für ein elektrisch angetriebenes schweres Motorfahrzeug entscheiden. Das ist eine weitere, wichtige Förderbasis für die schrittweise, aber beschleunigte Dekarbonisierung des Schwerverkehrs.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Der Förderverein ist mit den gesetzlichen Anpassungen grundsätzlich einverstanden. Dies unter dem Vorbehalt, dass seine Anträge in der Stellungnahme sinngemäss umgesetzt werden.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Siehe Vernehmlassungsantwort mit Anträgen

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Siehe Vernehmlassungsantwort mit Anträgen

Stellungnahme

Basel, 23. Mai 2024 sb

Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Die Handelskammer beider Basel unterstützt die vorliegende Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe grundsätzlich. Wir sehen aber in einigen Punkten noch Optimierungsbedarf.

Ausgangslage

Logistik und Güterverkehr sind für das Funktionieren einer Volkswirtschaft unverzichtbar. Für die Region Basel mit ihrem wichtigen Logistikcluster ist der Güterverkehr von besonderer Bedeutung. Hier vereinen 740 Betriebsstätten insgesamt 13'000 Logistik-Fachkräfte. Die Branche erwirtschaftet in der Region Basel eine Bruttowertschöpfung von 1.6 Mia. Franken und kommt als wichtigste Grenzregion für den Aussenhandel der Schweiz auf 27 Prozent des gesamtschweizerischen Umschlagswerts.

Die Schweiz hat die LSVA im Rahmen des Verlagerungsauftrags im Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse ins Leben gerufen und ist damit insgesamt gut gefahren. Der Marktanteil der Schiene liegt heute bei etwa 74 Prozent, ohne dass die Effekte der fertiggestellten NEAT bereits voll spürbar sind. Gleichzeitig ist der Fahrzeugpark auf der Strasse so sauber wie nie zuvor. Der Anteil an Fahrzeugen der Kategorie «Euro 6» auf der Strasse lag 2021 bei 80 Prozent, die Fahrleistung älterer Euro-Klassen als 5 lag noch bei 3 Prozent. Die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs konnten somit substanziell reduziert werden. Das ist im Wesentlichen ein Verdienst der LSVA, welcher noch dazu in einem einigermaßen verträglichen wirtschaftlichen Rahmen erreicht werden konnte.

Gemäss dem Bundesamt für Statistik kommen die Verkehrsnutzenden im Strassengüterverkehr mit schweren Fahrzeugen für 91 Prozent der finalen Kosten auf. CHF 800 Mio. bleiben ungedeckt und werden auf die Allgemeinheit abgewälzt. Somit besteht die Aufgabe der LSVA darin, diese CHF 800 Mio. zusätzlich zu internalisieren.

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25

Postfach

CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60

F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

Unsere Position

Die Handelskammer beider Basel (HKBB) begrüsst grundsätzlich die Vorlage des Bundesrates, künftig auch erneuerbar betriebene LKW in die LSVa einzubinden. Damit können die vorgegebenen Ziele der LSVa weiterhin erfüllt werden. Insbesondere die resultierenden Mehrerträge für die Deckung der Kosten zulasten der Allgemeinheit erachten wir (weiterhin) als prioritär. Weitere, sekundäre Ziele bilden die Infrastrukturfinanzierung, die Steigerung der Attraktivität des Schienengüterverkehrs und die Verkehrsverlagerung. Als kritisch erachten wir die Änderung der LSVa-Zielfunktion und deren Ausweitung durch die Änderung der Kostendeckungsprinzips (Netto-Betrachtung, Tarifobergrenzen).

Die Verfassung ermächtigt den Bund auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe zu erheben, soweit dieser der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind. Umso notwendiger erscheint es deswegen auch, alle Fahrzeuge in die LSVa einzubeziehen, da auch umweltverträglichere Fahrzeuge Kosten durch Staus, Lärmemissionen etc. verursachen. Mit dem Einbezug von allen Fahrzeugen (Integration von erneuerbaren Antrieben und die Einführung der EURO 7 Norm) wird es denn auch möglich sein, besser zwischen den verschiedenen Fahrzeugmodellen und den von ihnen generierten externen Kosten zu differenzieren und neue LSVa-Tarife festzulegen.

Dennoch ist absehbar, dass die externen Kosten des Schwerverkehrs durch immer umweltverträglichere Fahrzeuge weiter sinken und irgendwann einmal vollständig internalisiert werden. In der Konsequenz werden das Lenkungs- und Internalisierungsziel irgendwann erreicht werden, aber das Finanzierungsziel nicht.

Es ist wichtig sicherzustellen, dass auch in Zukunft der Bahninfrastrukturfonds (BIF) solide finanziert ist. Neben den hohen Unterhaltskosten stehen wichtige Bahnausbauprojekte an, insbesondere der Ausbau des für den nationalen und internationalen Güterverkehr entscheidenden Bahnknotens Basel. Dies stimmt mit dem Grundsatz überein, dass sich die Verlagerungspolitik je stärker die externen Kosten des Schwerverkehrs reduziert und internalisiert sind, desto mehr mit der Attraktivität der Schiene befassen sollte. Diese muss weiterhin verlässlicher und kundennäher werden, um zusätzliche Gütermengen anzuziehen.

Die Vernehmlassungsvorlage setzt die Kernidee der Systemintegration erneuerbarer Antriebe gut um. Zwar ist die LSVa-Befreiung für alternative Antriebe aktuell ein wichtiger Anreiz für die notwendige Dekarbonisierung des Schwerverkehrs, die steigenden Marktanteile werden eine Systemintegration mittelfristig jedoch unumgänglich machen. Entscheidend ist, dass in dieser Übergangsphase Planungssicherheit besteht und keine Investitionsanreize zerstört werden. Die Kernelemente der Vernehmlassungsvorlage werden diesem Ziel gerecht. Insbesondere wird spürbar auf die Investitionszyklen der Wirtschaft Rücksicht genommen, indem Änderungen an den Rahmenbedingungen jeweils mit siebenjähriger Vorlaufzeit implementiert werden sollen. Dieses Prinzip sollte noch stärker im Entwurf zum SVAG Eingang finden.

Auch das vorgesehene Rabattsystem und die Investitionsbeiträge für den Schwerverkehr sind unter diesem Gesichtspunkt grundsätzlich positiv zu werten. Die Rabatte verhindern, dass Investitionen kurz vor dem Systemwechsel gehemmt werden. Die Investitionsbeiträge sind insofern zu begrüßen, als dass damit die LSVa direkt der Dekarbonisierung des Strassenverkehrs zugutekommt. Das vorgeschlagene Rabatt-System müsste jedoch angepasst werden, um in der Übergangsphase tatsächlich einen positiven Effekt auf die Elektrifizierung des Schwerverkehrs zu erzielen. Einerseits fordern wir einen Rabatt von 50 Prozent; die vorgeschlagenen 25 Prozent sind

zu tief, um den «Systembruch» für Investitionen nahe an 2031 abzufedern. Andererseits lehnen wir die degressive Ausgestaltung ab. Diese wirkt arbiträr und verkompliziert die Planung einer Investition unnötig. Drittens fordern wir, dass die Übergangslösung nicht für fünf Jahre gilt, sondern für sieben Jahre ab Inverkehrsetzung der Fahrzeuge (spätestens 2031). Diese Frist ist kongruent mit den übrigen Fristen der Vernehmlassungsvorlage und mit den Investitionszyklen im Schwerverkehr.

Insgesamt sollte sich die Vorlage auf die Kernelemente der Integration erneuerbarer Energien beschränken und weitere Eingriffe ins System unterlassen.

Unsere wichtigsten Forderungen

Die Handelskammer beider Basel möchte folgende Punkte speziell hervorheben:

- Das Primärziel der LSVA der Internalisierung der externen Kosten des Schwerverkehrs muss beibehalten bleiben. Die Verlagerungspolitik soll hingegen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene fokussieren. Insbesondere müssen die Engpässe entlang der Nord-Süd-Achse, namentlich im Bahnknoten Basel, beseitigt werden. Dafür ist eine solide Finanzierung des BIF notwendig.
- Wir begrüßen es, dass den Bedürfnissen der Branche Rechnung getragen wird und die Einteilung der Abgabekategorien mit sieben Jahren «Vorlaufzeit» erfolgt.
- Wir bevorzugen Variante 2 der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge (Wahl zwischen Rabattsystem und Investitionsbeiträgen). Jedoch fordern wir einen Rabatt von 50 Prozent, lehnen die degressive Ausgestaltung ab und fordern, dass die Übergangslösung für sieben, statt für fünf Jahre gilt.
- Insgesamt sprechen wir uns dafür aus, dass sich die Vorlage auf die Kernaufgabe der Systemintegration erneuerbarer Energien beschränkt und weitere Eingriffe unterlässt.

In den weiteren Punkten verweisen wir auf die Stellungnahme von economiesuisse, welcher wir uns anschliessen.

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Mittwoch, 22. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSV (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, SVAG): Stellungnahme Hydrospider AG

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit einer Stellungnahme zur Teilrevision des SVAG.

Hydrospider produziert, handelt und vertreibt seit 3½ Jahren grünen Wasserstoff an allen Wasserstoff-Tankstellen in der Schweiz. In diesem Zeitraum wurden bereits über 9.8 Millionen km mit den Wasserstoff-LKWs zurückgelegt, was eine Einsparung von über 7'700 Tonnen CO₂ bedeutet. Somit positioniert sich Hydrospider als Hauptlieferant des grünen Wasserstoffs für die Mobilität, insbesondere des Schwerverkehrs, in der Schweiz.

Die Hydrospider AG ist eine Joint Venture der Alpiq (45%), H2 Energy (45%) und Linde (10%). Zusammen mit unseren Aktionären planen wir zurzeit, zusätzlich zu unserer heutigen 2 MW Produktionsanlage, 8 weitere Wasserstoffproduktionsanlagen in der Schweiz, deren Leistung jeweils zwischen 5-30 MW pro Anlage betragen soll.

Hydrospider arbeitet eng mit einschlägigen Schlüsselpartnern des H₂-Ökosystems zusammen. Dies sind insbesondere der Förderverein H2 Mobilität Schweiz (<https://h2mobilitaet.ch/>); Hyundai Hydrogen Mobility (<https://hyundai-hm.com/>; Anbieter von H2-Lastwagen); Swiss Power-to-X Collaborative Innovation Network (SPIN, <https://spin-together.ch/>); die Allianz H2 (Koordinationsplattform politischer Interessen des H2-Ökosystems, mitgegründet durch Hydrospider), die Allianz Fossilfreie Logistik (<https://allianz-fossilfreie-logistik>) sowie der Verein der H2-Produzenten (<https://www.h2produzenten.ch/>), wo wir im Vorstand vertreten sind.

In Anlehnung an diejenige des Fördervereins H2 Mobilität Schweiz reichen wir folgende Stellungnahme ein:

Wichtigste Punkte zur Vernehmlassungsvorlage

- 1) Hydrospider **begrüss**t die **Vernehmlassungsvorlage**. Das Revisionspaket spezifiziert einen praxisgerechten Regulierungsrahmen für elektrisch angetriebene schweren Motorfahrzeuge. Die Vorlage muss aber grundsätzlich breiter gefasst werden: Es geht in den Jahren nach 2030 darum, die gesamten CO₂-Emissionen des Schwerverkehrs nochmals erheblich zu reduzieren. Daher müssen **ALLE** fossilarmen und fossilfreien Gütertransporte im Sinne einer technologieneutralen Förderung von der Teilrevision miterfasst werden und auch fossilfreie Treibstoffe berücksichtigt werden.
- 2) Die Antriebstechnologie mit grünem H₂ als Energieträger sowie die Produktion erneuerbarer Treibstoffe (insb. Biodiesel und synthetische Treibstoffe) werden in der kommenden Dekade noch stark weiterentwickelt werden, so dass künftig ein marktwirtschaftliches Ökosystem der H₂-Wirtschaft und der fossilfreien Logistik aufgebaut werden kann. Bei allen Teilen dieses **H₂-Ökosystems und der CO₂-armen Treibstoffproduktion sind wesentliche Fortschritte bezüglich Effizienz und Effektivität zu erwarten**: Produktion von nachhaltigem Wasserstoff; Biodiesel und synthetischen Treibstoffen; dichtes Tankstellennetz mit erneuerbaren Treibstoffen und Ladestationen; Verteilnetz von Wasserstoff; Brennstoffzellentechnologie u.a.m.. Das teilrevidierte SVAG **muss sich dabei nach den tatsächlichen Entwicklungen auf dem Markt in diesen Bereichen richten**.
- 3) Die **Massnahmen bezüglich Rabatten und Investitionsbeiträgen erachten wir als grundsätzlich zweckmässig**. Deren Ausgestaltung muss sich allerdings noch besser und verlässlicher auf die betriebswirtschaftlichen Anforderungen der Fahrzeughalter ausrichten und auf der Gesetzesstufe verankert werden. Dabei gilt es auch eine Differenzierung nach Reife der Antriebstechnologien vorzunehmen.
- 4) Die bisherige **Befreiung der elektrisch angetriebenen LKW's ist bis zum Inkrafttreten des teilrevidierten SVAG (voraussichtlich 2031) in jedem Falle beizubehalten**. Diese Massnahme ist ein zentrales Element, damit in den nächsten Jahren auch vermehrt solche LKW's für den Güterverkehr durch die Fahrzeughalter beschafft werden können.
- 5) Für die Fahrzeughalter von elektrisch angetriebenen LKW's ist die **Planungs- bzw. Investitionssicherheit nach 2030 bereits heute zentral**. Dabei sind besonders **zwei betriebswirtschaftlichen Faktoren** entscheidend:
 1. **Hohe Investition** (bis zu 200% und höherer CAPEX als für Dieselfahrzeuge) für einen elektrisch angetriebenen LKW
 2. **Höhe der LSVA** während der Abschreibungszeit von 7 Jahren.
- 6) Für die **Betreiber von H₂-Produktionsanlagen, Tankstellen und Ladestationen ist die Planungs- bzw. Investitionssicherheit** ebenfalls sehr wichtig: Die Planung, der Bau- und der Betrieb von H₂-Produktionsanlagen und Tankstellen für erneuerbare Energien wie H₂, Biodiesel, Biogas, Strom und synthetischem Treibstoff braucht lange Vorlaufzeiten. Daher muss bei der Teilrevision des SVAG wie bei den LKW's auch bei den Tankstellen/Ladestationen von einem langfristigen Planungshorizont ausgegangen werden.

Fazit

Eine verlässliche, stabile politische Lösung in all diesen Fragen kann den Diffusionsgrad (Marktaufbau) von u.a. Wasserstoff-LKW's erheblich beschleunigen.

Aufgrund dieser Ausrichtung und der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage stellen wir folgende Anträge:

Anträge zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes

Antrag 1

Art. 8, Abs. 2, (neu)

- ² Er publiziert jede Änderung der Abgabekategorien und/oder der Tarife mit einer Vorlaufzeit von mindestens sieben Jahren.
- ³ Dabei... (siehe **Antrag 2**)

Begründung

- Mit der Festlegung der Investitions- und Planungssicherheit ist auf Gesetzesstufe eine politische Stabilität der Fördermassnahmen sichergestellt.
- Die Transportunternehmer müssen hohe Investitionen in fossilfreie Antriebstechnologien tätigen. Heute kann mindestens von einem Kostenfaktor 2 und mehr bei den elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen (gegenüber dem konventionellen Diesel) ausgegangen werden. Diese Mehrkosten müssen in der ordentlichen Laufzeit von 7 oder mehr Jahren betriebswirtschaftlich abgeschrieben werden können.

Antrag 2

Art. 8, Abs. 3 (Ersatz)

Dabei berücksichtigt er (der BR) die Schadstoff- und Treibhausgasemissionen der Fahrzeuge.

Dabei berücksichtigt er die Emissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge, insbesondere:

- a. die von den Fahrzeugen ausgestossenen Schadstoffemissionen;*
- b. die von den Fahrzeugen ausgestossenen Treibhausgasemissionen oder*
- c. die Energieeffizienz.*

Begründung

- Die Abgabekategorien für die LSVA müssen sich auf die externen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt abstützen: u.a. die total ausgestossene Schadstoffe und Treibhausgasemissionen. Die Energieeffizienz und der Verbrauch sind keine zweckmässigen Bemessungsgrössen für die Einteilung in die Abgabekategorien. Solange z.B. ausschliesslich Sonnenenergie verwendet wird, für die Herstellung von erneuerbaren Treibstoffen, ist die Effizienz (bei der Herstellung der erneuerbaren Treibstoffe) irrelevant. Bei der Festlegung der Tarife gilt es einzig und allein, auf die umwelt- und klimapolitischen Ziele zu fokussieren und auch die Energieträger bei den Fördermassnahmen berücksichtigt werden.
- Beispiel: im Winter bezieht die Schweiz Strom aus dem Ausland mit hohem Kohlestromanteil. Dieser Strom wird effizient genutzt durch batterieelektrische LKW's. Auf diesem Weg werden jedoch erhebliche Mengen an CO₂ ausgestossen. Dem hingegen ist der weniger effiziente

H2-LKW im Betrieb mit grünem Wasserstoff vollständig klimaneutral unterwegs. Das heisst: die Energieeffizienz ist keine zweckmässige Lenkungsgrösse für eine fossilfreie Logistik.

Anträge zum BG über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs

Antrag 3

Art. 1 Abs. 3 neu

3 Elektrisch angetriebene Lieferwagen, die aufgrund der Antriebstechnologie bis max. 4.25 Tonnen schwer sind, sind von der Abgabe befreit.

Begründung

- Botschaftstext (S. 45). «Damit verwandt sollen elektrische Fahrzeuge, die Lieferwagen ähnlich sind, aber aufgrund des Mehrgewichts des Akkus zwischen 3,5 und 4,25 Tonnen schwer sind, **nicht** von der LSVA befreit werden. Auch diese Fahrzeuge erzeugen massgebliche externe Kosten und es ist daher nicht ersichtlich, weshalb sie von der Abgabe befreit werden sollten.»

Diese Intention ist klimapolitisch kontraproduktiv und entspricht klar nicht der Absicht des Parlaments: Genau das Gegenteil war der Fall: damit elektrisch angetriebenen Lieferwagen (batterieelektrisch und Wasserstoff) vermehrt eingesetzt werden, sollen diese den fossil betriebenen Lieferwagen gleichgestellt werden. Insbesondere erstaunt diese Aussage aufgrund der Umsetzung der Revision der VTS/VRV/VZV mit der [Auslegung des ASTRA \(link\)](#): Gemäss Art. 3, Abs. 1 Bst. SVAV sind elektrisch angetriebene Fahrzeuge von der LSVA ausgenommen. Ebenso Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb und Brennstoffzellen.

- Es ist absolut nicht im Interesse zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs, die fossilfreien Antriebstechnologien zu benachteiligen. Eine Gleichbehandlung bezüglich LSVA von fossil angetriebenen Lieferwagen und den elektrisch angetriebenen Lieferwagen muss in jedem Falle auf der regulatorischen Ebene festgehalten werden.
- Falls ALLE Lieferwagen der LSVA unterstellt werden sollten, so sollen die elektrisch angetriebenen Lieferwagen (wie die übrigen elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeuge bis Ende 2030) von der Abgabe befreit sein und dann später entsprechend der Technologie in die entsprechende Abgabekategorie eingeordnet werden.

Antrag 4

Art. 2 Reduzierter Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

Absatz 1 und 2 wie folgt ersetzen:

Abs. 1

Elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge bezahlen einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe in Abhängigkeit des Markauflaufs (Diffusionsgrad) gemäss Abs. 2.

Abs. 2:

Der reduzierte Tarif für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge differenziert nach Antriebstechnologie wird wie folgt festgesetzt:

Reduzierter Tarif in %	Batterieelektrisch	Brennstoffzellen
80%	< 2% Marktauflauf	< 2% Marktauflauf
60%	< 4% Marktauflauf	< 4% Marktauflauf
40%	< 6% Marktauflauf	< 6% Marktauflauf
20%	< 10% Marktauflauf	< 10% Marktauflauf

Begründung

- Die Differenzierung nach Antriebstechnologie ist erforderlich, weil die Entwicklung der Brennstoffzellenantriebs noch nicht so weit gediehen ist, wie diejenige der batterieelektrischen Antriebe.
- Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge werden voraussichtlich künftig in unterschiedlichen Bereichen eingesetzt: Batterieelektrisch eher im Nahverkehr – brennstoffzellenelektrisch eher im Fernverkehr und internationalen Verkehr. Daher ist es auch gerechtfertigt, für den Marktauflauf bei den mit Brennstoffzellen betriebenen geringere Zahlen für den reduzierten Tarif einzusetzen.
- Niemand kann voraussagen, welcher Stand der Technik elektrisch angetriebenen Motorfahrzeuge im Jahre 2031 haben werden. Daher macht es keinen Sinn, das Rabattierungssystem an Jahreszahlen zu knüpfen. Der Markt entscheidet wie rasch und wieviel und welche Technologie.
- Die Kosten für den reduzierten Tarif sind überschaubar. Die Kosten liegen bei unseren Schätzungen maximal bei rund 130 Mio. pro Jahr (bei durchschnittlichen LSVA-Abgaben von CHF 50'000.- pro Fahrzeug und Jahr). Auf diesem Weg wird die Rabattierung via LSVA-Beiträge (= Kosten der Dekarbonisierung Güterverkehrs auf der Strasse) von der Branche selbst getragen. Dieser Antrag ist somit auch finanzpolitisch klar eingegrenzt und hat trotzdem einen genügend starken Anreiz, dass vermehrt in elektrisch angetriebene Fahrzeuge investiert wird.
- Die Kosten für das Rabattsystem respektive für die Anschubfinanzierung sind geringer als die erwarteten Mehreinnahmen durch den zunehmenden Güterverkehr und die absehbare Abklassierung der Euro 6 Norm.
- Falls die Marktentwicklung tatsächlich so schnell (wie die Annahmen in der Botschaft) erfolgen würde (insbesondere bei den batterieelektrischen Antrieben), so werden die Kosten für die Rabattierung sogar erheblich geringer sein. So werden bereits Ende 2023 rund 600 bis 650 elektrisch angetriebenen LKW's unterwegs sein. Dieser Anreiz ist zurzeit besonders hoch, da die vollständige Befreiung von der LSVA bis 2031 zum Tragen kommt.
- Die 7-jährige Planungs- und Investitionssicherheit ist heute noch bis Ende 2030 gegeben. Doch unter Berücksichtigung der SVAG-Änderung mit der Einführung einer LSVA – Pflicht für elektrisch angetriebene Motorwagen brauchte es dringend ein attraktives Förderinstrument (mit Bemessungsgrösse Marktauflauf) für die Zeit ab 2031. Sonst wird die Diffusion der elektrisch angetriebenen LKWs schon ein paar Jahre vor 2031 wegen den fehlenden, attraktiven Förderbeiträgen sich absenken oder gar zum Stillstand kommen.

- Falls der Marktaufbau langsamer vor sich geht, weil die Kosten für den Betrieb einer «fossilfreien» Logistik einfach noch zu teuer ist (respektive auf dem Logistikmarkt die höheren Preise für eine fossilfreie Logistik nicht angenommen werden), dann ist es aus dem Blickwinkel der schweizerischen Klimapolitik umso wichtiger, das Rabattsystem weiterzuführen.

Antrag 5

Art. 3, Investitionsbeitrag Abs. 1-3 (neu)

Art. 3 Abs. 1

Als Alternative zu den reduzierten Tarifen sieht der Bundesrat die Gewährung von Investitionsbeiträgen an inländische Fahrzeughalter vor.

Art. 3 Abs. 2

Die Investitionsbeiträge werden mit dem LSVA-Anteil des Bundes am Reinertrag finanziert.

Art. 3 Abs. 3

Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten. Das Bundesamt für Verkehr legt die zusätzlichen Investitionskosten einmal pro Jahr pauschal fest.

Begründung

- Der schweizerische Transporteur soll aufgrund seiner unternehmerischen Überlegungen entscheiden, ob er einen Investitionsbeitrag oder eine Rabattierung für den elektrisch angetriebenen Fuhrpark beantragen will. Eine doppelte Förderung ist dabei jedoch klar ausgeschlossen.
- Die Anschubfinanzierung muss als Beitrag à fonds perdu ausgestaltet sein. Andere Formen wie rückzahlbare Darlehen würden keinen Anreiz für die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs ergeben.
- Die Finanzierung und deren finanzpolitische Auswirkung ist gleich wie bei der Rabattierung auszugestalten (s.o.).
- Die Betriebe der konzessionierten Personenförderung haben genau diesen Lösungsansatz. Dies wurde im Rahmen der CO₂-Gesetzesrevision so vom Parlament verabschiedet.

Antrag 6

Art. 4 Technologieneutrale Förderung aller fossilfreien Antriebsarten (neu)

Der Bundesrat wird beauftragt, bis zum Inkrafttreten des teilrevidierten SVAG eine gleichwertige Förderung anderer Antriebsarten mit erneuerbaren Treibstoffen sicher zu stellen.

Begründung

- Da eine nächste CO₂-Gesetzes-Teilrevision oder -Totalrevision voraussichtlich erst nach der SVAG-Teilrevision kommt, entsteht eine erhebliche Unsicherheit für die anderen Antriebsarten mit fossilfreien Treibstoffen wie Biofuels oder synthetischen Treibstoffen für die Zeit nach 2031. Daher ist der Bundesrat im Rahmen der SVAG-Teilrevision zu beauftragen,

eine Lösung für nicht-elektrische, aber «fossilfreie» Antriebsarten zu erlassen. Insbesondere sind dabei die erneuerbaren Treibstoffe adäquat wie die elektrisch angetriebenen, schweren Motorfahrzeuge zu fördern.

- Die LSVA-Rabatte für E- und Wasserstoff-LKW im SVAG sind nur ein Teil der Lösungsansätze für einen dekarbonisierten Schwerverkehr. Parallel dazu gilt es auch Fördermassnahmen zu erlassen, bei denen die effektiven Emissionen des strassengebundenen Schwerverkehrs als Bemessungsgrundlage dienen (statt wie heute die Motorentchnologie der Fz).
- Dieser Förderansatz mit einer Differenzierung nach CO₂-Emissionen wird bereits heute breit diskutiert. So könnten z.B. die CO₂-Emissionen mittels dem sogenannten VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) erhoben werden (wie in Botschaft auf S. 41 erwähnt).
- Der Paradigmawechsel hin zu einer massgeblichen Differenzierung nach CO₂-Emissionen bei der Festlegung der LSVA ist jetzt anzugehen. Dabei können alternativ dabei auch andere Fördermechanismen ab 2031 ins Auge gefasst werden, welche das SVAG respektive das Landverkehrsabkommen der Schweiz mit der EU nicht tangieren.

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen zur Erläuterung der Ausführungen und Anträge gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Nicolas Crettenand

CEO

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 10
3003 Bern

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

Bern, 23.05.2024

**Vernehmlassung *Weiterentwicklung der leistungsabhängigen
Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes
SVAG): Stellungnahme der IG Detailhandel***

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG Detailhandel) bedankt sich für die Gelegenheit, zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe Stellung nehmen zu können. Die IG Detailhandel bringt die gemeinsamen wirtschafts- und verkehrspolitischen Interessen der Schweizer Unternehmen Coop, Denner und Migros in den Meinungsbildungsprozess ein.

Die Mitglieder der IG Detailhandel sind auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem angewiesen. Für uns ist es von zentraler Bedeutung, dass die Güter des täglichen Bedarfs den Menschen in der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge und optimaler Qualität sowie auf kosteneffiziente Weise zur Verfügung stehen. Deshalb setzen sich die Unternehmen seit Langem für eine multimodale Güterverkehrsvision ein, in welcher die Modale Wasser, Schiene, Strasse, Untergrund und Luft zu Gunsten einer Sicherstellung der Landesversorgung, des Erhalts bzw. der Verbesserung der Lebensqualität in der Schweiz sowie der Stärkung des Standortes Schweiz auf logisch optimale Art und Weise zusammenspielen.

Wir begrüssen eine Weiterentwicklung der LSVA grundsätzlich, regen jedoch einige massgebliche Änderungen an, welche in unseren Antworten im nachfolgenden Fragebogen ersichtlich sind.

Wir danken für die Kenntnisnahme und für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Rainer Deutschmann
Präsident AG Güterverkehr
Leiter Direktion Sicherheit und Verkehr
Migros-Genossenschafts-Bund



Daniel Hintermann
Mitglied der AG Güterverkehr
Leiter Direktion Logistik
Coop Genossenschaft

Antworten zum Fragebogen

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?
Ja
2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?
Nicht zwingend
3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?
Ja, im Rahmen des für die Strassentransportbranche Tragbaren soll die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA aufrecht erhalten bleiben.
4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?
Ja

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?
Ja
6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?
Eine Integration per 1.1.2031 erscheint aus heutiger Sicht der frühestmögliche Zeitpunkt. Es ist zu überlegen, ob auch die Integration auf den Diffusionsgrad von E-LKWs auszurichten ist.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?
Ja
8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?
Ja
9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?
Ja
10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?
Ja

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?
Nein, hier gilt es zu differenzieren. Es ist gut vorstellbar, dass in Zukunft elektrisch angetriebene LKW eine deutlich längere Lebensdauer aufweisen werden. Diese sollten daher länger im Voraus Gewissheit erhalten bez. Einstufung der Abgabekategorie, um Investitionssicherheit zu gewährleisten. Wir regen daher eine Kommunikation der Schwellenwerte zehn Jahre im Voraus an. Ansonsten würden Anreize einer Verkürzung der Investitionsrhythmen bestehen.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?
Wir bevorzugen Variante 2.
13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?
Variante 2 erlaubt es auch kleinen Transportunternehmen, ihre Flotten zu dekarbonisieren.
14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?
Die Ausrichtung der Beiträge auf eine durchschnittliche Transportleistung überzeugt uns nicht vollends – Fahrzeuge im Nahverkehr würden benachteiligt. Dies ist insbesondere ungünstig, da unsere Mitgliedsunternehmen lange Strecken zusehends mittels Bahntransport bewältigen und die Feinverteilung mit LKWs. Eine Anschubfinanzierung losgelöst von Rabatten analog dem ÖV-Modell kann diese Benachteiligung beseitigen: Der Investitionsbeitrag würde bspw. 75% der durchschnittlichen Preisdifferenz zwischen elektrischen und Diesel-LKWs betragen.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?
Teilweise. Änderungsanträge finden sich in der auf den Fragebogen folgenden Tabelle. Zudem sind unter Frage 17 zwei für uns wichtige Punkte aufgeführt.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?
Ja, siehe Antwort zu Frage 17.
17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?
Mehrgewicht von E-Lieferwagen: Dem erläuternden Bericht ist zu entnehmen, dass elektrisch angetriebene Lieferwagen, welche durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik zwischen 3.5 und 4.25 Tonnen schwer sind, nicht von der LSVA befreit werden sollen. Dies würde zu einer Übervorteilung von fossilen Lieferwagen mit gleicher Ladekapazität führen und die Anreize massiv schmälern, in fossilfreie Lieferwagen zu investieren. Dies ist aus unserer Sicht unerklärlich und widerspricht den Bestrebungen der Dekarbonisierung des Güterverkehrs. Wir fordern, dass E-Lieferwagen, welche durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik zwischen 3.5 und 4.25 Tonnen schwer sind, weiterhin von der LSVA befreit bleiben.
- Mineralölsteuerbefreiung für erneuerbare Treibstoffe: Erneuerbare Treibstoffe wie Biodiesel und Biogas leisten einen wertvollen Beitrag zur Emissionsreduktion im Güterverkehr. Als Übergangstechnologie sind sie daher nicht zu unterschätzen. Dafür müssen sie jedoch konkurrenzfähig bleiben. Die Mineralölsteuererleichterung hat sich dabei als Instrument bewährt. Diese ist jedoch bis Ende 2030 befristet. Wir fordern daher, dass die Mineralölsteuererleichterung bis 2035 verlängert wird.

Konkrete Anträge

Schwerverkehrsabgabegesetz SVAG		
Geltendes Recht	Vernehmlassungsvorlage	Antrag IG Detailhandel
Art. 7 Abs. 1 Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.	Art. 7 Abs. 1 <u>Die Höhe der Abgabe ist so zu bemessen, dass die ungedeckten Infrastrukturkosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit gedeckt sind, soweit der Abgabenhöhe nicht völkerrechtliche Verträge oder der Abgabebemessung erhebungs- und berechnungstechnische Gründe entgegenstehen. Der Ertrag der Abgabe darf die Gesamtheit dieser Kosten nicht übersteigen.</u>	Art. 7 Abs. 1 <u>Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Infrastrukturkosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</u>
Art. 7 Abs. 2 Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.	Art. 7 Abs. 2 <u>Die Berechnung der Kosten zulasten der Allgemeinheit wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen. (vgl. Art. 7 Abs. 3 SVAG)</u>	Art. 7 Abs. 2 <u>Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</u>
Art. 7 Abs. 3 Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.	Art. 7 Abs. 3 <u>Streichen (neu Abs. 2)</u>	Art. 7 Abs. 3 <u>Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</u>
Art. 8 Abs. 2 Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabesatz nach Absatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen.	Art. 8 Abs. 2 <u>Dabei berücksichtigt er die Emissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge, insbesondere:</u> <u>a. die von den Fahrzeugen ausgestossenen Schadstoffemissionen</u> <u>b. die von den Fahrzeugen ausgestossenen Treibhausgasemissionen oder</u> <u>c. die Energieeffizienz</u>	Art. 8 Abs. 2 <u>Dabei berücksichtigt er die Schadstoffemissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge.</u>
Art. 8 Abs. 3 Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat: <ol style="list-style-type: none"> die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs; die Belastung der Volkswirtschaft; die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; die Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu fördern; 	Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u>	Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u> <u>Er teilt jede Änderung mit einer Vorlaufzeit von zehn Jahren mit.</u>

<p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen.</p>		
<p>Art. 8a Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8a Abs. 1 <u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</u> (vgl. Art. 8 Abs. 1 SVAG)</p>	<p>Art. 8a Abs. 1 <u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</u></p> <p><u>Der gewichtete Durchschnitt der Tarife beträgt höchstens 325 Franken für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 40 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegt. Die Gebühr für die Kategorie mit dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 Franken.</u></p>
<p>Art. 19 Abs. 2 Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</p>	<p>Art. 19 Abs. 2 Der Bund <u>weist seinen</u> Anteil am Reinertrag <u>dem Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013 zu.</u></p>	<p>Art. 19 Abs. 2 <u>Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u></p>
<p>Art. 19 Abs. 2bis (neu)</p>	<p>Art. 19 Abs. 2bis <u>Sofern der Bundesrat in der Finanzplanung des Bahninfrastrukturfonds eine angemessene Reserve ausweist, verwendet der Bund die nicht für die Bildung der Reserve benötigten Mittel zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u></p>	<p>Art. 19 Abs. 2bis (streichen)</p>

Bundesgesetz über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs		
Geltendes Recht	Vernehmlassungsvorlage	Antrag IG D
	Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat kann für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorsehen.</u>	Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat sieht für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vor. Elektrisch angetriebene schwere Motorwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, aber höchstens 4250 kg gemäss VZV Art. 4 Abs. 5 Bst. f Zif. 2 sind ganzheitlich von der Abgabe befreit.</u>
	Art. 2 Abs. 2 <u>Sieht er einen reduzierten Tarif für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, so entspricht die Reduktion höchstens den folgenden Prozentzahlen:</u> <u>a. für das erste Jahr: 25 Prozent;</u> <u>b. für das zweite Jahr: 20 Prozent;</u> <u>c. für das dritte Jahr: 15 Prozent;</u> <u>d. für das vierte Jahr: 10 Prozent;</u> <u>e. für das fünfte Jahr: 5 Prozent.</u>	Art. 2 Abs. 2 <u>Die reduzierten Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge entsprechen den folgenden Prozentzahlen:</u> <u>a. für das erste Jahr: mindestens 30 bis höchstens 50 Prozent;</u> <u>b. für das zweite Jahr: mindestens 25 bis höchstens 40 Prozent;</u> <u>c. für das dritte Jahr: mindestens 20 bis höchstens 30 Prozent;</u> <u>d. für das vierte Jahr: mindestens 15 bis höchstens 20 Prozent;</u> <u>e. für das fünfte Jahr: mindestens 5 bis höchstens 10 Prozent.</u>
	Art. 3 Abs. 1 <u>Sieht der Bundesrat reduzierte Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, kann er Investitionsbeiträge an den Ersterwerb von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen vorsehen.</u>	Art. 3 Abs. 1 <u>Als Alternative zu reduzierten Tarifen sieht der Bundesrat die Gewährung von Investitionsbeiträgen für inländische Fahrzeughalter vor.</u>
	Art. 3 Abs. 3 <u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens der Summe, die mit dem reduzierten Tarif nach Artikel 2 bei einer durchschnittlichen Transportleistung bis zum Ende der Geltungsdauer dieses Gesetzes eingespart werden kann. Die durchschnittliche Transportleistung wird vom Bundesrat festgelegt.</u>	Art. 3 Abs. 3 <u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten.</u> <u>Das Bundesamt für Verkehr legt die zusätzlichen Investitionskosten einmal pro Jahr pauschal fest.</u>
	Art. 4 Abs. 2 <u>Nach Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung unterstehen die vom Bund nach Absatz 1 mitfinanzierten Fahrzeuge dem reduzierten Tarif nach Artikel 2.</u>	Art. 4 Abs. 2 (streichen)
	Art. 5 Abs. 1 <u>Erreicht ein Fahrzeug die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes nicht, so fordert das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) den Investitionsbeitrag zurück.</u>	Art. 5 Abs. 1 (streichen)

Eidgenössisches Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern

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

Zürich, 23. Mai 2024

Adrian Dinkelmann, +41 58 360 77 70, a.dinkelmann@infra-suisse.ch

Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, SVAG)

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
sehr geehrte Damen und Herren

Infra Suisse ist die nationale Branchenorganisation der im Infrastrukturbau tätigen Unternehmen. Der Verband vertritt die Interessen seiner rund 250 Mitgliedsunternehmen und engagiert sich für die Erhaltung und den bedarfsgerechten Ausbau der Schweizer Infrastrukturen (Strasse, Schiene, Ver- und Entsorgung).

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK interessierte Kreise ein, Stellung zu nehmen zur Vorlage betreffend die Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns. Als Vertreterin der Bauunternehmen, welche mit der Realisierung von Projekten im Verkehrswegbau beauftragt werden, ist die Vorlage für uns von besonderer Bedeutung. Da für unsere Mitglieder nur einige ausgewählte Bestandteile der Vorlage relevant sind, erlauben wir uns, die Fragen in zusammengefasster Form und im Kontext der Begründungen zu beantworten.

1. Fragen 1-6: Allgemeine Bemerkungen

Der Hauptzweck der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) besteht darin, die Schweizer Mobilitätsinfrastruktur mitzufinanzieren. Es ist allgemein bekannt, dass in Zukunft ein nicht zu vernachlässigender Teil des Schwerverkehrs, beziehungsweise des Gütertransports auf der Strasse, durch elektrifizierte Lastwagen erfolgen wird. Gegenwärtig sind diese Fahrzeuge von der LSVA befreit. Darüber hinaus sind viele Lastwagen in der niedrigsten Tarifstufe eingestuft. Diese Konstellation führt dazu, dass die durch die LSVA generierten Einnahmen in den kommenden Jahren deutlich sinken werden. Die Ziele der kostendeckenden Mitfinanzierung sowie der Verlagerung vom Strassenverkehr auf die Schiene könnten somit nicht mehr erreicht werden.

Infra Suisse engagiert sich aktiv für die nachhaltige Finanzierung des Schweizer Verkehrssystems. Dazu gehört unter anderem die Sicherstellung der Investitionsfähigkeit – sachlich und bedarfsgerecht für das Schienen- und das Strassennetz. Der Finanzierung des Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) sowie für die Deckung der kantonalen ungedeckten Kosten des Strassenverkehrs kommt somit eine wichtige Rolle zu.

Als Branchenverband verfolgen wir deshalb eine zukunfts- und bedarfsorientierte Agenda. Das Ziel ist eine integrale, effiziente und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur. Im Zentrum stehen dabei die folgenden Schwerpunkte:

- Die Finanzierung des schweizerischen Verkehrssystems hat sich grundsätzlich bewährt. Ein besonders grosses Anliegen ist es uns, dass die Verkehrsträger Schiene und Strasse nicht gegeneinander ausgespielt werden. Daher setzen wir uns für die Aufrechterhaltung des BIF und die Übernahme der ungedeckten kantonalen Kosten des Strassenverkehrs ein.

Dies erfordert, dass die Einnahmen aus der LSVA insgesamt auf dem aktuellen Niveau gehalten werden und elektrisch betriebene Fahrzeuge ins Abgabesystem integriert werden. Schliesslich ist anzustreben, dass ein konstanter Ertrag durch eine emissionsgerechte Abgabe und Klassierung des Schwerverkehrs erzielt werden kann.

Hierzu müssen aktuelle technologische Entwicklungen Technologien in das Abgabekonzept integriert werden, um sicherzustellen, dass die Abgabenlast gerecht verteilt wird. Die langfristige Stabilität und Effizienz in der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bietet eine wichtige Grundlage zur Erreichung umwelt- und verkehrspolitischer Ziele.

- Die Verlagerungswirkung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist nach den Bedürfnissen und den Rahmenbedingungen, die beispielsweise in peripheren Regionen oder dem Berggebiet gelten, auszurichten. Eine Entlastung stark befahrener Strassen dient den übergeordneten Zielen der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit. Dabei ist jedoch zu akzeptieren, dass nicht sämtliche Gütertransporte bedingungslos von der Strasse auf die Schiene verlagert werden können. Aus diesem Grund ist sicherzustellen, dass Transportunternehmen und der Einsatz von Lastwagen nicht in ein falsches Licht geraten.
- Um die vom Schwerverkehr stark betroffenen Gebiete zu entlasten, sind Massnahmen der öffentlichen Hand nötig. Dies umfasst unter anderem die finanzielle Unterstützung für Kantone, die aufgrund ihrer geographischen Lage und ihrer topographischen Gegebenheiten besonders stark vom Schwerverkehr belastet sind. Durch gezielte Massnahmen soll eine gerechtere Verteilung der Verkehrsbelastung erreicht und die Lebensqualität in den betroffenen Regionen verbessert werden.

Vor diesem Hintergrund ist es unumgänglich, dass die Systematik und die Einstufung der Fahrzeuge überarbeitet werden sollen. Infra Suisse begrüsst diesen Schritt in seinem Grundsatz.

2. Fragen 7-10: Abklassierung / Berücksichtigung der EURO Normen

Die Vorlage des Bundesrats sieht vor, dass neu auch elektrisch angetriebene Lastwagen der LSVA unterstellt werden. Da sie keine direkten Schadstoffemissionen ausstossen, sollen sie in die tiefste Abgabekategorie eingeteilt werden. Dieser Grundsatz ist nachvollziehbar, wobei wir darauf hinweisen, dass auch elektrisch angetriebene Fahrzeuge externe Kosten verursachen. Bei der damaligen Einführung der LSVA war die Entwicklung der Elektrifizierung bei Fahrzeugen noch nicht vorhersehbar. Die nach dem geltenden Ansatz «umweltfreundlichsten» Fahrzeuge mit fossilem Antrieb (EURO VI) sollen in die zweitgünstigste Abgabekategorie abklassiert werden. Dies mit dem Ziel, die Kostendeckung der LSVA zu stärken und den Gütertransport auf der Schiene weiter zu fördern.

Infra Suisse begrüsst die Einführung einer neuen Kategorie «ohne EURO Norm» in die Gebührentarife. Diese Fahrzeugkategorie sieht bei Betrieb keinen CO₂-Ausstoss vor und sollen deshalb in die tiefste Kategorie eingestuft werden. Voraussichtlich im Jahr 2027 soll eine neue Emissionsnorm EURO VII eingeführt werden.

Antrag:

Grundlage / Artikel	Antrag
Erläuternder Bericht, S. 54 SVAV Art. 3 Abs. 1 lit. j	Die Abklassierung von Fahrzeugen der EURO-NORM VI in die zweitgünstigste Tarifklasse soll erst zum Zeitpunkt der Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen vorgenommen werden. Fahrzeuge, die schon in Verkehr sind, sollten bis zum Ende ihrer Nutzungsdauer in der niedrigsten Stufe verbleiben, d.h. der höhere Tarif ist nur auf Neuzulassungen anzuwenden.

3. Frage 11: Gewährleistung der Planungssicherheit

Betroffene Unternehmen in unserer Branche sind auf ein stabiles und verlässliches Umfeld angewiesen. Daher fordern wir den Bund auf, die Planungs- und Investitionssicherheit zu stärken. Dies fördert automatisch das unternehmerische Handeln hinsichtlich der Nachhaltigkeit.

Der Erwerb von modernen, gegebenenfalls elektrisch betriebenen Lastwagen ist an eine mittel- bis langfristige Investitionssicherheit zu binden. Deshalb sollten betroffene Unternehmen eine Verlässlichkeit von sieben Jahren haben, um entsprechend kalkulieren zu können. Diese sieben Jahre entsprechen der durchschnittlichen Nutzungsdauer eines Lastwagens. Durch diese Perspektive können Unternehmen besser planen und Investitionen tätigen, ohne sich ständig neuen Unsicherheiten ausgesetzt zu sehen.

Zu dieser Stabilität gehört eine regelmässige, langfristige Kommunikation seitens des Bundes. Sollten Kriterien der Abgabekategorien verändert werden, ist dies rechtzeitig zu kommunizieren, da sich dies auf die Wirtschaftlichkeit und allenfalls auf die Geschäftstätigkeit auswirken kann.

Um den betroffenen Unternehmen ausreichend Zeit zu geben, um sich gegebenenfalls auf die neuen Rahmenbedingungen einzustellen, sollte der Bund solche Änderungen ebenfalls sieben Jahre im Voraus anzeigen.

Antrag:

Grundlage / Artikel	Antrag
Erläuternder Bericht, S. 56ff SVAV Art. 14 Abs. 3	Der Bundesrat teilt jede Änderung mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren durch eine Änderung der Verordnung mit (keine Ausnahmen, wie im erläuternden Bericht auf S. 57 erwähnt)

4. Fragen 12-14: Befristete Massnahmen für elektrisch angetriebene Fahrzeuge

Die Aufhebung der Abgabebefreiung elektrisch betriebener Lastwagen reduziert deren Attraktivität bei der Evaluation einer möglichen Beschaffung. Als Massnahme schlägt der Bund zeitlich begrenzte, finanzielle Anreize vor: Die Massnahmen umfassen entweder ein befristetes Rabattsystem oder à fonds perdu-Beiträge im Sinne einer Anschubfinanzierung respektive von Investitionsbeiträgen für die Neubeschaffung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen. Wir begrüssen die finanzielle Unterstützung des Bundes bei der Anschaffung von elektrisch betriebenen Lastwagen, fordern jedoch explizit, dass diese Förderung nicht zu Lasten des BIF erfolgen soll. Die Einführung umweltfreundlicher Fahrzeuge und die Finanzierung der Bahninfrastrukturen sollen in ihrer Sache getrennt betrachtet und gefördert werden.

Anträge:

Um den Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge für Unternehmen aller Grössenordnungen und Sparten zu erleichtern, sind entsprechende Unterstützungsmassnahmen nötig:

Grundlage / Artikel	Antrag
Bundesgesetz über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs Art. 2 Abs. 1	Eine zwingende Umsetzung eines degressiven, zeitlich begrenzten Rabattsystems in Form reduzierter Tarife innerhalb der ersten fünf Jahren.
Art. 2 Abs. 2	Eine degressive Anschubfinanzierung über die ersten fünf Jahre, startend bei mindestens 30 und maximal 50% im ersten Jahr mit einer anschließenden Abnahme von 5 bis 10% pro Jahr.
Art. 5	Zusätzlich sollen Anschubfinanzierungen mit Investitionsbeiträgen à fonds perdu gesprochen werden. Diese sind als solche zu verstehen und nicht an eine mögliche Rückerstattungsforderung bei Nichterreichen einer Transportleistung zu binden.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen. Bei Fragen oder Diskussionsbedarf stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Infra Suisse



Nationalrat Christian Wasserfallen
Präsident



Adrian Dinkelmann
Geschäftsführer



Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia

Per Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 21.05.2024
11 jäg

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) wurde eingeladen, zur oben erwähnten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen dafür bestens.

Der Vorstand KKJPD hat in seiner Sitzung vom 8. März 2024 beschlossen, auf eine Stellungnahme im Namen der KKJPD zu verzichten und es den einzelnen Kantonen zu überlassen, sich zur Vorlage zu äussern.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüssen

Florian Düblin
Generalsekretär



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

JA

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Nein, da der Schwerverkehr auch eine Leistung für die Gesellschaft erbringt, bestehen aus unserer Sicht keine ungedeckten Kosten.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

NEIN

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

JA

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

JA

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Die Einführung sollte auf den frühest möglichen Termin erfolgen..



Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

JA

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

JA

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

JA

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

JA, dies unter der Voraussetzung, dass ein nachträglicher Nachweis der Abgabekategorie durch Nachmessungen oder Bestätigungen anerkannter Stellen möglich ist.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

JA

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 1

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Ein zusätzlicher Anreiz für den Kauf elektrischer Fahrzeuge ist aus unserer Sicht nicht nötig.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

-

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir sind mit den Anpassungen so weit einverstanden, dass die Kosten im Rahmen der Teuerung angepasst werden. Wir sind aber gegen weitere Preiserhöhungen auf Kosten des Transportgewerbes!

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

-

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

-

Antworten zum Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes SVAG)

Stellungnahme von:
Les Routiers Suisses
1026 Echandens

Echandens, 22.05.2024

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Grundsätzlich Ja. Allerdings bestehen bereits im bestehenden SVAG genügend Möglichkeiten, die LSVa weiterzuentwickeln und den technischen Entwicklungen nachzukommen. Die vorgeschlagenen Änderungen des SVAG wären nicht notwendig

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Diese Einschätzung teilen wir keinesfalls. Es gibt keine anderen Verkehrsteilnehmer, die ihren Anteil an externen Kosten decken müssen und deren externe Kosten in Relation zum volkswirtschaftlichen Nutzen gestellt werden können. Es kann nicht sein, dass Kosten für Staus dem Schwerverkehr verrechnet werden. Die Berechnung der externen Kosten ist mit sehr vielen Annahmen und Einschätzungen verbunden, die vor allem politisch und emotional beeinflusst sind. Der Nutzen der Gesamtwirtschaft am Schwerverkehr wird nicht gerechnet. Es mag sein, dass der Transitverkehr auf der Strasse die externen Kosten nicht trägt und keinen volkswirtschaftlichen Nutzen erbringt. Deshalb sollte aber keineswegs der Binnenverkehr übermässig benachteiligt werden.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVa gestärkt werden muss?

Nein. Die Verkehrsverlagerung sollte vor allem auf dem Transitverkehr stattfinden. Dadurch, dass der Tarif aber hauptsächlich durch die EU festgelegt wird, ist genau im Transitverkehr nur eine ungenügende Verlagerungswirkung vorhanden. Dafür wird umso mehr der Verteilerverkehr innerhalb der Schweiz gestraft, wo eine Verlagerung ökonomisch und ökologisch keinen Sinn macht. Das hauptsächliche Verlagerungspotential besteht im Langstreckenverkehr, der meistens grenzüberschreitend ist.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Das Landverkehrsabkommen ist sehr einseitig zugunsten der EU. Die Schweiz bietet der EU für Lastwagen mit Ausnahme des Kabotageverbotes nahezu uneingeschränkten Zugang auf Schweizer Strassen. Schweizer Transporteure sind hingegen aufgrund von Rahmenbedingungen in der EU chancenlos und haben sehr geringen Nutzen vom Landverkehrsabkommen. Einerseits gründet die Chancenlosigkeit auf wirtschaftlichen Gegebenheiten, andererseits aber auch auf klarer Bevorteilung osteuropäischer Transporteure seitens der EU. Es wird sehr schwierig, das Landverkehrsabkommen weiter zu entwickeln, da die EU das Kabotageverbot schwächen möchte. Eine Schwächung des Kabotageverbotes hätte sehr negative Auswirkungen auf die einheimische Transportwirtschaft und wäre auch für die Verlagerung eine Gefahr.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Eine Bevorteilung der Elektrofahrzeuge über Subventionen bei der Investition ist der falsche Weg, da nicht der Einsatz, sondern der Kauf subventioniert wird. Eine Belegung der elektrischen Fahrzeuge mit LSVA mit Vergünstigungen wäre der bessere Weg.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Eine frühere Integration würde die gemachten Zusagen in Frage stellen und die Investitionssicherheit in Frage stellen. Ein Elektrofahrzeug und die notwendige Infrastruktur ist derzeit nach wie vor sehr teuer in der Anschaffung und kann nur amortisiert werden, wenn die Einsatzdauer hoch ist. Wird der Einsatz von Elektrofahrzeugen gewünscht, braucht es eine glaubhafte und kalkulierbare Investitionssicherheit.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Eine Aktualisierung der Kategorisierung der Fahrzeuge muss mit langfristigem Zeithorizont und mehrjähriger Vorlaufzeit gemacht werden, damit die Investitionssicherheit gewährleistet bleibt. Auch aus ökologischen Gründen sollte ein Lastwagen je nach Einsatz 8-15 Jahre im Einsatz bleiben können. Diese insbesondere da seit der Einführung von Euro-6 Fahrzeugen nicht mehr die Schadstoffemissionen im Vordergrund stehen.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?



Nein, da noch keine Euro-7 Fahrzeuge vorhanden sind, bedeutet das eine Tarifierhöhung für jedes Fahrzeug mit Verbrennungsmotor, auch wenn es erst vor kurzer Zeit gekauft wurde. Elektrofahrzeuge sind noch zu wenige im Einsatz, damit dieser Tarifsprung in einer Flotte einer Unternehmung abgedeckt werden könnte.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Grundsätzlich ja, sofern diese Fahrzeuge schon mehrere Jahre auf dem Markt sind und dies auch mehrere Jahre im Voraus angekündigt wird.

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern
Standort: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
<https://www.bav.admin.ch/>

BAV-D-B3B03401/508

Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie muss gewährleistet sein.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Ja

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 1 ist zu bevorzugen. Ein Rabatt auf der LSVa hat zur Folge, dass elektrische Fahrzeuge für Einsätze mit guter Kilometerleistung eingesetzt werden. Variante 2 führt zu einer Subvention von Fahrzeugen geringer Kilometerleistung und schießt damit am Ziel vorbei. Bei Variante 2 müsste ein Soll-Fahrleistung und ein Nachzahlungsbetrag bei Nichterreichen festgelegt werden. Dies könnte bei der einen oder anderen Unternehmung bei schlechtem Geschäftsgang zu zusätzlichen Problemen und Verlusten führen. Eine Rückzahlung von Subventionen ist nicht gesichert und führt zu ungerechter Marktbeeinflussung im Strassentransport. Zudem ist bei Variante 2 eine Weiterveräusserung eines Fahrzeuges schwieriger.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Rückforderungen bei unerreichter Fahrleistung werden Probleme schaffen. Der Transportmarkt wird durch hohe Versprechungen seitens der Transportunternehmungen und die damit verbundenen hohen Subventionen verzerrt. Die Subventionen wären eine nicht transparente Beeinflussung des Transportmarktes.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Die durchschnittlichen Transportleistungen sind je nach Einsatzbereich und Kundenaufträgen höchst unterschiedlich. Jede Annahme wäre falsch.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Nein. Insbesondere die Aufgabe der Limitierung auf 3 Rappen pro Tonnenkilometer ist nicht gut. Wenn der Maximaltarif jederzeit aufgrund der Kostenrechnung für den Schwerverkehr festgelegt werden kann, entsteht sehr viel Spielraum. Der Tarif wird dann infolge von allerlei Wünschen des Bundesrates festgelegt. Bereits jetzt ist es erstaunlich, dass dem Schwerverkehr Staustunden auf die Rechnung geschlagen werden und auf die Einberechnung des volkswirtschaftlichen Nutzens verzichtet wird. Zukünftig werden wohl eher auch Komforteinbussen durch Baustellen oder Verzögerungen durch schlechtes Wetter miteinberechnet.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Es ist klar, dass die LSVA den neuen technischen Möglichkeiten angepasst werden muss. Es würde vollends ausreichen, die Tarife bei Erscheinen von Euro-7 Fahrzeugen im Rahmen derer Vorteile und genügend Vorlauf anzupassen. Elektrofahrzeuge sollten ab 2031 mit einem eigenen Tarif im Rahmen des SVAG versehen werden. Spezialtarife oder Befreiungen für Erdgasfahrzeuge müssen zumindest für Neufahrzeuge aufgegeben werden.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bundesamt für Verkehr
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per Email finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 21. Mai 2024

Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA und danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Dachverband metal.suisse fördert die Stahl-, Metall- und Fassadenbauweise in der Schweiz und setzt sich für den Materialkreislauf der metallischen Werkstoffe ein. Wir sind überzeugt, dass wir mit unserer Bauweise und unseren Materialien einen zentralen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele der Schweiz leisten können. Recyclingmaterialien sind in unserer Bauweise heute Standard. Unsere Bauweise ist einzigartig und besonders geeignet, die Konzepte der Weiter- und Wiederverwendung von Gebäuden und Bauteilen umzusetzen und zu fördern.

metal.suisse unterstützt die Integration elektrisch betriebener Fahrzeuge in die LSVA ab 2031, um die Emissionen im Schwerverkehr zu reduzieren. Es wird die gezielte Förderung einheimischer Unternehmen, Transparenz bei den Anreizinstrumenten und eine praxisnahe Umsetzung der Regelungen gefordert.

Förderung umweltfreundlicher Antriebe

metal.suisse unterstützt die Integration elektrisch betriebener Fahrzeuge in die LSVA ab 2031, um die Emissionen im Schwerverkehr zu reduzieren. Diese Maßnahme steht im Einklang mit den Nachhaltigkeitszielen des Verbands.

Unterstützung für einheimische Unternehmen

Es ist entscheidend, dass die LSVA-Anreize vor allem einheimischen Unternehmen zugutekommen. Diese benötigen finanzielle Unterstützung, um den Umstieg auf umweltfreundliche Technologien zu bewältigen. metal.suisse setzt sich dafür ein, dass die Fördermittel gezielt und effektiv eingesetzt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Industrie zu stärken.

Transparenz und Fairness gewährleisten

Um Subventionen ausländischer Unternehmen zu vermeiden und die Akzeptanz in der Branche sicherzustellen, fordert metal.suisse klare und transparente Anreizinstrumente. Die Vergabekriterien und Bedingungen für die Fördermittel müssen klar definiert sein, um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten.

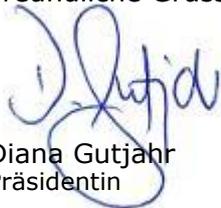
Praxisnahe Umsetzung für effiziente Prozesse

Eine praxisnahe Umsetzung der LSVA-Regelungen ist entscheidend, um Unsicherheiten und Verwaltungsaufwand zu minimieren. metal.suisse fordert eine einfache und verständliche Handhabung der neuen Regelungen, um einen reibungslosen Übergang für die Unternehmen zu gewährleisten.

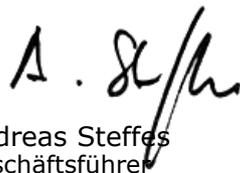
Insgesamt unterstützt metal.suisse die LSVA-Weiterentwicklung ab 2031 und betont die Notwendigkeit einer klaren Fokussierung auf einheimische Unternehmen für die Anreizmechanismen, Transparenz bei den Anreizinstrumenten und einer praxisnahen Umsetzung der Regelungen. Nur so kann die Schweizer Industrie erfolgreich auf umweltfreundliche Technologien umstellen und langfristig wettbewerbsfähig bleiben.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen. Bei etwaigen Fragen stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Diana Gutjahr
Präsidentin



Andreas Steffes
Geschäftsführer

Bundesamt für Verkehr

Per Mail:
finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 22. Mai 2024

**Vernehmlassung: Weiterentwicklung der leistungsabhängigen
Schwerverkehrsabgabe, LSVA (Teilrevision des Schwer-
verkehrsabgabegesetzes, SVAG) (Vernehmlassung 2024/14)**

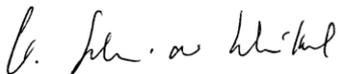
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Vernehmlassung bezüglich der Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSVA.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Pro Natura



Ursula Schneider Schüttel
Präsidentin



Dr. Urs Leugger-Eggimann
Geschäftsleiter



Stellungnahme Weiterentwicklung LSVA

1. Zusammenfassende Bemerkungen zum Anpassungsbedarf

Wir begrüßen die generelle Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates. Zur Erinnerung: die LSVA gilt als Schlüsselinstrument zur Realisierung des Alpenschutzartikels und stösst nach mehr als zwei Jahrzehnten an ihre Grenzen. Dies macht eine Modernisierung des Verlagerungsinstrumentes unerlässlich, um es zukunftsfähig zu gestalten. Die Integration von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System ist von grosser Bedeutung, um die Verlagerungseffekte der LSVA zu bewahren und gleichzeitig sicherzustellen, dass auch diese Fahrzeuge zur Deckung ihrer externen Kosten verpflichtet werden. Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, dass der Deckungsgrad der externen Kosten durch die LSVA viel zu gering ist: Die LSVA deckt heute ca. einen Drittel der externen Kosten des Schwerverkehrs. Es ist in der konservativen Schätzung des Bundes ein ungedecktes Kostentotal von jährlich etwa 1'400 Mio. Franken vorhanden, was nicht anders als «unbefriedigend» eingestuft werden kann. Noch grösser ist das Vollzugsdefizit, wenn berücksichtigt wird, dass z.B. bei den Klimakosten die aktuelle Schätzung veraltet ist (siehe Interpellation Vincenz 23.4496). Die hier vorgeschlagene Weiterentwicklung der LSVA ist nur ein erster Schritt, um die Nachhaltigkeit und Effektivität der Verlagerungswirkung zu verbessern.

Wir unterstützen die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System, fordern aber eine Ausgestaltung, die sich möglichst stark am EU-Recht orientiert. Mit dem Vorschlag des Bundesrates würde die Kosteninternalisierung der elektrisch betriebenen Fahrzeuge in der Schweiz später als in Deutschland und Österreich erfolgen. Auch die EU kann kein Interesse daran haben, dass die finanziellen Anreize in der Schweiz von jenen in EU-Staaten zu Ungunsten des Klimaschutzes und der LKW-Kilometer in der EU deutlich abweichen. Wir sehen deshalb bei der Rabattierung für elektrische LKWs in folgenden drei Punkten Anpassungsbedarf: 1. Die Totalbefreiung ist spätestens 2028 aufzuheben. 2. Die LSVA-Reduktion soll ab 2028 grösser ausfallen als 25% (die EU erlaubt bis 50% Reduktion für alternative Antriebe), 3. das Ende der LSVA-Rabattierung soll expliziter auf die Marktdurchdringung und die Gesamtkosten alternativer Antriebe ausgerichtet werden. Wir gehen davon aus, dass aufgrund der tieferen Vollkosten und der kurzen Strecken im Binnenverkehr batterie-elektrische Lastwagen in der Schweiz schon in wenigen Jahren einen erheblichen Anteil und ab 2030 eine Mehrheit der neu in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ausmachen. Es kann nicht sein, dass diese Lastwagen bis 2030 totalbefreit sind und ihre (wenn auch tieferen) externen Kosten gar nicht abgedeckt werden. Der Bundesrat sollte die Botschaft dahingehend anpassen, dass durch die LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen allfällige Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden und so die LSVA in ihrer Verlagerungswirkung und Internalisierung der externen negativen Effekte gestärkt wird.

Auch fordern wir eine LSVA-Ausdehnung auf Lieferwagen mit einem Gewicht von 2,5 bis 3,5 Tonnen, die pro transportierte Menge mit besonders hohen externen Kosten verbunden sind und deren Zahl in den letzten Jahren stark angestiegen ist.

Weiter ist die Abklassierung der EURO-VI-Lastwagen schon auf das Jahr 2025 per Verordnung umzusetzen, da heute mit e- und H₂-Lastwagen bereits schon saubere Alternativen aus



**Weiterentwicklung LSVA - Stellungnahme Pro Natura
Basel, 22. Mai 2024**

Massenfertigung der grossen Fahrzeughersteller zur Verfügung stehen. Zudem soll die LSVA vollständig an die aufgelaufene, noch nicht ausgeglichene, Teuerung angepasst werden – nicht nur zur Hälfte, wie der Bundesrat dies beabsichtigt hat. Künftig soll die Teuerungsanpassung über eine Indexierung in jedem Fall und automatisch erfolgen. Eine Ausweitung der Rabattierung auf weitere alternativ betriebene Fahrzeuge, die momentan die volle LSVA entrichten (namentlich Flüssiggas, Biotreibstoffe, synthetische Treibstoffe) wäre für die Energiesicherheit und für den Klima- und Umweltschutz sehr kontraproduktiv.

Unbedingt ist im Rahmen dieser Vorlage (bei Änderungen anderer Erlasse im CO₂-Gesetz) das Neuwagenflottenziel für schwere Nutzfahrzeuge für das Jahr 2030 im Einklang mit der EU von 70% auf 45% des Ausstosses von 2020/2021 anzupassen. Seit der Botschaft des Bundesrates zum CO₂-Gesetz hat die EU diese Zielwerte angepasst, so dass das neuste CO₂-Gesetz bereits nicht mehr der EU-Regelung entspricht. Zusätzlich hat die EU weitere spezifische Flottenziele für Fahrzeuge mit Anhänger und Sattelaufleger für das Jahr 2030 beschlossen (92.5% bzw. 90% gegenüber 2020/21), die ebenfalls jetzt ins CO₂-Gesetz aufzunehmen sind. Schliesslich ist in der CO₂-Verordnung auch der Geltungsbereich für das Flottenziel der schweren Fahrzeuge EU-analog auf zusätzliche Fahrzeug-typen auszuweiten.

Anstelle von Investitionsbeiträgen sähen wir als Alternative zum Rabattsystem auch zurückzahlbare Darlehen, die auch für die Errichtung der betriebseigenen Ladeinfrastruktur gewährt werden könnten.

Baldmöglichst ist die Anpassung des Landverkehrsabkommens Schweiz-EU in folgenden Punkten nötig: Erhöhung der Obergrenze pro Transitfahrt, explizite lineare CO₂-Abhängigkeit der LSVA per Verordnung und stärkere Differenzierung zwischen den Fahrzeugen als die heutigen maximal 50 Prozent des Abgabesatzes.

Sobald elektrisch betriebene Neuwagen nicht mehr in erheblicher Konkurrenz zu Neuwagen mit Dieselmotor stehen, ist das gesetzliche Kriterium der LSVA-Bemessung aufgrund der Energieeffizienz per Verordnung umzusetzen. Elektrofahrzeuge, die intelligent oder bidirektional Laden können, sollen im Sinne der Versorgungssicherheit von einer tieferen Abgabehöhe profitieren

Die detaillierten Anmerkungen entlang der gestellten Fragen finden Sie im folgenden Kapitel.



**Weiterentwicklung LSVA - Stellungnahme Pro Natura
Basel, 22. Mai 2024**

2. Antworten zu den gestellten Fragen:

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja, bei der LSVA braucht es eine Weiterentwicklung. Würde die vollständige LSVA-Befreiung von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben beibehalten, würde mittelfristig sowohl die schon heute sehr ungenügende Verlagerungswirkung der LSVA als auch die sehr ungenügende Kosteninternalisierung weiter sinken. Die LSVA muss grundsätzlich weiterentwickelt und gestärkt werden. Die Verlagerungswirkung nimmt kontinuierlich ab, die Verlagerungspolitik stagniert und die externen Kosten des Schwerverkehrs werden nur zu einem sehr tiefen Teil, nämlich nur zu circa einem Drittel dem Verursacher übertragen.

Die Ausgestaltung der LSVA muss dem Ziel möglichst nahekommen, dass schwere Nutzfahrzeuge entsprechend ihren externen negativen Effekten Abgaben leisten müssen. Entsprechend müssen die umweltfreundlichsten der jeweils verfügbaren Antriebe über einen Rabatt verfügen. Solange alternativ angetriebene Fahrzeuge in Konkurrenz zu fossil betriebenen Fahrzeugen stehen, ist für all jene alternativ angetriebene Fahrzeuge, die bisher von der LSVA befreit sind, ein Rabatt vorzusehen. Sobald alternativ betriebene Fahrzeuge dominieren, hat sich der Rabatt weiterhin nach der Energieeffizienz zu bemessen. Der Bundesrat hat dannzumal die Verordnung entsprechend zu ändern, um die LSVA-Höhe nach dem Stromverbrauch zu bemessen.

Von diesem Grundsatz, dass sich die LSVA grösstmöglich nach dem Niveau der externen Kosten der jeweiligen Fahrzeuge bemisst, sollte nur dann abgewichen werden, wenn dies dazu führen würde, dass die LSVA-Einnahmen zur Bahnfinanzierung und der Kantone deutlich unter das heutige Niveau fallen. Dieser Fall zeichnet sich gemäss Erläuterndem Bericht des Bundesrates nicht ab.

Wir vermissen im erläuternden Bericht aber Abschätzungen, wie sich verschiedene Szenarien der Fristen und Höhe der LSVA-Rabattierung für heute totalbefreite Fahrzeuge auf die CO₂-Reduktionswirkung und die Bahnfinanzierung auswirken. Der Zeitpunkt und die Höhe der LSVA-Rabattierung für Elektrofahrzeuge sollte so gewählt werden, dass der Preiswettbewerb zwischen fossilfrei und fossil betriebenen Strassengüterverkehr möglichst früh zu Gunsten der Elektromobilität entscheiden wird. Das setzt einen Variantenvergleich mit Quantifizierung des zusätzlich eingesparten Treibhausgasemissionen voraus.

Wir möchten anregen, das Ausmass der LSVA-Reduktion und die Dauer für alternative Antriebe vom Gesetzgeber nicht abschliessend festlegen zu lassen, so dass je nach Marktdurchdringung kontraproduktive Auswirkungen (Verlangsamung der Elektrifizierung, Reduktion der BIF-Einnahmen) vermieden werden können.



**Weiterentwicklung LSVA - Stellungnahme Pro Natura
Basel, 22. Mai 2024**

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Ja! Die Erhebungen des ARE zeigen, dass nur ca. ein Drittel der externen Kosten von schweren Nutzfahrzeugen durch die LSVA gedeckt werden (vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2023): Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2020). Von den 10 Rappen pro Tonnenkilometer an externen Kosten im Strassengüterverkehr werden nur 3.5 Rappen über die LSVA internalisiert, 6.5 Rappen bleiben ungedeckt und werden der Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt aufgebürdet. Der Allgemeinheit bleibt trotz der LSVA ein ungedecktes Kostentotal von etwa 1'400 Mio. Franken pro Jahr. In dieser Kostenschätzung wird ein Teil der externen Kosten sogar noch unterschätzt (siehe [Ip. Vincenz 23.4496](#)). Kurzfristig sind beim Durchschnittspreis für eine Transittfahrt die Möglichkeiten des Landverkehrsabkommens voll auszureizen. Dies trägt auch zu einem faireren Wettbewerb zwischen der Strasse und der Schiene bei. Je stärker die Schweiz sich dem Verursacherprinzip im Strassengüterverkehr annähert, desto besser für die Verlagerungspolitik und die Infrastrukturfinanzierung.

Um die ungedeckten Kosten zu verringern, hat der Bund per 2025 die aktuellen Kostensätze des ARE anzuwenden (siehe auch Interpellation Vincenz 23.4496).

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja, die Verlagerungswirkung der LSVA muss unbedingt gestärkt werden. Solange das Verlagerungsziel nicht erreicht ist, kann es nicht sein, dass eine Totalbefreiung von der LSVA für Fahrzeuge mit einem Antrieb ohne CO₂-Emissionen existieren. Das Verlagerungsziel kann nicht ohne wirksame Mittel wie das der LSVA erreicht werden. Zudem steht auch die Güterbahn in der Fläche finanziell unter Druck.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Kurzfristig notfalls Ja, mittelfristig nein.

Der Einbezug der elektrisch betriebenen LKWs in die maximal 25%ige Spreizung zwischen den Kategoriengrenzen kann nur eine Notlösung sein, falls die EU es nicht tolerieren würde, dass die Schweiz für eLKWs einen tieferen Abgabesatz ausserhalb dieser im LVA vorgesehenen Spreizung wählt. Weil die EU für Elektrofahrzeuge ihren Mitgliedstaaten eine Mautreduktion um bis zu 50% gegenüber Diesel-LKW erlaubt, sehen wir nicht, weshalb es nicht im Sinne der EU sein soll, wenn die Schweiz dasselbe täte.

Kostenwahrheit im Schwerverkehr bedürfte ca. einer Verdreifachung der LSVA-Tarife, was eine Änderung am Abkommen erfordern würde. Wir unterstützen die jetzige Weiterentwicklung der LSVA im Rahmen des aktuell geltenden Landverkehrsabkommens



**Weiterentwicklung LSVA - Stellungnahme Pro Natura
Basel, 22. Mai 2024**

zwischen der Schweiz und der EU (LVA) als pragmatisch und nachvollziehbaren Zwischenschritt. Wir betonen aber, dass der Handlungsspielraum innerhalb des Rahmens des LVA bei weitem nicht ausgereizt ist und dieser zur Erhöhung der Internalisierung der externen Kosten des Schwerverkehrs maximiert werden soll.

Eine vollständige Anpassung der LSVA an die seit der LSVA-Einführung aufgelaufene Teuerung ist ein erster und wichtiger Schritt. Ansonsten wird die LSVA in realen Werten immer billiger. Zudem sollte auch die Erhöhung der LSVA-Ansätze bzw. die Abklassierung der EURO-VI per 2025 durch die Verordnung umgesetzt werden. Es ist ein Missstand, dass der gewichtete Durchschnitt für eine Fahrt von einem 40t-Fahrzeug durch die Schweiz im Jahr 2022 nur 284 Franken betrug. Dabei könnte dieser bei 325 Franken plus vollständige Teuerung (ca. 14% seit Einführung der LSVA), d.h. 370 Franken liegen. Somit fällt die LSVA für die Fahrt durch die Schweiz im Durchschnitt etwa 85 Franken tiefer aus, als das LVA maximal ermöglicht.

Mittelfristig ist eine Anpassung des Landverkehrsabkommens Schweiz-EU anzustreben, um die maximalen Abgabesätze erheblich zu erhöhen und damit eine vollständige Internalisierung der externen Kosten zu erreichen.

Für die langfristige Verlagerungswirkung der LSVA ist es wichtig, dass die Energieeffizienz auch als Kriterium aufgenommen wird. Wir unterstützen deshalb den neuen Buchstaben c von Artikel 8 Absatz 2 sehr, der dafür die Rechtsgrundlage schafft. Der Abstand zwischen den verschiedenen LSVA-Kategorien sollten in Zukunft, mit einem neuen LVA, noch grösser ausfallen. Die aktuellen LVA-Vorgaben mit dem 25%-igen Abgabe-Unterschied zwischen den LSVA-Kategorien werden den effektiven Verhältnissen der Unterschiede der Fahrzeuge bezüglich der externen Kosten nicht gerecht. Es braucht eine grössere Spreizung zwischen einem relativ sauberen eLkw und den besten Verbrenner-LKW und dann zu einem Lastwagen der EURO I. Dass die EU eine stärkere Spreizung der Abgabehöhe der Schweizer LSVA tolerieren würde, scheint uns in Anbetracht der Kompetenz der EU-Staaten für eine Rabattierung von bis zu 50% für rein elektrische Fahrzeuge plausibel.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja. Es ist wichtig, dass die LSVA mittelfristig auch auf elektrische Lastwagen ausgedehnt wird. Weil in der EU elektrisch betriebene LKWs ebenfalls von einer tieferen Bepreisung profitieren, stellt dies eine Angleichung an die EU-Politik dar und ist auch im Sinne des EU-Anliegens eines europaweiten level playing field.



**Weiterentwicklung LSVA - Stellungnahme Pro Natura
Basel, 22. Mai 2024**

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Ja, wir unterstützen den Vorschlag, dass Elektrofahrzeuge von einer reduzierten LSVA profitieren. Fahrzeuge mit Hybrid-Antrieb, Flüssiggasantrieb oder Biotreibstoffen weisen eine Ökobilanz auf, die nur sehr wenig besser ist als jene von Fahrzeugen mit Dieselmotor. Auch ein reduzierter Tarif für mit synthetischen Treibstoffen angetriebenen Fahrzeugen wäre mit dem gesetzlichen Kriterium der Energieeffizienz nicht vereinbar, weil die Herstellung dieser Treibstoffe deutlich energieintensiver ist als rein elektrisch betriebene LKWs. Netto Null Treibhausgase für alle klimaschädlichen Sektoren ist nur möglich, wenn diese Treibstoffe mittelfristig nur in nicht elektrifizierbaren Sektoren wie z.B. dem Flugverkehr eingesetzt werden. Würde der Kreis der Fahrzeuge mit LSVA-Rabatt zu Gunsten von Biotreibstoffen oder Flüssiggas ausgeweitet, wäre die Reform umweltpolitisch kontraproduktiv.

Die Frist, ab wann elektrisch angetriebene Fahrzeuge einer reduzierten LSVA zu unterstellen sind, ist so zu wählen, dass die Marktdurchdringung der Elektromobilität nicht verlangsamt wird. Die Marktdurchdringung wird primär durch die CO₂-LKW-Flottenziele gesteuert, die sich direkt auf die in der Schweiz und in der EU verfügbaren Fahrzeuge auswirken. Für ein klares Preissignal ist es deshalb wichtig, dass gleichzeitig über die LKW-Flottenziele und über das Enddatum der LSVA-Befreiung legiferiert wird. Das neueste CO₂-Gesetz ist bereits massiv veraltet (-30% statt wie in der EU -55% im Jahr 2030).

Eine geschickt gewählte Frist und Höhe der Rabattierung verstärkt den Klimaschutz, indem zusätzliche Fahrzeughalter ein alternativ angetriebenes Fahrzeug beschaffen, weil sie vom auslaufenden Rabatt profitieren wollen, der die Betriebskosten von elektrisch betriebenen LKWs soweit senkt, dass sich ihre Anschaffung finanziell lohnt. Eine schlecht gewählte Frist für den Wechsel von der Vollbefreiung zur Teilbefreiung bremst die Elektrifizierung und vermindert so die CO₂-Reduktion. Beim Entscheid, wie viele Jahre nach Inkraftsetzung der LSVA-Rabatt für Elektrofahrzeuge beendet wird, soll der Bundesrat entweder einen gewissen Handlungsspielraum haben oder aber das Ende der Rabattierung soll im Gesetz explizit von einer bestimmten Marktdurchdringung abhängig gemacht werden. Kurz vor Erreichen dieser Schwelle kann die Elektrifizierung der LKWs so von einem zusätzlichen Schub profitieren.

In Anbetracht der klimapolitischen Ziellücke der Schweiz ist dieser Effekt hoch willkommen und reduziert das Ausmass an CO₂-Zertifikaten, die von der Schweiz zur Einhaltung des 2030er-Reduktionsziels zu Lasten der Bundeskasse finanziert werden müssen.

Für die Verlagerungsfunktion und die Finanzierungsfunktion der LSVA ist der baldige Einbezug der elektrisch betriebenen Fahrzeuge zwingend. Auch die Verfassungsbestimmung, den Schwerverkehr im Ausmass der externen Kosten zu bepreisen, ist mit einer Totalbefreiung kaum vereinbar. Denn auch Lastwagen mit Elektroantrieb verursachen hohe externe Kosten, bspw. Lärm, Boden-, Energie- und Ressourcenverbrauch, Unfälle, Stau, etc. Da die Zusammensetzung der Lastwagenflotte mit und ohne elektrischen Antrieb in der Schweiz sich erst mittelfristig abzeichnen wird, sollte man besser früher als später eine Integration dieser Fahrzeuge vorsehen. Wir befürworten eine LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bis maximal 2028, ab dieser Periode kann die



**Weiterentwicklung LSVA - Stellungnahme Pro Natura
Basel, 22. Mai 2024**

Dekarbonisierung des Schwerverkehrs anschliessend durch eine Rabattierung gefördert werden.

Eine Totalbefreiung bis Ende 2030 sehen wir als zu lang an. Bis dann werden die Vollkosten (TCO) der batterieelektrischen Fahrzeuge schon deutlich unter jene von Diesel-LKW gesunken sein, und elektrische Lastwagen werden sich in der Schweiz mit den kurzen Transportdistanzen grossflächig durchgesetzt haben. Die im Erläuternden Bericht erwähnten Schätzungen der Marktdurchdringung halten wir für sehr konservativ, wurde doch seither das Flottenziel der EU von -30% im Jahr 2030 auf -55% verschärft, was die Elektrifizierung deutlich beschleunigen wird.

In der EU wurde die Modernisierung der Maut über eine Revision der EU-Wegekostenrichtlinie schon vor einigen Jahren beschlossen und wird in sehr vielen Ländern entweder schon umgesetzt oder wird alsbald eingeführt. So haben bspw. Österreich und Deutschland die Maut-Reformen umgesetzt, in Belgien und den Niederlanden werden sie alsbald in Kraft treten (vgl. T&E (2024): Tolling: the highway to green trucking. How to implement the Eurovignette reform to clean up trucks. March 2024 (update)). Die Schweiz hinkt mit ihrer sehr späten Weiterentwicklung der LSVA deutlich hinterher. Die EU-Wegekostenrichtlinie sieht vor, dass auch elektrisch angetriebene Lastwagen Maut bezahlen müssen, wenn auch ein Abschlag auf die Maut von 50-75% für diese Fahrzeuge vorgesehen ist. Das heisst, in den umliegenden Ländern in Europa endet die Totalbefreiung von elektrischen Lastwagen ca. 6 Jahre früher als dies bei uns geplant ist (sofern es eine Totalbefreiung für eLKW überhaupt gegeben hat). Es ist aus unserer Sicht unverständlich, warum die Totalbefreiung in der Schweiz so lange andauern soll.

Im Sinne der Versorgungssicherheit sollen Elektrofahrzeuge, die zu intelligentem oder bidirektionalem Laden in der Lage sind, vom Bund mit einem zusätzlichen LSVA-Rabatt bevorzugt werden können.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja. Schon heute ist es so, dass die Zuordnung zu den Abgabekategorien in der Verordnung erfolgt. Für jede Abklassierung eine Gesetzesänderung anzustossen, würde bedeuten, dass die LSVA ihre Funktion nicht mehr erfüllen könnte, jeweils auch einen finanziellen Anreiz darzustellen, Fahrzeuge der umweltfreundlichsten verfügbaren Technologie anzuschaffen.

In der Vergangenheit hat der Bundesrat die Kategorieneinteilung zu wenig regelmässig dem neusten Stand der Technik angepasst.

Wir unterstützen den Vorschlag, die Schwellenwerte im Voraus zu kommunizieren (siehe Antwort auf Frage 11), erachten aber eine Vorlauffrist von 7 Jahren als zu lange und erwarten vom Systemwechsel, dass Abklassierungen nicht mehr aus politischen Gründen verschoben



**Weiterentwicklung LSVA - Stellungnahme Pro Natura
Basel, 22. Mai 2024**

werden, was in der Vergangenheit unter dem Vorwand der Planungssicherheit zum Teil der Fall war.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja, wir begrüßen, dass die Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb in die günstigste Kategorie eingestuft werden. Solange elektrisch angetriebene Fahrzeuge noch mit Verbrennungsmotoren in Konkurrenz stehen, ist es klimapolitisch zwingend, dass alle elektrisch betriebenen Modelle in die tiefste Abgabekategorie eingeteilt werden. Wenn die Elektromobilität den gesamten Markt abdeckt, soll eine Differenzierung nach Energieeffizienz erfolgen. Wir begrüßen, dass für den letzten Schritt nur eine Verordnungsänderung nötig ist.

Jedoch bestehen wir auch darauf, dass die EURO-VI-Fahrzeuge schon per sofort der zweitgünstigsten Abgabekategorie zugeordnet werden. Heute gibt es von den grossen Herstellern schon e- und H₂-Lastwagen aus Massenproduktion. Die EURO-VI-Lastwagen sind damit klar nicht mehr die am wenigsten umweltschädlichen Fahrzeuge und gehören darum nicht mehr in die beste Kategorie. Darüber hinaus sind die EURO-VI-Lastwagen nun schon über 10 Jahren in der günstigsten Kategorie. Die gemäss Art. 14 Abs. 3 SVAV vorgegebenen sieben Jahre in der Abgabekategorie 3 sind also schon ausgelaufen.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja, hier stimmen wir zu. Allerdings soll die EURO-VII im Jahr 2028 nicht in die beste, sondern gleich in die mittlere Kategorie eingefügt werden. Zum einen sind e- und H₂-Lkw deutlich weniger umwelt- und klimaschädlich als die EURO-VII und zum anderen ist auch der Unterschied von EURO-VI zur EURO-VII nur vergleichsweise klein. Zugleich sollen die EURO-VI-Fahrzeuge abklassiert werden, sobald EURO-VII verfügbar ist – wobei die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die beste Kategorie eingestuft werden sollen.

Wir schlagen folgendes vor:

	Aktuell	1.1.2025 (e- und H ₂ -Lkw noch totalbefreit)	1.1.2028/29 (Integration e- und H ₂ -Lkw und EURO-VII)
Kategorie 3	EURO-VI	-	e- und H ₂ -Lkw
Kategorie 2	-	EURO-VI	EURO-VII
Kategorie 1	EURO-I bis V	EURO-I bis V	EURO-I bis VI



Weiterentwicklung LSVA - Stellungnahme Pro Natura Basel, 22. Mai 2024

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja, das ist nur fair. Würde das anders gehandhabt, gäbe es den bedenklichen Anreiz, Abgabekategorien nicht nachweisen zu wollen bzw. den Nachweis zu erschweren.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Wir unterstützen den Ansatz im Prinzip, denn dieser garantiert Planungssicherheit seitens Transportunternehmen und ermöglicht damit auch Investitionen in weniger klima- und umweltschädliche Fahrzeuge, wie e-Lkw (welche in der Anschaffung teils teurer sind, aber im Betrieb dann kostengünstiger). Aber wir fordern, dass dies nur jeweils maximal fünf Jahre im Voraus gemacht wird. Das erhöht die Möglichkeit, Kostenwahrheit zu erreichen und stellt einen guten Kompromiss zwischen Kostenwahrheit und Planungssicherheit dar. Aber es darf ausserdem nicht sein, dass bei den anschliessenden Abklassierungen wiederum dem Druck zur Verzögerung und Verschiebung nachgegeben wird (vgl. Antwort zur Frage 7).

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Wir bevorzugen die erste Variante leicht. Die zweite Variante mit der Option der Investitionsbeiträge könnte zu problematischen Anreizen führen (auch wenn viele davon mit einer intelligenten Ausgestaltung minimiert werden) und birgt ein nicht unerhebliches Ausfalls- und Betrugsrisiko für den Staat.

Wir schlagen darum festverzinsliche Darlehen vom Staat (zum Selbstkostenpreis) als Alternative vor, welche zurückbezahlt werden müssen. Wir sind zwar nicht überzeugt, dass es wirklich ein grosses Problem sein sollte, dass insbesondere kleinere Transportunternehmen die Anschaffung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen finanziell nicht eigenständig stemmen können, da diese zwar in der Anschaffung, nicht aber über den Betriebs- und die Gesamtkosten teurer sind. Zudem besteht auch die Möglichkeit von Leasing oder Miete. Sollte diese Hürde des höheren Anschaffungspreises wirklich ein ernsthaftes Problem sein, wären wenn schon Darlehen statt a-fonds-perdu Investitionsbeiträge als Alternative zum Rabattsystem für elektrische Antriebe anzubieten, um diese Liquiditätsprobleme anzugehen. Die entsprechenden Darlehen könnte man zusätzlich auch auf Bau und Kauf von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge auf dem Betriebsgelände ausdehnen.



**Weiterentwicklung LSVA - Stellungnahme Pro Natura
Basel, 22. Mai 2024**

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Wir sprechen uns für die Variante 1 und allenfalls für entsprechende rückzahlungspflichtige Darlehen aus. Die Begründung dafür haben wir in der Frage 12 geliefert.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Das soll in einer wissenschaftlichen Studie, nach empirischen Kriterien angegangen, und basierend darauf vom Bundesrat entschieden werden. Diese Frage in einer Vernehmlassung zu klären, erachten wir nicht als zielführend. Zudem sollten auch keine Meinungen darüber entscheiden, sondern fundierte, datenbasierte Erkenntnisse. Darauf bestehen wir aufgrund der Tatsache, dass diejenigen Akteure, die in diesem Themenbereich das grösste Wissen haben, zugleich auch die potenziellen Profiteure einer nicht objektiv begründbaren durchschnittlichen Transportleistung sind.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Das Verlagerungsziel ist bei weitem noch nicht erreicht, aktuell stagnieren die alpenquerenden Lastwagenfahrten gar und gehen nicht weiter zurück. Daher ist es unerlässlich, die LSVA weiterzuentwickeln und diese als wichtigen Hebel zur Verlagerung zu stärken. Folgendes kann und soll möglichst rasch schon vor der anstehenden Weiterentwicklung angegangen werden:

- **Ein rascher vollumfänglicher Ausgleich der LSVA an die bereits aufgelaufene Teuerung.** Die geplante Teuerungsanpassung um 5% auf den 1.1.2025, und die einmalige Teuerungsanpassung im Jahr 2012 um weniger als ein Prozent sind deutlich tiefer als die allgemeine Teuerung von der Einführung der LSVA im Jahre 2001 bis heute von über +14.2%. Die LSVA darf nicht langsam real immer billiger werden.
- **Die rasche Abklassierung der EURO-VI in die mittlere Kategorie.** Sie ist nicht mehr besonders förderungswürdig, sondern Standard (über 90% der Fahrleistung). Da heute von den grossen Herstellern schon elektrisch angetriebene Fahrzeuge aus Massenanfertigung verfügbar sind und die EURO-VI schon seit vielen Jahren (seit 2014) verfügbar ist, macht es keinen Sinn, diese in der besten Abgabekategorie zu belassen. Faktisch besteht auch bei einer sofortigen Abklassierung von EURO-VI eine Dreiteilung nach Emissionsniveau, da Elektrofahrzeuge als dritte Kategorie bis zu Reform totalbefreit werden.
- **Die Erhöhung der LSVA-Abgabesätze,** so dass kurzfristig diese im Rahmen der Obergrenze des LVA für die Transitfahrt ausgereizt sind. Die Kostendeckung ist schlicht ungenügend. Der



**Weiterentwicklung LSVA - Stellungnahme Pro Natura
Basel, 22. Mai 2024**

Bundesrat selbst findet sie «unbefriedigend». Er könnte mit einer Erhöhung der Abgabe dagegenhalten.

Im Rahmen dieser Revision der LSVA soll folgendes ergänzt werden:

- **Anpassung der CO₂-Neuwagenflottenzielwerte für schwerer Nutzfahrzeuge im Jahr 2030 an den neuen EU-Beschluss.** Das neue CO₂-Gesetz ist beim LKW-Ziel für 2030 nicht mehr EU-analog, weil die EU seit der Botschaft des Bundesrates zum CO₂-Gesetz nach 2024 die Flottenzielwerte für schwere Fahrzeuge verschärft hat. In dieser Vorlage ist unter Änderungen andere Erlasse das Neuwagenflottenziel schwerer Fahrzeuge für 2030 an den neuesten EU-Entscheid anzupassen. Würde dazu die nächste ordentliche CO₂G-Reform abgewartet die erst 2031 in Kraft treten soll, wäre die Gleichzeitigkeit mit der EU nicht mehr gegeben. Deshalb sind in dieser Vorlage mindestens folgende drei Änderungen nötig: 1) Änderung von Art 10 Abs 2 Bst b CO₂G auf 45 % statt 70% des Zielwertes gegenüber dem massgeblichen Ausgangswert der EU, der sich auf die Zeitspanne Mitte 2020 bis Mitte 2021 bezieht. Der Bundesrat hat im Parlament zugesagt (siehe 22.061 | CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision | Rösti Albert | Votum | Das Schweizer Parlament), eine entsprechende Änderung zu unterbreiten, sobald der EU-Entscheid definitiv ist. 2) Ergänzung von Artikel 10 CO₂-Gesetz um die im Januar 2024 von der EU zusätzlichen beschlossenen Ziele für Anhänger (-7.5% CO₂-Emissionen) und Sattelanhänger (-10%) bis zum Jahr 2030. 3) Ausdehnung des Geltungsbereichs der Flottenziele für schwere Fahrzeuge auf zusätzliche Güter- und Personenverkehrskategorien per CO₂-Verordnung.

Zudem hat die EU auch Ziele für die mittelfristige Zukunft beschlossen: Die CO₂-Emissionen von neuen Lastwagen müssen in der EU im Jahr 2035 auf 35% und im Jahr 2040 auf 10% des Ausgangswertes der EU sinken. Diese Ziele müssten allerspätestens mit dem nächsten CO₂-Gesetz für die Jahre ab 2031 beschlossen werden. Die Schweiz soll bei der Verschärfung mindestens genauso strenge Vorschriften wie die EU beschliessen. Im Sinne der Erwartungssicherheit könnten auch diese Ziele zusammen mit der SVAG-Revision in Kraft gesetzt werden.

- **LSVA-Pflicht auch auf Fahrzeuge von 2.5–3.5 Tonnen ausdehnen.** Gerade bei diesen Fahrzeugen wächst die Verkehrsleistung deutlich und zudem verursachen sie erhebliche externe Effekte (bspw. Luftschadstoffbelastung). Es ist darum nur fair, dass auch für diese Fahrzeug-Kategorie des Strassengüterverkehrs ihre externen negativen Effekten (zumindest zum Teil) bepreist werden. Die LSVA-Untergrenze bei 3.5t verursacht auch Fehlanreize zu weniger Effizienz im Strassengüterverkehr. Das zeigt sich bspw. auch daran, dass in der Schweiz auffallend viele Fahrzeuge knapp unter der 3.5t-Grenze im Verkehr zugelassen sind. Dieser Fehlanreiz zu kleineren Fahrzeugen und damit Mehrfahrten kann mit einer Ausdehnung der LSVA ausgeräumt werden.
- **Einführung einer Alpentransitabgabe ATA.** Aufgrund der fixen Vorgaben der Ausgestaltung der LSVA mit ihren Kategorien, wie den Abständen zwischen den Kategorien, den Vorgaben für die teuerste Kategorie und für die verkehrende Flotte im Durchschnitt, kann der Maximalbetrag gemäss dem LVA nie vollständig erreicht werden. Für den verbleibenden Handlungsspielraum soll eine ATA eingeführt werden, so dass der Handlungsspielraum auch wirklich voll genutzt wird. Das Instrument ist im LVA vorgesehen, und damit vergleichsweise leicht umsetzbar.



**Weiterentwicklung LSVA - Stellungnahme Pro Natura
Basel, 22. Mai 2024**

- **Automatische Anpassung der LSVA an die Teuerung.** Leider wird die LSVA real immer billiger, da es die Regierung immer wieder versäumt hat, die LSVA-Ansätze der Teuerung anzupassen. Als zusätzliches Ärgernis wurden die Anpassungen auch jeweils deutlich zu spät umgesetzt. Um dieses Problem künftig zu umgehen, soll die LSVA fix an den Inflationsindex der Schweiz geknüpft werden.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es ist aus unserer Sicht wichtig, dass die Vorlage möglichst rasch umgesetzt wird und vollends in Kraft tritt. Auch wenn gewisse Teile der Vorlage im Jahr 2030 (bzw. 2028) relevant werden, wäre es dennoch sinnvoll, alle materiellen Teile der Vorlage möglichst rasch und in vollem Umfang in Kraft zu setzen.



Nationaler Verband für die
Interessen der Velofahrenden
Birkenweg 61 | CH-3013 Bern

Tel 031 318 54 11
info@pro-velo.ch | www.pro-velo.ch

Bern, 21.5.2024

Elektronisch an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
Standort: Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Stellungnahme Weiterentwicklung LSVA

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum erwähnten Geschäft und äussern uns wie folgt:

1. Zusammenfassende Bemerkungen zum Anpassungsbedarf

Wir begrüssen die generelle Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates. Zur Erinnerung: Die LSVA gilt als Schlüsselinstrument zur Realisierung des Alpenschutzartikels und stösst nach mehr als zwei Jahrzehnten an ihre Grenzen. Dies macht eine Modernisierung des Verlagerungsinstruments unerlässlich, um es zukunftsfähig zu gestalten. Die Integration von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System ist von grosser Bedeutung, um die Verlagerungseffekte der LSVA zu bewahren und gleichzeitig sicherzustellen, dass auch diese Fahrzeuge zur Deckung ihrer externen Kosten verpflichtet werden. Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, dass der Deckungsgrad der externen Kosten durch die LSVA viel zu gering ist: Die LSVA deckt heute ca. einen Drittel der externen Kosten des Schwerverkehrs. Es ist in der konservativen Schätzung des Bundes ein ungedecktes Kostentotal von jährlich etwa 1'400 Mio. Franken vorhanden, was nicht anders als «unbefriedigend» eingestuft werden kann. Noch grösser ist das Vollzugsdefizit, wenn berücksichtigt wird, dass z.B. bei den Klimakosten die aktuelle Schätzung veraltet ist (siehe Interpellation Vincenz 23.4496). Die hier vorgeschlagene Weiterentwicklung der LSVA ist nur ein erster Schritt, um die Nachhaltigkeit und Effektivität der Verlagerungswirkung zu verbessern.

Wir unterstützen die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System, fordern aber eine Ausgestaltung, die sich möglichst stark am EU-Recht orientiert. Mit dem Vorschlag des Bundesrates würde die Kosteninternalisierung der elektrisch betriebenen Fahrzeuge in der Schweiz später als in Deutschland und Österreich erfolgen. Auch die EU kann kein Interesse daran haben, dass die finanziellen Anreize in der Schweiz von jenen in EU-Staaten zu Ungunsten des Klimaschutzes und der LKW-Kilometer in der EU deutlich abweichen. Wir sehen deshalb bei der Rabattierung für elektrische LKWs in folgenden drei Punkten Anpassungsbedarf:

1. Die Totalbefreiung ist spätestens 2028 aufzuheben.

2. Die LSVA-Reduktion soll ab 2028 grösser ausfallen als 25 % (die EU erlaubt bis 50 % Reduktion für alternative Antriebe),
3. das Ende der LSVA-Rabattierung soll expliziter auf die Marktdurchdringung und die Gesamtkosten alternativer Antriebe ausgerichtet werden.

Wir gehen davon aus, dass aufgrund der tieferen Vollkosten und der kurzen Strecken im Binnenverkehr batterie-elektrische Lastwagen in der Schweiz schon in wenigen Jahren einen erheblichen Anteil und ab 2030 eine Mehrheit der neu in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ausmachen. Es kann nicht sein, dass diese Lastwagen bis 2030 totalbefreit sind und ihre (wenn auch tieferen) externen Kosten gar nicht abgedeckt werden. Der Bundesrat sollte die Botschaft dahingehend anpassen, dass durch die LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen allfällige Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden und so die LSVA in ihrer Verlagerungswirkung und Internalisierung der externen negativen Effekte gestärkt wird. Auch fordern wir eine LSVA-Ausdehnung auf Lieferwagen mit einem Gewicht von 2,5 bis 3,5 Tonnen, die pro transportierte Menge mit besonders hohen externen Kosten verbunden sind und deren Zahl in den letzten Jahren stark angestiegen ist. Weiter ist die Abklassierung der EURO-VI-Lastwagen schon auf das Jahr 2025 per Verordnung umzusetzen, da heute mit e- und H2-Lastwagen bereits schon saubere Alternativen aus Massenfertigung der grossen Fahrzeughersteller zur Verfügung stehen. Zudem soll die LSVA vollständig an die aufgelaufene, noch nicht ausgeglichene Teuerung angepasst werden – nicht nur zur Hälfte, wie der Bundesrat dies beabsichtigt hat. Künftig soll die Teuerungsanpassung über eine Indexierung in jedem Fall und automatisch erfolgen.

Eine Ausweitung der Rabattierung auf weitere alternativ betriebene Fahrzeuge, die momentan die volle LSVA entrichten (namentlich Flüssiggas, Biotreibstoffe, synthetische Treibstoffe) wäre für die Energiesicherheit und für den Klima- und Umweltschutz sehr kontraproduktiv.

Unbedingt ist im Rahmen dieser Vorlage (bei Änderungen anderer Erlasse im CO₂-Gesetz) das Neuwagenflottenziel für schwere Nutzfahrzeuge für das Jahr 2030 im Einklang mit der EU von 70 % auf 45 % des Ausstosses von 2020/2021 anzupassen. Seit der Botschaft des Bundesrates zum CO₂-Gesetz hat die EU diese Zielwerte angepasst, so dass das neuste CO₂-Gesetz bereits nicht mehr der EU-Regelung entspricht. Zusätzlich hat die EU weitere spezifische Flottenziele für Fahrzeuge mit Anhänger und Sattelaufleger für das Jahr 2030 beschlossen (92.5 % bzw. 90 % gegenüber 2020/21), die ebenfalls jetzt ins CO₂-Gesetz aufzunehmen sind. Schliesslich ist in der CO₂-Verordnung auch der Geltungsbereich für das Flottenziel der schweren Fahrzeuge EU-analog auf zusätzliche Fahrzeugtypen auszuweiten.

Anstelle von Investitionsbeiträgen sähen wir als Alternative zum Rabattsystem auch rückzahlbare Darlehen, die auch für die Errichtung der betriebseigenen Ladeinfrastruktur gewährt werden könnten.

Baldmöglichst ist die Anpassung des Landverkehrsabkommens Schweiz EU in folgenden Punkten nötig: Erhöhung der Obergrenze pro Transitfahrt, explizite lineare CO₂-Abhängigkeit der LSVA per Verordnung und stärkere Differenzierung zwischen den Fahrzeugen als die heutigen maximal 50 Prozent des Abgabesatzes.

Sobald elektrisch betriebene Neuwagen nicht mehr in erheblicher Konkurrenz zu Neuwagen mit Dieselmotor stehen, ist das gesetzliche Kriterium der LSVA-Bemessung aufgrund der Energieeffizienz per Verordnung umzusetzen. Elektrofahrzeuge, die intelligent oder bidirektional laden können, sollen im Sinne der Versorgungssicherheit von einer tieferen Abgabehöhe profitieren.

Die detaillierten Anmerkungen entlang der gestellten Fragen finden Sie im folgenden Kapitel.

2. Antworten zu den gestellten Fragen:

2.1 Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja, bei der LSVA braucht es eine Weiterentwicklung. Würde die vollständige LSVA-Befreiung von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben beibehalten, würde mittelfristig sowohl die schon heute sehr ungenügende Verlagerungswirkung der LSVA als auch die sehr ungenügende Kosteninternalisierung weiter sinken. Die LSVA muss grundsätzlich weiterentwickelt und gestärkt werden. Die Verlagerungswirkung nimmt kontinuierlich ab, die Verlagerungspolitik stagniert und die externen Kosten des Schwerverkehrs werden nur zu einem sehr tiefen Teil, nämlich nur zu circa einem Drittel dem Verursacher übertragen.

Die Ausgestaltung der LSVA muss dem Ziel möglichst nahe kommen, dass schwere Nutzfahrzeuge entsprechend ihren externen negativen Effekten Abgaben leisten müssen. Entsprechend müssen die umweltfreundlichsten der jeweils verfügbaren Antriebe über einen Rabatt verfügen. Solange alternativ angetriebene Fahrzeuge in Konkurrenz zu fossil betriebenen Fahrzeugen stehen, ist für all jene alternativ angetriebene Fahrzeuge, die bisher von der LSVA befreit sind, ein Rabatt vorzusehen. Sobald alternativ betriebene Fahrzeuge dominieren, hat sich der Rabatt weiterhin nach der Energieeffizienz zu bemessen. Der Bundesrat hat dannzumal die Verordnung entsprechend zu ändern, um die LSVA-Höhe nach dem Stromverbrauch zu bemessen.

Von diesem Grundsatz, dass sich die LSVA grösstmöglich nach dem Niveau der externen Kosten der jeweiligen Fahrzeuge bemisst, sollte nur dann abgewichen werden, wenn dies dazu führen würde, dass die LSVA-Einnahmen zur Bahnfinanzierung und der Kantone deutlich unter das heutige Niveau fallen. Dieser Fall zeichnet sich gemäss erläuterndem Bericht des Bundesrates nicht ab.

Wir vermissen im erläuternden Bericht aber Abschätzungen, wie sich verschiedene Szenarien der Fristen und Höhe der LSVA-Rabattierung für heute totalbefreite Fahrzeuge auf die CO₂-Reduktionswirkung und die Bahnfinanzierung auswirken. Der Zeitpunkt und die Höhe der LSVA-Rabattierung für Elektrofahrzeuge sollte so gewählt werden, dass der Preiswettbewerb zwischen fossilfrei und fossil betriebenen Strassengüterverkehr möglichst früh zu Gunsten der Elektromobilität entscheiden wird. Das setzt einen Variantenvergleich mit Quantifizierung des zusätzlich eingesparten Treibhausgasemissionen voraus.

Wir möchten anregen, das Ausmass der LSVA-Reduktion und die Dauer für alternative Antriebe vom Gesetzgeber nicht abschliessend festzulegen zu lassen, so dass je nach Marktdurchdringung kontraproduktive Auswirkungen (Verlangsamung der Elektrifizierung, Reduktion der BIF-Einnahmen) vermieden werden können.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Ja! Die Erhebungen des ARE zeigen, dass nur ca. ein Drittel der externen Kosten von schweren Nutzfahrzeugen durch die LSVA gedeckt werden (vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2023): Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2020). Von den 10 Rappen pro Tonnenkilometer an externe Kosten im Strassengüterverkehr werden nur 3.5 Rappen über die LSVA internalisiert, 6.5 Rappen bleiben ungedeckt und werden der Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt aufgebürdet. Der Allgemeinheit bleibt trotz der LSVA ein ungedecktes Kostentotal von etwa 1'400 Mio. Franken pro Jahr. In dieser Kostenschätzung wird ein Teil der externen Kosten sogar noch unterschätzt (siehe Ip. Vincenz 23.4496). Kurzfristig sind beim Durchschnittspreis für eine Transitfahrt die Möglichkeiten des Landverkehrsabkommens voll auszureizen. Dies trägt auch zu einem faireren Wettbewerb zwischen der Strasse und der Schiene bei. Je stärker die Schweiz sich dem Verursacherprinzip im Strassengüterverkehr annähert, desto besser für die Verlagerungspolitik und Infrastrukturfinanzierung. Um die ungedeckten Kosten zu verringern, hat der Bund per 2025 die aktuellen Kostensätze des ARE anzuwenden (siehe auch Interpellation Vincenz 23.4496).

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja, die Verlagerungswirkung der LSVA muss unbedingt gestärkt werden. Solange das Verlagerungsziel nicht erreicht ist, kann es nicht sein, dass eine Totalbefreiung von der LSVA für Fahrzeuge mit einem Antrieb ohne CO₂-Emissionen existiert. Das Verlagerungsziel kann nicht ohne wirksame Mittel wie das der LSVA erreicht werden. Zudem steht auch die Güterbahn in der Fläche finanziell unter Druck.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Kurzfristig notfalls Ja, mittelfristig nein.

Der Einbezug der elektrisch betriebenen LKWs in die maximal 25 %ige Spreizung zwischen den Kategoriengrenzen kann nur eine Notlösung sein, falls die EU es nicht tolerieren würde, dass die Schweiz, die für eLKWs einen tieferen Abgabesatz ausserhalb dieser im LVA vorgesehenen Spreizung wählt. Weil die EU für Elektrofahrzeuge ihren Mitgliedstaaten eine Mautreduktion um bis zu 50 % gegenüber Diesel-LKW erlaubt, sehen wir nicht, weshalb es nicht im Sinne der EU sein soll, wenn die Schweiz dasselbe täte.

Kostenwahrheit im Schwerverkehr bedürfte ca. einer Verdreifachung der LSVA-Tarife, was eine Änderung am Abkommen erfordern würde. Wir unterstützen die Vorgehensweise, die jetzige Weiterentwicklung der LSVA im Rahmen des aktuell geltenden Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU (LVA) als pragmatisch und nachvollziehbaren Zwischenschritt. Wir betonen aber, dass der Handlungsspielraum innerhalb des Rahmens des LVA bei weitem nicht ausgereizt ist und dieser zur Erhöhung der Internalisierung der externen Kosten des Schwerverkehrs maximiert werden soll.

Eine vollständige Anpassung der LSVA an die seit der LSVA-Einführung aufgelaufene Teuerung ist ein erster und wichtiger Schritt. Ansonsten wird die LSVA in realen Werten immer billiger. Zudem sollte auch die Erhöhung der LSVA-Ansätze bzw. die Abklassierung der EURO-VI per 2025 durch die Verordnung umgesetzt werden. Es ist ein Missstand, dass der gewichtete Durchschnitt für eine Fahrt von einem 40 t-Fahrzeug durch die Schweiz im Jahr 2022 nur 284 Franken betrug. Dabei könnte dieser bei 325 Franken plus vollständige Teuerung (ca. 14 % seit Einführung der LSVA), d.h. 370 Franken liegen. Somit fällt die LSVA für die Fahrt durch die Schweiz im Durchschnitt etwa 85 Franken tiefer aus als das LVA maximal ermöglicht.

Mittelfristig, ist eine Anpassung des Landverkehrsabkommens Schweiz EU anzustreben, um die maximalen Abgabesätze erheblich zu erhöhen und damit eine vollständige Internalisierung der externen Kosten zu erreichen.

Für die langfristige Verlagerungswirkung der LSVA ist es wichtig, dass die Energieeffizienz auch als Kriterium aufgenommen wird. Wir unterstützen deshalb den neuen Buchstaben c von Artikel 8 Absatz 2 sehr, der dafür die Rechtsgrundlage schafft. Der Abstand zwischen den verschiedenen LSVA-Kategorien sollten in Zukunft, mit einem neuen LVA, noch grösser ausfallen. Die aktuellen LVA-Vorgaben mit den 25 %-igen Abgabe-Unterschied zwischen den LSVA-Kategorien werden den effektiven Verhältnissen der Unterschiede der Fahrzeuge bezüglich der externen Kosten nicht gerecht. Es braucht eine grössere Spreizung zwischen einem relativ sauberen eLkw und den besten Verbrenner-LKW und dann zu einem Lastwagen der EURO I. Dass die EU

eine stärkere Spreizung der Abgabehöhe der Schweizer LSVA tolerieren würde, scheint uns in Anbetracht der Kompetenz der EU-Staaten für eine Rabattierung von bis zu 50 % für rein elektrische Fahrzeuge plausibel.

3. Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja. Es ist wichtig, dass die LSVA mittelfristig auch auf elektrische Lastwagen ausgedehnt wird. Weil in der EU elektrisch betriebene LKWs ebenfalls von einer tieferen Bepreisung profitieren, stellt dies eine Angleichung an die EU-Politik dar und ist auch im Sinne des EU-Anliegens eines europaweiten level playing field.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Ja, wir unterstützen den Vorschlag, dass Elektrofahrzeuge von einer reduzierten LSVA profitieren. Fahrzeuge mit Hybrid-Antrieb, Flüssiggasantrieb oder Biotreibstoffen weisen eine Ökobilanz auf, die nur sehr wenig besser ist als jene von Fahrzeugen mit Dieselmotor. Auch ein reduzierter Tarif mit synthetischen Treibstoffen angetriebene Fahrzeuge wäre mit dem gesetzlichen Kriterium der Energieeffizienz nicht vereinbar, weil die Herstellung dieser Treibstoffe deutlich energieintensiver ist als rein elektrisch betriebene LKWs. Netto Null Treibhausgase für alle klimaschädlichen Sektoren ist nur möglich, wenn diese Treibstoffe mittelfristig nur in nicht elektrifizierbaren Sektoren wie z.B. dem Flugverkehr eingesetzt werden. Würde der Kreis der Fahrzeuge mit LSVA-Rabatt zu Gunsten von Biotreibstoffen oder Flüssiggas ausgeweitet, wäre die Reform umweltpolitisch kontraproduktiv.

Die Frist, ab wann elektrisch angetriebene Fahrzeuge einer reduzierten LSVA zu unterstellen, ist so zu wählen, dass die Marktdurchdringung der Elektromobilität nicht verlangsamt wird. Die Marktdurchdringung wird primär von durch die CO₂-LKW-Flottenziele gesteuert, die sich direkt auf die in der Schweiz und in der EU verfügbaren Fahrzeuge auswirkt. Für ein klares Preissignal ist es deshalb wichtig, dass gleichzeitig über die LKW-Flottenziele und über das Enddatum der LSVA-Befreiung legiferiert wird. Das neueste CO₂-Gesetz ist bereits massiv veraltet (-30 % statt wie in der EU -55 % im Jahr 2030).

Eine geschickt gewählte Frist und Höhe der Rabattierung verstärkt den Klimaschutz, indem zusätzliche Fahrzeughalter ein alternativ angetriebenes Fahrzeug beschaffen, weil sie vom auslaufenden Rabatt profitieren wollen, der die Betriebskosten von elektrisch betriebenen LKWs soweit senkt, dass sich ihre Anschaffung finanziell lohnt. Eine schlecht gewählte Frist für den Wechsel von der Vollbefreiung zur Teilbefreiung bremst die Elektrifizierung und vermindert so die CO₂-Reduktion. Beim Entscheid, wie viele

Jahre nach Inkraftsetzung der LSVA-Rabatt für Elektrofahrzeuge beendet wird, soll der Bundesrat entweder einen gewissen Handlungsspielraum haben oder aber das Ende der Rabattierung soll im Gesetz explizit von einer bestimmten Marktdurchdringung abhängig gemacht werden. Kurz vor Erreichen dieser Schwelle kann die Elektrifizierung der LKWs so von einem zusätzlichen Schub profitieren.

In Anbetracht der klimapolitischen Ziellücke der Schweiz ist dieser Effekt hoch willkommen und reduziert das Ausmass an CO₂-Zertifikaten, die von der Schweiz zur Einhaltung des 2030er-Reduktionsziels zu Lasten der Bundeskasse finanziert werden müssen.

Für die Verlagerungsfunktion und die Finanzierungsfunktion der LSVA ist der baldige Einbezug der elektrisch betriebenen Fahrzeuge zwingend. Auch die Verfassungsbestimmung, den Schwerverkehr im Ausmass der externen Kosten zu bepreisen, ist mit einer Totalbefreiung kaum vereinbar. Denn auch Lastwagen mit Elektroantrieb verursachen hohe externe Kosten, bspw. Lärm, Boden-, Energie- und Ressourcenverbrauch, Unfälle, Stau etc.. Da die Zusammensetzung der Lastwagenflotte mit und ohne elektrischen Antrieb in der Schweiz sich erst mittelfristig abzeichnen wird, sollte man besser früher als später eine Integration dieser Fahrzeuge vorsehen. Wir befürworten eine LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bis maximal 2028, ab dieser Periode kann die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs anschliessend durch eine Rabattierung gefördert werden.

Eine Totalbefreiung bis Ende 2030 sehen wir als zu lang an. Bis dann werden die Vollkosten (TCO) der batterieelektrischen Fahrzeuge schon deutlich unter jene von Diesel-LKW gesunken sein, und elektrische Lastwagen werden sich in der Schweiz mit den kurzen Transportdistanzen grossflächig durchgesetzt haben. Die im erläuternden Bericht erwähnten Schätzungen der Marktdurchdringung halten wir für sehr konservativ, wurde doch seither das Flottenziel der EU von -30 % im Jahr 2030 auf -55 % verschärft, was die Elektrifizierung deutlich beschleunigen wird.

In der EU wurde die Modernisierung der Maut über eine Revision der EU-Wegekostenrichtlinie schon vor einigen Jahren beschlossen und wird in sehr vielen Ländern entweder schon umgesetzt oder werden alsbald eingeführt. So haben bspw. Österreich und Deutschland die Maut-Reformen umgesetzt, in Belgien und den Niederlanden werden sie alsbald in Kraft treten (vgl. T&E (2024)): Tolling: the highway to green trucking. How to implement the Eurovignette reform to clean up trucks. March 2024 (update)). Die Schweiz hinkt mit ihrer sehr späten Weiterentwicklung der LSVA deutlich hinterher. Die EU-Wegekostenrichtlinie sieht vor, dass auch elektrisch angetriebene Lastwagen Maut bezahlen müssen, wenn auch ein Abschlag auf die Maut von 50-75 % für diese Fahrzeuge vorgesehen ist. Das heisst, in den umliegenden Ländern in Europa endet die Totalbefreiung von elektrischen Lastwagen ca. 6 Jahre früher als dies bei uns geplant ist (sofern es eine Totalbefreiung für eLKWs überhaupt gegeben hat). Es ist aus unserer Sicht unverständlich, warum die Totalbefreiung in der Schweiz so lange andauern soll.

Im Sinne der Versorgungssicherheit sollen Elektrofahrzeuge, die zu intelligentem oder bidirektionalem Laden in der Lage sind, vom Bund mit einem zusätzlichen LSVA-Rabatt bevorzugt werden können.

4. Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja. Schon heute ist es so, dass die Zuordnung zu den Abgabekategorien in der Verordnung erfolgt. Für jede Abklassierung eine Gesetzesänderung anzustossen, würde bedeuten, dass die LSVA ihre Funktion nicht mehr erfüllen könnte, jeweils auch einen finanziellen Anreiz darzustellen, Fahrzeuge der umweltfreundlichsten verfügbaren Technologie anzuschaffen.

In der Vergangenheit hat der Bundesrat die Kategorieneinteilung zu wenig regelmässig dem neusten Stand der Technik angepasst.

Wir unterstützen den Vorschlag, die Schwellenwerte im Voraus zu kommunizieren (siehe Antwort auf Frage 11), erachten aber eine Vorlaufzeit von 7 Jahren als zu lange und erwarten vom Systemwechsel, dass Abklassierungen nicht mehr aus politischen Gründen verschoben werden, was in der Vergangenheit unter dem Vorwand der Planungssicherheit zum Teil der Fall war.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja, wir begrüssen, dass die Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb in die günstigste Kategorie eingestuft werden. Solange elektrisch angetriebene Fahrzeuge noch mit Verbrennungsmotoren in Konkurrenz stehen, ist es klimapolitisch zwingend, dass alle elektrisch betriebenen Modelle in die tiefste Abgabekategorie eingeteilt werden. Wenn die Elektromobilität den gesamten Markt abdeckt, soll eine Differenzierung nach Energieeffizienz erfolgen. Wir begrüssen, dass für den letzten Schritt nur eine Verordnungsänderung nötig ist.

Jedoch bestehen wir auch darauf, dass die EURO-VI-Fahrzeuge schon per sofort in die zweitgünstige Abgabekategorie zugeordnet werden. Heute gibt es von den grossen Herstellern schon e- und H2-Lastwagen aus Massenproduktion. Die EURO-VI-Lastwagen sind damit klar nicht mehr die am wenigsten umweltschädliche Fahrzeuge und gehören darum nicht mehr in die beste Kategorie. Darüber hinaus sind die EURO-VI-Lastwagen nun schon über 10 Jahre in der günstigsten Kategorie. Die gemäss Art. 14 Abs. 3 SVAV vorgegebenen sieben Jahre in der Abgabekategorie 3 sind also schon ausgelaufen.

9. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?*

Ja, hier stimmen wir zu. Allerdings soll die EURO-VII im Jahr 2028 nicht in die beste, sondern gleich in die mittlere Kategorie eingefügt werden. Zum einen sind e- und H2-Lkw deutlich weniger umwelt- und klimaschädlich als die EURO-VII und zum anderen ist auch der Unterschied von EURO-VI zur EURO-VII nur vergleichsweise klein. Zugleich sollen die EURO-VI-Fahrzeuge abklassiert werden, sobald EURO-VII verfügbar ist – wobei die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die beste Kategorie eingestuft werden sollen. Wir schlagen folgendes vor:

	Aktuell	1.1.2025 (e- und H ₂ -Lkw noch totalbefreit)	1.1.2028/29 (Integration e- und H ₂ -Lkw und EURO-VII)
Kategorie 3	EURO-VI	-	e- und H ₂ -Lkw
Kategorie 2	-	EURO-VI	EURO-VII
Kategorie 1	EURO-I bis V	EURO-I bis V	EURO-I bis VI

10. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?*

Ja, das ist nur fair. Würde das anders gehandhabt, gäbe es den bedenklichen Anreiz, Abgabekategorien nicht nachweisen zu wollen bzw. den Nachweis zu erschweren.

5. Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. *Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?*

Wir unterstützen den Ansatz im Prinzip, denn dieser garantiert Planungssicherheit seitens Transportunternehmen und ermöglicht damit auch Investitionen in weniger klima- und umweltschädliche Fahrzeuge, wie e-Lkw (welche in der Anschaffung teils teurer sind, aber im Betrieb dann kostengünstiger). Aber wir fordern, dass diese nur jeweils maximal fünf Jahre im Voraus gemacht wird. Das erhöht die Möglichkeit, Kostenwahrheit zu erreichen und stellt ein guter Kompromiss zwischen Kostenwahrheit und Planungssicherheit dar. Aber es darf ausserdem nicht sein, dass bei den anschliessenden Abklassierung wiederum dem Druck zur Verzögerung und Verschiebung nachgegeben wird (vgl. Antwort zur Frage 7).

6. Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Wir bevorzugen die erste Variante leicht. Die zweite Variante mit der Option der Investitionsbeiträge könnte zu problematischen Anreizen führen (auch wenn viele davon mit einer intelligenten Ausgestaltung minimiert werden) und birgt ein nicht unerhebliches Ausfalls- und Betrugsrisiko für den Staat.

Wir schlagen darum festverzinsliche Darlehen vom Staat (zum Selbstkostenpreis) als Alternative vor, welche zurückbezahlt werden müssen. Wir sind zwar nicht überzeugt, dass es wirklich ein grosses Problem sein sollte, dass insbesondere kleinere Transportunternehmen die Anschaffung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen finanziell nicht eigenständig stemmen können, da diese zwar in der Anschaffung, nicht aber über den Betriebs- und die Gesamtkosten teurer sind. Zudem besteht auch die Möglichkeit von Leasing oder Miete. Sollte diese Hürde des höheren Anschaffungspreises wirklich ein ernsthaftes Problem sein, wären wenn schon Darlehen statt a-fonds-perdu Investitionsbeiträge als Alternative zum Rabattsystem für elektrische Antriebe anzubieten, um diese Liquiditätsprobleme anzugehen. Die entsprechenden Darlehen könnte man zusätzlich auch auf Bau und Kauf von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge auf dem Betriebsgelände ausgedehnt werden.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Wir sprechen uns für die Variante 1 und allenfalls für entsprechende rückzahlungspflichtige Darlehen aus. Die Begründung dafür haben wir in der Frage 12 geliefert.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Das soll in einer wissenschaftlichen Studie, nach empirischen Kriterien, angegangen werden und basierend darauf vom Bundesrat entschieden werden. Diese Frage in einer Vernehmlassung zu klären, erachten wir nicht als zielführend. Zudem sollten auch keine Meinungen darüber entscheiden, sondern fundierte, datenbasierte Erkenntnisse. Darauf bestehen wir aufgrund der Tatsache, dass diejenigen Akteure, die in diesem Themenbereich das grösste Wissen haben, zugleich auch die potenziellen Profiteure einer nicht objektiv begründbaren durchschnittlichen Transportleistung sind.

7. Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

8. Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVa weiterentwickelt werden könnte?

Das Verlagerungsziel ist bei weitem noch nicht erreicht, aktuell stagnieren die alpenquerenden Lastwagenfahrten gar und gehen nicht weiter zurück. Daher ist es unerlässlich, die LSVa weiterzuentwickeln und diese als wichtigen Hebel zur Verlagerung zu stärken. Folgendes kann und soll möglichst rasch, schon vor der anstehenden Weiterentwicklung angegangen werden:

- Ein rascher vollumfänglicher Ausgleich der LSVa an die bereits aufgelaufene Teuerung. Die geplante Teuerungsanpassung um 5 % auf den 1.1.2025, und die einmalige Teuerungsanpassung im Jahr 2012 um weniger als ein Prozent sind deutlich tiefer als die allgemeine Teuerung von der Einführung der LSVa im Jahre 2001 bis heute von über +14.2 %. Die LSVa darf nicht langsam real immer billiger werden.
- Die rasche Abklassierung der EURO-VI in die mittlere Kategorie. Sie ist nicht mehr besonders förderwürdig, sondern Standard (über 90 % der Fahrleistung). Da heute von den grossen Herstellern schon elektrisch angetriebene Fahrzeuge aus Massenfertigung verfügbar sind und die EURO-VI schon seit vielen Jahren (seit 2014) verfügbar ist, macht es keinen Sinn, diese in der besten Abgabe Kategorie zu belassen. Faktisch besteht auch bei einer sofortigen Abklassierung von EURO-VI eine Dreiteilung nach Emissionsniveau, da Elektrofahrzeuge als dritte Kategorie bis zu Reform totalbefreit werden.
- Die Erhöhung der LSVa-Abgabesätze, so dass kurzfristig diese im Rahmen der Obergrenze des LVA für die Transitfahrt ausgereizt sind. Die Kostendeckung ist schlicht ungenügend. Der Bundesrat selbst findet sie «unbefriedigend». Er könnte mit einer Erhöhung der Abgabe dagegenhalten.

Im Rahmen dieser Revision der LSVa soll folgendes ergänzt werden:

- Anpassung der CO₂-Neuwagenflottenzielwerte für schwerer Nutzfahrzeuge im Jahr 2030 an den neuen EU-Beschluss. Das neue CO₂-Gesetz ist beim LKW-Ziel für 2030 nicht mehr EU-analog, weil die EU seit der Botschaft des Bundesrates zum CO₂-Gesetz nach 2024 die Flottenzielwerte für schwere Fahrzeuge verschärft hat. In dieser Vorlage ist unter Änderungen andere Erlasse das Neuwagenflottenziel schwerer Fahrzeuge für 2030 an den neuesten EU-Entscheid anzupassen. Würde dazu die nächste ordentliche CO₂G-Reform abgewartet, die erst 2031 in Kraft treten soll, wäre die Gleichzeitigkeit mit der EU nicht mehr gegeben. Deshalb sind in dieser Vorlage mindestens folgende drei Änderungen nötig:
 - 1) Änderung von Art 10 Abs 2 Bst b CO₂G auf 45 % statt 70 % des Zielwertes gegenüber dem massgeblichen Ausgangswert der EU, der sich auf die Zeitspanne Mitte 2020 bis Mitte 2021 bezieht. Der Bundesrat hat im Parlament zugesagt (siehe 22.061 | CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision | Röstli Albert | Votum | Das Schweizer Parlament), eine entsprechende Änderung zu unterbreiten, sobald der EU-Entscheid definitiv ist.

2) Ergänzung von Artikel 10 CO₂-Gesetz um die im Januar 2024 von der EU zusätzlichen beschlossenen Ziele für Anhänger (-7.5 % CO₂-Emissionen) und Sattelanhänger (-10 %) bis zum Jahr 2030.

3) Ausdehnung des Geltungsbereichs der Flottenziele für schwere Fahrzeuge auf zusätzliche Güter- und Personenverkehrskategorien per CO₂-Verordnung.

- Zudem hat die EU auch Ziele für die mittelfristige Zukunft beschlossen: Die CO₂-Emissionen von neuen Lastwagen müssen in der EU im Jahr 2035 auf 35 % und im Jahr 2040 auf 10 % des Ausgangswertes der EU sinken. Diese Ziele müssten allerspätestens mit dem nächsten CO₂-Gesetz für die Jahre ab 2031 beschlossen werden. Die Schweiz soll bei der Verschärfung mindestens genauso strenge Vorschriften wie die EU beschliessen. Im Sinne der Erwartungssicherheit könnten auch diese Ziele zusammen mit der SVAG-Revision in Kraft gesetzt werden.
- LSVA-Pflicht auch auf Fahrzeuge von 2.5–3.5 Tonnen ausdehnen. Gerade bei diesen Fahrzeugen wächst die Verkehrsleistung deutlich und zudem verursachen sie erhebliche externe Effekte (bspw. Luftschadstoffbelastung). Es ist darum nur fair, dass auch diese Fahrzeug-Kategorie des Strassengüterverkehrs ihre externen negativen Effekten (zumindest zum Teil) bepreist werden. Die LSVA-Untergrenze bei 3.5t verursacht auch Fehlanreize zu weniger Effizienz im Strassengüterverkehr. Das zeigt sich bspw. auch daran, dass in der Schweiz auffallend viele Fahrzeuge knapp unter der 3.5t Grenze im Verkehr zugelassen sind. Diesen Fehlanreiz zu kleineren Fahrzeugen und damit Mehrfahrten kann mit einer Ausdehnung der LSVA ausgeäumt werden.
- Einführung einer Alpentransitabgabe ATA. Aufgrund der fixen Vorgaben der Ausgestaltung der LSVA mit ihren Kategorien, wie den Abständen zwischen den Kategorien, den Vorgaben für die teuerste Kategorie und für die verkehrende Flotte im Durchschnitt, kann der Maximal-betrag gemäss dem LVA nie vollständig erreicht werden. Für den verbleibenden Handlungsspielraum soll eine ATA eingeführt werden, so dass der Handlungsspielraum auch wirklich voll genutzt wird. Das Instrument ist im LVA vorgesehen, und damit vergleichsweise leicht umsetzbar.
- Automatische Anpassung der LSVA an die Teuerung. Leider wird die LSVA real immer billiger, da es die Regierung immer wieder versäumt hat, die LSVA-Ansätze der Teuerung anzupassen. Als zusätzliches Ärgernis wurden die Anpassungen auch jeweils deutlich zu spät umgesetzt. Um dieses Problem künftig zu umgehen, soll die LSVA fix an den Inflationsindex der Schweiz geknüpft werden.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es ist aus unserer Sicht wichtig, dass die Vorlage möglichst rasch umgesetzt wird und vollends in Kraft tritt. Nur weil gewisse Teile der Vorlage im Jahr 2030 (bzw. 2028) relevant werden, wäre es dennoch sinnvoll, alle materiellen Teile der Vorlage möglichst rasch und in vollem Umfang in Kraft zu setzen.

Besten Dank und freundliche Grüsse

Pro Velo Schweiz

Christoph Merkli
Leiter Infrastruktur & Politik

21.05.2024 14:12:00/cmm/https://proveloschweiz.sharepoint.com/sites/PVCH/Freigegebene
Dokumente/General/5_Infrastruktur_Politik/55_Projekte_Aktionen_Geschäfte/556_Verkehrsrecht/Vernehmlassungen_Stell
unghnahmen/Diverse_Stellungnahmen/2024_Weiterentwicklung_LSVA.docx

Schweizerischer Baumeisterverband, Postfach, 8042 Zürich

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

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

Romana Heuberger
Politik & Kommunikation
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

romana.heuberger@baumeister.ch

Zürich, 23. Mai 2024

Stellungnahme zur Vorlage «Weiterentwicklung der Leistungsfähigen Schwerverkehrsabgabe LSWA» - Teilrevision SVAG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Eröffnung der Vernehmlassung vom 14. Februar 2024 laden Sie interessierte Kreise ein, Stellung zum Teilrevision der Mehrwertsteuerverordnung zu nehmen.

Der Schweizerische Baumeisterverband SBV ist die gesamtschweizerische Berufs-, Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisation des Bauhauptgewerbes mit über 23 Milliarden Umsatz pro Jahr und rund 90'000 Mitarbeitenden. Mit Sektionen in allen Kantonen vertritt der SBV die Interessen von mehr als 2'500 Bauunternehmen. Das Bauhauptgewerbe erwirtschaftet rund fünf Prozent der Schweizer Wertschöpfung (BIP). Der SBV ist die Organisation der Arbeitswelt für den Hoch- und Tiefbau und engagiert sich als Verbundpartner mit Bund und Kantonen für eine zukunftsorientierte Bildung. Als einer der grössten Sozialpartner der Schweiz setzt er sich für faire und wirtschaftliche Arbeitsbedingungen in der Branche ein.

Der SBV steht der Weiterentwicklung der LSWA in der zur Vernehmlassung stehenden Form kritisch gegenüber. Für die Revision sind dem SBV folgende Kernanliegen wichtig, welche in der aktuellen Vorlage nicht berücksichtigt sind:

- Die nachhaltige und ausreichende Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds BIF (und des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF) muss sichergestellt werden.
- Ein kontinuierlicher und konstanter Ertrag zur Finanzierung der Fonds ist durch eine emissionsgerechte Abgabe und Klassierung des Schwerverkehrs unter Berücksichtigung aller neuen Technologien im Abgabekonzept sicherzustellen.
- Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Bahn soll insbesondere mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur und einem gut funktionierenden Cargo-Angebot unterstützt werden. Das aktuelle Angebot von SBB-Cargo entspricht in vielen Teilen nicht den Bedürfnissen der Wirtschaft.
- Die Tarifobergrenzen für die LSWA sind weiterhin auf Gesetzesstufe zu verankern.

- Die externen Kosten dürfen nicht das (einzige) Richtmass für die Tarife sein.
- Die Planungs- und Investitionssicherheit für die Transportunternehmen ist zentral und deshalb auf Gesetzesstufe zu verankern und nicht in der Verordnung.
- Die flankierenden Massnahmen müssen ebenfalls gesetzlich abgesichert sein.
- Nebst Rabatten braucht es zwingend Investitionsbeiträge (Variante 2).
- Die Prozentzahlen der Rabatte sollen im Sinne einer Anschubfinanzierung degressiv über 5 Jahre verteilt sein, startend bei 30-50% im ersten Jahr und pro Jahr 5-10% skalierend bis 100% erreicht. Dabei muss es sich um à fonds perdu-Beiträge handeln – unabhängig von der Transportleistung. Die Finanzierung darf nicht über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) erfolgen.
- Der Erwerb von Lastwagen soll an eine 7-jährige Sicherheit der Investition gekoppelt werden. Das heisst, die Investitionsplanung inklusive der Ausgaben für die LSVA soll während der gesamten durchschnittlichen Nutzungsdauer eines Lastwagens von 7 Jahren gesichert sein.

Im Folgenden beantworten wir im Detail die gestellten Fragen aus Sicht unserer Mitglieder.

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Grundsätzlich Ja. Die Revision soll sich jedoch ausschliesslich auf die Integration von elektrisch betriebenen Fahrzeugen konzentrieren. Auf Regelungen betreffend einer allfälligen späteren Übernahme der Eurovignetten-Richtlinien ist zu verzichten. Fahrzeuge, die schon im Verkehr sind, sollen bis zum Ende der Nutzungsdauer in der niedrigsten Stufe verbleiben. Höhere Tarife sollen nur für Neuzulassungen gelten.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Der SBV ist erstaunt darüber, dass im Bericht zur LSVA-Weiterentwicklung zwar eine Liste von Kostenfaktoren aufgeführt ist, jedoch keine Aussagen zum **Nutzen des Strassentransports** für Wirtschaft und Gesellschaft gemacht werden. Die Leistungen der Branche betreffend der Ver- und Entsorgung in der Schweiz werden komplett ausgeblendet. Auch für das Bauhauptgewerbe ist die Strassen-Transportlogistik von zentraler Bedeutung.

Betreffend Kostenberechnung beschränkt sich das ARE stets nur auf die Kostenseite, obwohl in Art. 7, Abs. 3 SVAG festgehalten ist, dass die Berechnung «periodisch nachgeführt» wird und dem «jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen» muss. Darunter müssen aus Sicht des SBV jedoch **Kosten und Nutzen** fallen, d.h. alle Parameter, die den Kostendeckungsgrad des Schwerverkehrs negativ oder auch **positiv** beeinflussen. Es wird der Eindruck erweckt, dass dem Schwerverkehr möglichst hohe Kosten angelastet werden sollen. Wir erlauben uns den Hinweis, dass die Schadstoff-Emissionen pro Fahrzeug in den letzten Jahren mit der Modernisierung der Flotte hin zu EURO-Norm VI praktisch auf Null gesunken sind.

Der SBV lehnt jede Neudefinition des Kostendeckungsprinzips bzw. der externen Kosten ab. Wir erachten es zudem als zentral, dass für die LSVA-Abgabe eine Berechnungsmethode definiert wird,

welche nicht ständig und willkürlich angepasst wird/werden kann/werden muss. Eine indirekte Kompetenzdelegation an die EU lehnen wir ab.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVa gestärkt werden muss?

NEIN. Um mehr Güter auf die Bahn zu bringen, muss primär die Qualität des Schienengüterverkehrs bezüglich Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit gegenüber heute deutlich gesteigert werden und nicht der Strassentransportverkehr zusätzlich belastet werden. Aus Sicht des SBV hat SBB-Cargo grundlegende Probleme. Obwohl die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr im 2014 neu definiert wurden, schafft es SBB-Cargo nicht, einen wirtschaftlich attraktiven und zuverlässigen Güterverkehr in der Schweiz sicherzustellen. Solange die SBB ihre diesbezüglichen Hausaufgaben nicht gemacht hat, ist eine weitere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schienen unrealistisch. Eine Schwächung der Strasse mittels höherer LSVa-Tarife würde deshalb nur Mehrkosten für die Unternehmen bzw. deren Kunden bringen, aber keine Verlagerung des Güterverkehrs.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVa innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVa den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

JA. Das Landverkehrsabkommen mit der EU muss in bestehender Form beibehalten werden. Von Anpassungen beim Regulativ für die Strassen ist abzusehen. Sonntags-, Nachtfahr- und Kabotageverbot sowie das Verbot von Gigalinern sind für die Zukunft des gesamten Schweizer Güterverkehrs (Strasse UND Schiene) und für dessen Akzeptanz von existentieller Bedeutung; sie dürfen nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVa

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVa aufgenommen werden können?

JA.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVa integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Für einen «sanften» Übergang, der die Planungssicherheit der Unternehmen berücksichtigt und das Risiko von Investitionsstopps vermindert, braucht es ein schrittweises Vorgehen weg von der Totalbefreiung hin zu «normalen Tarifen». 2031 ist deshalb der richtige Zeitpunkt. Aus Sicht des SBV ist es wichtig, dass die Infrastrukturfonds BIF/NAF auch in Zukunft genügend alimentiert sind. Dabei sind neue Technologien in der Tarifgestaltung stets zu berücksichtigen.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. **Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?**

JA.

8. **Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?**

JA. Bis zur Einführung der EURO VII (voraussichtlich 2027) sollen Neuzulassungen im EURO VI- bzw. im niedrigsten Tarif verbleiben. Zudem sollen die neuen Tarife nur für Neuzulassungen angewendet werden.

9. **Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?**

JA

10. **Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?**

JA

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. **Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?**

JA

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. **Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?**

Variante 2: Rabatt **oder** Investitionsbeiträge

13. **Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?**

Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind in Anschaffung und Betrieb sehr viel teurer als Diesel-Lastwagen. Der Anschaffungspreis liegt derzeit um einen Faktor 2 höher und ist ein zentrales Hindernis für die beschleunigte Dekarbonisierung im Strassentransport. Kleinen und mittleren Betrieben fehlt oft das Geld, um ihre Fahrzeugflotte rasch zu modernisieren. Investitionsbeiträge sind deshalb zentrale Voraussetzung für die Erneuerung und das zentrale Element der Vorlage. Nur auf diese Weise kann Chancengleichheit für alle Mitbewerber gewährleistet werden. Rabatte nützen nichts, wenn der Kauf von elektrisch betriebenen Fahrzeugen am Kaufpreis scheitert.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Elektrisch betriebene Fahrzeuge eignen sich besonders im Nahverkehr gut. Mit dem Ansatz der «durchschnittlichen Transportleistung» würden aber ausgerechnet Betriebe benachteiligt, die vorwiegend im Nahverkehr tätig sind, weshalb dieser Ansatz nicht zielführend ist.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Der SBV ist mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf nicht einverstanden.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Vgl. Vernehmlassungsantwort ASTAG

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Vgl. Vernehmlassungsantwort ASTAG

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Baumeisterverband



Marcel Sennhauser

Vizedirektor, Leiter Politik und Kommunikation



Romana Heuberger

Senior Spezialistin Public Affairs

Office fédéral des transports OFT

3003 Berne

Envoi électronique : finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 30 mai 2024

Consultation sur le Perfectionnement de la RPLP Prise de position de routesuisse – Fédération routière suisse (FRS)

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir consulté au sujet de l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver ci-après, notre prise de position y relative.

Remarques générales

Le perfectionnement de la RPLP revêt une importance capitale pour le secteur du transport routier, ainsi qu'en général pour les transports en Suisse. L'un des principaux objectifs de ce projet est de définir l'intégration des véhicules à propulsions alternatives dans le système de taxation, avec pour enjeu de garantir la sécurité des investissements privés en faveur de ces nouvelles technologies nécessaires à la réduction des émissions de CO₂.

Bien que routesuisse soit favorable à ces objectifs sur le principe, nous ne pouvons cependant pas soutenir le projet proposé par le Conseil fédéral, car celui-ci nécessite d'importantes modifications - notamment concernant la sécurité des investissements, l'égalité de traitement et la hausse inflationniste des coûts externes générée par l'administration fédérale. En outre, il est essentiel que la législation soit formulée de manière technologiquement neutre pour ne pas biaiser ou freiner le progrès.

Remarques détaillées

Ci-après, veuillez trouver nos remarques de détails sur le projet. Les réponses au questionnaire sont jointes en annexe. Par ailleurs, routesuisse se réfère à la position de l'ASTAG et soutient l'ensemble des reformulations proposée par celle-ci dans sa prise de position.

Sécurité des investissements

Le projet mis en consultation prévoit une planification roulante basée sur un délai d'annonce de sept ans des tarifs pour chaque catégorie de véhicule. Toutefois, le projet ne prévoit pas d'ancrage de ce mécanisme dans la loi. Il est au contraire prévu de supprimer les plafonds tarifaires figurant actuellement dans la loi.

routesuisse salue la volonté d'assurer ainsi la sécurité des investissements ; nous soutenons la proposition de planification roulante sans réserve. Toutefois, afin d'en garantir le fonctionnement, le principe même de cette planification roulante doit absolument être fixé au niveau de la loi et les plafonds tarifaires doivent être conservés dans la loi également.

Allègements fiscaux

Le projet mis en consultation prévoit deux variantes d'allègements fiscaux pour les véhicules électriques : la variante 1 prévoit un rabais au niveau de la RPLP pour les véhicules électriques, alors que la variante 2 prévoit de pouvoir choisir entre un rabais ou une contribution d'investissement lors de l'achat.

routesuisse soutient la variante 2, car le prix d'achat d'un camion électrique est actuellement entre deux et quatre fois plus élevé qu'un camion Diesel (selon les catégories). Les contributions à l'investissement sont essentielles pour garantir l'accès aux véhicules à propulsion alternative à toutes les entreprises – quelle que soit leur taille. Les rabais et contributions doivent être octroyés sur une base technologiquement neutre.

Calcul des coûts externes

Le cadre légal prévoit une actualisation régulière de la redevance en fonction de l'évolution des coûts externes dus au trafic lourd. Cependant, la manière dont l'Office fédéral du développement territorial (ARE) calcule ces coûts externes contribue à créer une inflation au fil des années – qui semble davantage fondée sur une volonté politique que sur une réelle évolution de la situation. En effet, au fil du temps, de nouveaux coûts sont apparus alors que d'autres ont augmenté. Mais du côté des bénéficiaires, pratiquement aucune étude ou analyse récente n'a été menée. Pire, certains facteurs de réduction des coûts sont même volontairement ignorés au niveau du trafic routier motorisé. Cette pratique pour le moins orientée ne peut engendrer qu'une explosion des coûts externes, alors que dans la réalité les facteurs à l'origine des nuisances semblent plutôt s'améliorer (qualité de l'air, émissions de CO₂, bruit, santé, espérance de vie, etc.).

Le texte de loi actuel se base exactement sur l'art. 84 de la Constitution fédérale. Selon cet article, les recettes de la RPLP ne doivent pas dépasser les coûts externes. Les coûts externes constituent donc – en plus du tarif maximal – une limite supérieure. Cependant le projet de loi propose un changement de paradigme complet à ce sujet, en établissant les coûts externes calculés par l'administration comme un minimum.

routesuisse s'oppose fortement à la proposition qui s'écarterait du principe inscrit dans la Constitution et opérerait un changement total de paradigme sans justification. Les coûts externes doivent être évalués sur une base aussi objective que possible, en prenant en compte aussi les effets positifs. Ils doivent par ailleurs être cohérents avec les évolutions réelles et refléter les importants efforts de la branche, ainsi que les progrès réalisés.

Remarques conclusives

routesuisse rejette le projet mis en consultation et le combattra s'il demeure dans sa forme actuelle. Les modifications suivantes sont indispensables pour que nous puissions soutenir ce projet :

- L'ancrage actuel des plafonds tarifaires doit être maintenu au niveau de la loi.
- Les coûts externes ne doivent pas être le (seul) critère de référence pour les tarifs.
- La sécurité de la planification doit être inscrite au niveau de la loi et les mesures d'accompagnement doivent également être garanties par la loi.
- Outre les rabais, il faut impérativement des contributions à l'investissement conçues comme pour les transports publics.

Nous vous remercions pour la prise en compte de notre prise de position, et vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

routesuisse



Olivier Fantino
Directeur

Annexe 1

Réponses au questionnaire

Objectifs

1. *Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité d'agir pour perfectionner la RPLP ?*

Oui. La révision doit toutefois se limiter à l'intégration des véhicules à propulsion électrique. Il faut exclure toute législation anticipée.

2. *Votre évaluation rejoint-elle celle du Conseil fédéral en ce sens que le trafic lourd ne couvre pas suffisamment ses coûts externes ou que des mesures devraient être prises pour réduire les coûts externes non couverts du trafic lourd ?*

Non.

3. *Partagez-vous l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'effet de transfert de la RPLP doit être renforcé ?*

Non. Le mandat de transfert selon l'art. 84 Cst. s'applique uniquement au trafic de transit transalpin à travers la Suisse. Augmenter la RPLP dans le but de renforcer le transfert aurait comme principal effet de renchérir le transport interne et d'augmenter encore le coût de la vie. Le transfert du trafic de transit ne serait que marginalement impacté. Autrement dit, la RPLP n'est pas le bon instrument pour agir sur le transfert du trafic de transit, et une hausse des tarifs de la RPLP dans ce but ne respecterait pas le principe constitutionnel de proportionnalité.

Renforcer le transfert modal n'est possible que si la qualité (fiabilité, ponctualité) du transport ferroviaire de marchandises est renforcée ; pour cela, il faut davantage de capacités sur les lignes d'accès au nord de la Suisse, comme le Conseil fédéral le constate à juste titre dans le rapport sur le transfert 2023.

4. *Estimez-vous judicieuse la démarche consistant à perfectionner la RPLP dans les limites de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE (ATT), c'est-à-dire que la nouvelle RPLP corresponde aux dispositions actuelles de l'accord sans qu'il soit nécessaire de le modifier ?*

Oui. Dans le contexte actuel des relations entre la Suisse et l'UE, il semble illusoire de prévoir une adaptation de l'accord sur les transports terrestres – cet accord doit être maintenu dans sa forme actuelle. L'interdiction de circuler le dimanche et la nuit, l'interdiction du cabotage et l'interdiction des méga-camions sont d'une importance existentielle pour l'avenir de l'ensemble du transport de marchandises (route et rail) en Suisse ; elles ne doivent pas être mises en jeu.

Intégration proposée des véhicules à propulsion électrique dans la RPLP

5. *Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour interpréter de manière large la notion de norme EURO inscrite à l'art. 40, par. 2, ATT, afin que les véhicules à propulsion électrique puissent être intégrés à la RPLP ?*

Oui.

6. *Les véhicules à propulsion électrique devraient être intégrés à la RPLP au 1er janvier 2031. Pensez-vous que cette intégration devrait avoir lieu plus tôt ou plus tard ?*

Nous estimons que l'agenda devrait dépendre de l'évolution du parc de véhicules. Il faut en tous les cas prendre la décision dans un délai suffisant, afin de garantir la planification des coûts et la sécurité des investissements.

Catégories de redevance

7. *Soutenez-vous la proposition d'élaborer la catégorisation exacte des véhicules dans le cadre de la révision ultérieure de l'ORPL et de l'actualiser régulièrement ?*

Oui.

8. *Êtes-vous d'accord sur la proposition du Conseil fédéral de classer les véhicules à propulsion électrique dans la catégorie de redevance la plus avantageuse et de déclasser les véhicules EURO VI dans la deuxième catégorie de redevance la moins chère ?*

Oui. Le déclassement des véhicules de la norme EURO VI ne peut toutefois avoir lieu que lorsque l'intégration de véhicules à propulsion électrique est réalisée, c'est-à-dire au plus tôt en 2031. Un déclassement anticipé doit être exclu, même si des véhicules de la norme EURO VII sont disponibles avant cette date.

9. *Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules EURO VII, qui pourraient être introduits au cours des prochaines années, soient classés dans une catégorie de redevance plus avantageuse que les véhicules correspondant à des normes EURO plus anciennes ?*

Non.

10. *Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules pour lesquels l'appartenance à une catégorie de redevance ne peut pas être prouvée soient attribués à la catégorie de redevance la plus chère ?*

Oui.

Garantie de la sécurité d'investissement proposée

11. *Soutenez-vous la proposition selon laquelle le Conseil fédéral devrait communiquer sept ans à l'avance les valeurs-seuils selon lesquelles les véhicules seront classés dans les catégories de redevance ?*

Oui.

Instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique

12. *Laquelle des deux variantes des instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique favorisez-vous ? Variante 1 ou variante 2 ?*

Variante 2 : Rabais ou Contributions à l'investissement

13. *Pour quelle raison avez-vous opté pour la variante 1 ou la variante 2 à la question 12 ?*

Nous préférons la variante 2, car le prix d'achat d'un camion électrique est actuellement au moins deux fois plus élevé qu'un camion Diesel. Les petites et moyennes entreprises

de transport, en particulier, n'ont souvent pas les moyens financiers de moderniser leurs flottes de véhicules. Les contributions à l'investissement sont donc une condition centrale pour garantir une saine concurrence dans ce domaine. La variante 1 (rabais seul) avantagerait les entreprises les plus fortes sur le marché – et renforcerait leur position.

14. *À votre avis, à quel niveau devrait être fixée la prestation de transport moyenne déterminante pour le calcul des contributions d'investissement ?*

Aligner les contributions à l'investissement sur une prestation de transport moyenne n'est pas la bonne approche ; le système ne fonctionne pas dans la pratique ou conduit à un désavantage massif des entreprises de transport dans le trafic à courte distance - où les véhicules à propulsion électrique conviendraient particulièrement bien.

Adaptations législatives

15. *Approuvez-vous les modifications de loi proposées ?*

Non, nous rejetons le projet de loi et le combattons s'il reste dans sa forme actuelle. Les modifications suivantes sont indispensables pour que nous puissions soutenir ce projet :

- L'ancrage actuel des plafonds tarifaires doit être maintenu au niveau de la loi.
- Les coûts externes ne doivent pas être le (seul) critère de référence pour les tarifs.
- Une reprise ultérieure de la directive Eurovignette ne doit pas être anticipée.
- L'ensemble de la révision de la LRPLP doit se limiter aux réalités actuelles.
- La sécurité de la planification doit être inscrite au niveau de la loi.
- Les mesures d'accompagnement doivent également être garanties par la loi.
- Outre les rabais, il faut impérativement des contributions à l'investissement.
- Les contributions à l'investissement doivent être conçues comme pour les transports publics.

Autres remarques

16. *Avez-vous d'autres propositions pour perfectionner la RPLP ?*

routesuisse soutient l'ensemble des propositions de détails formulées par l'ASTAG.

17. *Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?*

Non.

Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage von Swiss eMobility

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zum Vernehmlassungsverfahren. Als Elektromobilitätsverband der Schweiz setzen wir uns für die raschmögliche Elektrifizierung unserer Mobilität ein und nehmen gerne zur vorgesehenen Teilrevision Stellung.

Swiss eMobility lehnt die vorgeschlagene Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für Elektrofahrzeugen im Schwerverkehr zum jetzigen Zeitpunkt ab. Das Besteuerungsvolumen von elektrifizierten Lastkraftwagen (E-LkW) wird noch lange vernachlässigbar bleiben. Die vorgesehene Einführung der LSVA für E-LkW erschwert hingegen den dringend benötigten Anstieg vollelektrifizierter LkW bei den Neuverkäufen. Unter Berücksichtigung der Emissionsziele, den wirtschaftlichen Interessen des Elektromobilitätsmarktes wie auch der Bereitschaft der Bevölkerung, auf eine fossilfreie Mobilität umzusteigen, sollen Elektrofahrzeuge im Schwerverkehr über 2030 hinaus von der LSVA befreit bleiben.

Sollte entgegen unserem Rat eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für Elektrofahrzeuge im Schwerverkehr eingeführt werden, fordern wir eine Erhöhung und einen verlängerten Zeithorizont der maximalen Rabattierung und der Investitionsbeiträge.

Begründung

Eine aktuelle Studie des International Council on Clean Transportation (ICCT)¹ zeigt ein hohes CO₂-Einsparpotential bei elektrifizierten Lastkraftwagen (E-LkW), das sogar deutlich höher ist als bei Personenwagen. Die batterieelektrischen Fahrzeuge im Schwerverkehr verursachen im Vergleich zu vergleichbaren Dieselfahrzeugen über die gesamte Lebensdauer **mindestens 63% weniger Emissionen**, wenn man von einem durchschnittlichen Strommix ausgeht. Wasserstoff betriebene Fahrzeuge aus dem gleichen Segment verursachen im gleichen Szenario 15% weniger Emissionen. Mit der zunehmenden Dekarbonisierung der Stromproduktion werden die Emissionen von vollelektrischen Fahrzeugen noch weiter sinken.

¹ O'Connell, Adrian et al. (2023). *A comparison of the life-cycle greenhouse gas emissions of European heavy-duty vehicles and fuels.*

Auch wenn die Energie- und Wartungskosten eines E-Lkw schon jetzt günstiger ausfallen, ist dies bei der Anschaffung noch nicht der Fall. **Der Umstieg ist deshalb mit hohen Investitionen verbunden.** Die Elektrifizierung beim Schwerverkehr befindet sich aktuell in der Markthochlaufphase. Um diese zu beschleunigen und eine entsprechende Investitionssicherheit zu gewährleisten, ist ein möglichst **langer, gesicherter Zeithorizont für die LSVA-Befreiung essenziell.** Eine LSVA-Abgabe würde eine **weitere Verteuerung der E-LkW mit sich bringen** und somit zu einer Verzögerung der Marktentwicklung führen. Eine solche Verzögerung **beeinträchtigt den erwünschten Absenkpfad der Flottenemissionen signifikant** und stellt sich diametral gegen die von der Schweizer Bevölkerung beschlossenen Klimaziele. Der Vorschlag will eine der wenigen noch übrig gebliebenen Bundesfördermassnahmen aufheben, während die Politik auf jegliche weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Elektromobilität verzichtet. Schon jetzt weist die Schweiz die europaweit schlechteste Ausgangslage für die weitere Marktentwicklung auf. Bei der Elektrifizierung des Strassenverkehrs fällt die Schweiz kontinuierlich zurück. Dieser Trend würde sich mit einer zusätzlichen LSVA für Elektrofahrzeuge im Schwerverkehr weiter akzentuieren.

Zusammengefasst befürwortet Swiss eMobility die zukünftige Kostenbeteiligung von Elektrofahrzeugen an der Infrastrukturfinanzierung durch die LSVA, **erachtet diesen Schritt im Jahr 2031 jedoch als verfrüht.** Die Elektromobilität im Bereich des Schwertransports befindet sich noch immer in einer anspruchsvollen Entwicklungsphase. Die vorgesehene Einführung der LSVA für E-LkW erschwert den so dringend benötigten Anstieg vollelektrifizierter E-LkW bei den Neuverkäufen. **Auf der anderen Seite wird das Besteuerungsvolumen an E-LkW noch sehr lange vernachlässigbar bleiben.** Zum Vergleich: wir haben heute bei den E-Autos eine Neuzulassungsanteil von rund 30%. Der Bestand beträgt aber lediglich 5%. Falls man für E-LkW von der gleichen Marktwachstumskurve wie für E-Autos ausgeht, läge der Anteil an E-LkW 2031 am Gesamtbestand bei maximal 3%. **Der Verzicht auf die LSVA bei E-LkW ist somit eine Fördermassnahme, die den Bund wenig kostet, die Elektrifizierung im Schwerverkehr jedoch signifikant beschleunigt.**

Wir danken Ihnen für eine gebührende Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen und für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Krispin Romang

Direktor Swiss eMobility

swisscleantech | Limmatstrasse 183, CH-8005 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Mittwoch, 22. Mai 2024

Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerver- kehrsabgabe LSVA

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösli

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA Stellung nehmen zu können.

Als branchenübergreifender Wirtschaftsverband mit einem Fokus auf Klima- und Energiepolitik setzt sich swisscleantech schon seit über 15 Jahren für eine CO₂-freie Mobilität ein. Mit einem Drittel der Gesamtemissionen der Schweiz ist der Verkehr aktuell der emissionsintensivste Sektor. Mehr als ein Fünftel dieser Emissionen sind wiederum auf den Güterverkehr auf der Strasse zurückzuführen. Mit 7% der Gesamtemissionen trägt der Güterverkehr demnach eine grosse Verantwortung auf dem Weg Richtung Netto-Null. Nebst der Verlagerung auf die Schiene stellt die Umstellung auf alternative Antriebe eine zentrale Massnahme in der Dekarbonisierung dar.

Dank der Befreiung von der LSVA hat der Gesamtkostenvergleich mit herkömmlichen Diesel-LKW dazu geführt, dass in den letzten Jahren eine steigende Anzahl an Transportunternehmen in elektrisch angetriebene Fahrzeuge investiert haben – allen voran in E-LKW. So waren 2023 bereits 4.2% der neu zugelassenen LKW batterieelektrisch. Doch mit der steigenden Diffusion der Fahrzeuge hat die Befreiung zunehmende Mindereinnahmen für die LSVA zur Folge.

Ziel der präsentierten Vorlage muss sein, die Integration der klimafreundlichen Fahrzeuge so zu gestalten, dass die Diffusion der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge nicht ausgebremst wird. In diesem Sinne swisscleantech begrüsst zahlreiche Aspekte der Vorlage. Jedoch besteht bei verschiedenen Aspekten Bedarf an entscheidenden Nachbesserungen.

Einbezug der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge

swisscleantech begrüsst es, dass auch elektrisch angetriebene Fahrzeuge künftig der LSVA-Pflicht unterstellt werden sollen. Auch wenn sie dank ihres CO₂-freien Betriebes einen grossen Klimavorteil gegenüber herkömmlichen Diesel-LKW vorweisen, verursachen sie Kosten (Infrastruktur, Stau etc.), für die sie mit der aktuellen Befreiung nicht aufkommen. Mit zunehmender Diffusion dieser Fahrzeuge ist dies zunehmend nicht haltbar, ohne die verfassungsmässigen Ziele der LSVA zu gefährden.

Flankierende Massnahmen

Gleichzeitig ist es wichtig, dass die Marktdiffusion der klimafreundlicheren Fahrzeuge nicht durch die neue LSVA-Pflicht gebremst wird. In dem Sinne sind die flankierenden Massnahmen zentral für diese Vorlage.

Variante II wird begrüsst

Von den zwei Varianten – Variante I (Rabattsystem) und Variante II (Rabattsystem & Investitionsbeiträge) – ist Variante II klar zu bevorzugen. Variante I würde dazu führen, dass eine bestehende Ungleichbehandlung weitergeführt würde: Bereits heute profitieren vor allem grössere Transportunternehmen, welche die beachtlichen Investitionen in Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur finanziell stemmen können, von der LSVA-Befreiung. Und je mehr Kilometer ein Unternehmen absolviert, umso mehr schlägt sich die LSVA-Befreiung bzw. -Rabattierung im Gesamtkostenvergleich zum Vorteil der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge nieder. Damit der Umstieg auf diese Fahrzeuge auch für kleinere Transportunternehmen und solche mit kürzeren Fahrdistanzen finanziell attraktiver wird, ist eine alternative Förderung in der Form von Investitionsbeiträgen unerlässlich. Mithilfe dieser können auch kleinere Unternehmen die höheren Initialkosten bewältigen und auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge umsteigen. Mit der in Variante II vorgesehenen Wahlfreiheit wird den verschiedenen Realitäten der Unternehmen Rechnung getragen.

Flexiblere Ausgestaltung

Gleichzeitig sind bei den flankierenden Massnahmen entscheidende Nachbesserungen notwendig. Im Bericht des Bundes wird korrekterweise anerkannt, dass die Entwicklung der Marktdiffusion von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in den nächsten Jahren mit vielen Unsicherheiten verbunden ist und daher schwierig zu prognostizieren ist. Gleichzeitig die Rabatte gegen oben auf 25% (und gegen unten auf 0%) zu begrenzen, ist jedoch inkonsequent und gefährlich. Denn es ist nicht auszuschliessen, dass die Gesamtkosten für die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge auch 2030 noch so hoch sind, dass eine 25%-Befreiung nicht ausreicht, um ihren Betrieb kompetitiv zu machen. In einem solchen Fall würde dies zu einer deutlichen Ausbremsung der Marktdiffusion führen – etwas, was die flankierenden Massnahmen gerade verhindern sollen.

Daher braucht es eine engere Kopplung vom Rabattsystem an die Marktdiffusion. Gleichzeitig ist es für Unternehmen und ihre Planung zentral, mit genug Vorlauf die zu erwartenden Kosten möglichst gut kennen. Dies mit der teils dynamischen Preisentwicklung (Fahrzeuge, Infrastruktur, Strom etc.) zu vereinen, ist eine grosse

Herausforderung. Um beiden dieser Tatsachen gerecht zu werden, beantragt swisscleantech, dass der Maximalrabatt mindestens verdoppelt und ergänzend ein Mindestrabatt vorgesehen wird:

Jahr	Mindestrabatt	Maximalrabatt
1	30%	50%
2	25%	40%
3	20%	30%
4	15%	20%
5	5%	10%

Mit einem solchen Modell besteht die Gefahr eines potenziellen Konflikts zwischen Marktdiffusion und Einbussen bei den LSVA-Einnahmen. So ist es nicht auszuschliessen, dass die Preise für den Betrieb eines elektrisch angetriebenen Fahrzeuges – v.a. in Bezug auf die Anschaffung des Fahrzeuges und den Aufbau der Ladeinfrastruktur – in den nächsten Jahren so stark sinken, dass z.B. ein Rabatt von 30% im ersten Jahr nicht mehr angebracht wäre und zu «unnötigen» Mindereinnahmen führen würde. Doch in Anbetracht der Investitionszyklen bei Fahrzeugen und der Dringlichkeit des Umstiegs auf alternative Antriebe sind allfällige kurzfristige Mindereinnahmen in Kauf zu nehmen – vor allem in Anbetracht der Prognose, dass die Transportleistung auf der Strasse auch künftig zunehmen und zu Mehreinnahmen bei der LSVA führen wird.

Planungs- und Investitionssicherheit

Damit die Unternehmen beim Umstieg auf klimafreundlichere Antriebe ausreichend Planungs- und Investitionssicherheit haben, braucht es bei den flankierenden Massnahmen eine Umsetzungsgarantie. Die aktuellen «kann»-Formulierungen, sowohl beim Rabattsystem als auch bei den Investitionsbeiträgen, sind unzureichend, um diese Sicherheiten zu gewährleisten.

Zudem ist basierend auf dem Gesetzestext noch unklar, wie die Investitionsbeiträge berechnet und ausgezahlt werden sollen und zu was für einem administrativen Mehraufwand sie führen werden. Auch die angedachte Rückzahlung bei Nicht-Erfüllen der durchschnittlichen Fahrleistung lässt viele Fragen offen. Hier braucht es dringend eine neue Lösung, von der auch kleinere Unternehmen, sowie jene, die hauptsächlich im Nahverkehr tätig sind, profitieren können. Ziel der Lösung muss dabei stets sein, dass ein angemessener Anteil der Mehrkosten gefördert wird. Denkbar sind hier Lösungen wie jene bei Art. 41a im neuen CO₂-Gesetz, gemäss dem Betriebe des öffentlichen Verkehrs bei der Beschaffung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb mit 75% der

Mehrkosten unterstützt werden (im Regionalverkehr). Länder wie Deutschland handhaben es bei LKW mit alternativen Antrieben ähnlich und fördern 80% der Mehrkosten.

Änderungen Fahrzeugkategorien

Der Bund sieht vor, neu 7 Jahre im Voraus zu kommunizieren, mit welchen Änderungen der Kriterien für die Abgabekategorieeinteilung zu rechnen sein wird. Dies wird ausdrücklich begrüsst. Unverständlich ist jedoch, wieso diese neue Bestimmung nur auf Verordnungsstufe geregelt wird. Um der Branche wirkliche Planungssicherheit zu gewähren, muss die Bestimmung auf der Gesetzesstufe festgehalten werden.

Wichtig ist zudem, dass diese Planungssicherheit auch in Bezug auf die künftige Einführung der EURO-VII-Norm – und der wahrscheinlich damit verbundenen Abklassierung der EURO-VI-Fahrzeuge – gewährleistet wird. Hier soll ebenfalls mindestens 7 Jahre im Voraus kommuniziert werden, wenn eine Abklassierung vorgesehen ist.

Förderung weiterer klimafreundlicher Technologien

In der Dekarbonisierung des Güterverkehrs werden neben den elektrisch angetriebenen Fahrzeugen und der Verlagerung auf die Schiene weitere Technologien eine wichtige Rolle spielen – vor allem kurz- bis mittelfristig. Damit Emissionsreduktionen auch dank erneuerbaren Treibstoffen oder innovativen Systemen wie dem Mobile Carbon Capture möglich werden, müssen diese finanziell kompetitiv sein – ansonsten werden sie von den Transportunternehmen nicht eingesetzt.

Ein Ansatz wäre, die CO₂-Emissionen eines Lastwagens als Basis für die Einteilung in die Abgabekategorien zu nehmen. Ein Wandel hin zu einem System mit CO₂-basierten Abgabekategorien würde jedoch eine Neuverhandlung des Landesverkehrsabkommens mit der Europäischen Union bedeuten. In Anbetracht des aktuellen Standes der Beziehungen mit der EU ist dies nicht realistisch. Es ist daher nachvollziehbar, dass zum aktuellen Zeitpunkt erneuerbare Treibstoffe und weitere klimafreundlichen Technologien nicht über die LSVa gefördert werden können.

Umso wichtiger ist es, dass diese Technologien in der Zwischenzeit über andere Instrumente gefördert werden – stets mit der Kostenparität gegenüber dem Betrieb von konventionellen Diesel-LKW als Ziel. Die erneuerbaren Treibstoffe wurden im Rahmen des revidierten CO₂-Gesetzes weiterhin von der Mineralölsteuer befreit. Für swisscleantech ist das die Mindestmassnahme. Weitere Massnahmen sind zu prüfen, um den Einsatz von erneuerbaren Treibstoffen kompetitiv zu machen. Entscheidend dabei ist stets, dass vorgeschrieben – und durchgesetzt – wird, dass die Produktion der erneuerbaren Treibstoffe nicht in Konkurrenz zur Lebensmittelproduktion steht, sondern nur auf Abfällen und Reststoffen basiert.

Nebst erneuerbaren Treibstoffen werden aktuell weitere innovative Ansätze entwickelt, die eine entscheidende Rolle in der Dekarbonisierung spielen können. QAPTIS, ein Spin-off der EPFL, entwickelt ein mobiles Carbon Capture System, welches bis zu 90% der Emissionen direkt am Lastwagen einfängt, welche später einlagert werden können. Vor allem in der Übergangsphase der nächsten 20-25 Jahre, in der Unternehmen von herkömmlichen auf alternative Antriebe umsteigen, können solche Technologien

entscheidend zu Emissionsreduktionen beitragen. Hier ist zwingend zu prüfen, wie diese Technologien gefördert werden und damit einen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten können.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Dr. Christian Zeyer
Co-Geschäftsführer



Gregory Germann
Mobilität

Anhang 1: Fragekatalog

Zielsetzungen

1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?*

Ja. Dass aktuell elektrisch angetriebene Fahrzeuge nicht LSVA-pflichtig sind und dadurch im Gesamtkostenvergleich bereits heute oftmals besser als Diesel-LKW abschneiden, ist im Sinn der klimatauglichen Wirtschaft. Gleichzeitig übernehmen sie wegen der Befreiung viel weniger der von ihnen verursachten externen Kosten, was mittelfristig die Ziele der LSVA gefährdet; dies ist nicht haltbar. Hier gilt es, die Deckung der externen Kosten wieder zu steigern, ohne dabei die Marktdiffusion der klimafreundlicheren Fahrzeuge zu bremsen.

2. *Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?*

swisscleantech setzt sich schon immer für eine möglichst starke Internalisierung der externen Kosten ein. Dass die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge ebenfalls der LSVA-Pflicht unterstellt werden – und dabei in die günstigste Kategorie kommen –, ist daher richtig. Denn auch wenn sie vor Ort weniger klimaschädliche Emissionen verursachen, verantworten sie andere externe Kosten wie z.B. Infrastrukturkosten.

Die Zahlen des ARE zeigen, dass die externen Kosten aktuell nur zu 62% durch gedeckt werden. Idealerweise wäre der Kostendeckungsgrad höher. Das bedeutet jedoch nicht, dass dieser künftig als erste Massnahme erhöht werden soll. Im Sinne des fairen Wettbewerbs wäre es z.B. prüfenswert, zuerst den Kostendeckungsgrad bei den Lieferwagen unter 3.5t zu steigern. So wäre es prüfenswert, eine LSVA-Pflicht auch für jene Fahrzeuge einzuführen.

3. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?*

Grundsätzlich muss ein höherer Anteil des Schienenverkehrs am Modalsplit das Ziel sein. Dass die LSVA, sprich eine Verteuerung des Güterverkehrs auf der Strasse, dies allein erreicht, ist unrealistisch. Hier braucht es sich ergänzende Push-und-Pull-Massnahmen, die im Zusammenspiel den Schienenverkehr attraktiver machen. Gleichzeitig muss gemäss Verlagerungsbericht anerkannt werden, dass durch Verzögerungen beim Ausbau des Schienenverkehrs im Ausland die Attraktivität des Schienenverkehrs trotz Fertigstellung und Inbetriebnahme der NEAT nicht signifikant gesteigert werden konnte.

4. *Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?*

Ja. Eine Änderung des Abkommens ist in Anbetracht des aktuellen Schweiz-europäischen Kontextes nicht realistisch und eine Weiterentwicklung der LSVA soll nicht von diesen unsicheren Entwicklungen anhängig sein.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrs-abkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?*

Ja.

6. *Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?*

Früher als 2031 soll die Integration nicht erfolgen. Denn die Branche braucht die Investitions- und Planungssicherheit, die im Rahmen des CO₂-Gesetzes und der dort von Bundesrat Rösli mündlich zugesicherten Befreiung bis 2030 gewährt wurde.

Auch eine spätere Integration erachten wir als problematisch. Falls die Mehrkosten des Betriebs eines elektrisch angetriebenen Fahrzeugs 2031 weiterhin hoch und die Marktdiffusion der Fahrzeuge weiterhin tief sind, soll der Umstieg mit entsprechenden Rabatten und Investitionsbeiträgen gefördert werden. Im Sinne der Planungssicherheit brauchen die Unternehmen jedoch so früh wie möglich Gewissheit darüber, ab wann die Fahrzeuge integriert werden und zu welchem (ungefähren) Tarif.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. *Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?*

Ja.

8. *Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?*

swisscleantech kann der Abklassierung zustimmen, sofern sie im Gesetz auf einen Zeitpunkt nach Einführung der EURO-Norm VII festgeschrieben wird (z.B. im 7. Jahr nach Einführung).

9. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?*

Ja.

10. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?*

Ja.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. *Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?*

Ja. Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, wieso dieser Vorschlag nicht auf Gesetzesstufe festgehalten wird. Dies ist im Sinne der Planungs- und Investitionssicherheit bei den Unternehmen absolut notwendig.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. *Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?*

swisscleantech favorisiert klar Variante 2.

13. *Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?*

Variante I würde dazu führen, dass eine bestehende Ungleichbehandlung weitergeführt würde: Bereits heute profitieren vor allem grössere Transportunternehmen, welche die signifikanten Investitionen in Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur finanziell stemmen können, von der LSVA-Befreiung. Und je mehr Kilometer ein Unternehmen absolviert, umso mehr schlägt sich die LSVA-Befreiung im Gesamtkostenvergleich nieder. Damit der Umstieg auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge auch für kleinere Transportunternehmen bzw. solche mit kürzeren Fahrdistanzen finanziell attraktiver wird, ist eine alternative Förderung in der Form von Investitionsbeiträgen unerlässlich. Mithilfe dieser können auch kleinere Unternehmen die höheren Initialkosten bewältigen. Mit der in Variante II vorgesehenen Wahlfreiheit wird den verschiedenen Ansprüchen von Gross- und Kleinunternehmen Rechnung getragen.

Wichtig ist beim Rabattsystem zudem eine Kopplung der Rabatte an die Marktdiffusion. Hierfür braucht es höhere Maximalrabatte sowie Minimalrabatte (s. 3).

14. *Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?*

swisscleantech spricht sich gegen eine Ausrichtung der Investitionsbeiträge an die durchschnittliche Transportleistung aus. Investitionsbeiträge sollen sich an den Mehrkosten des Betriebs eines elektrisch angetriebenen Fahrzeugs richten und einen angemessenen Anteil abdecken.

Rechtsanpassungen

15. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

swisscleantech begrüsst die grundsätzliche Stossrichtung der Anpassungen, sieht jedoch in verschiedenen Punkten Bedarf für zentrale Nachbesserungen (siehe oben).

Weitere Bemerkungen

16. *Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?*

Verschärfung der CO₂-Neuwagenflottenziele für schwere Nutzfahrzeuge bis 2030 mindestens im Gleichschritt mit der EU. In der Botschaft soll dies unter Änderungen andere Erlasse umgesetzt werden. Die EU hat das Verminderungsziele für 2030 bereits von minus 30% (wie im CO₂-Gesetz der Schweiz beschlossen) auf minus 45% verschärft und zusätzlich weitere Ziele, bspw. für Sattelaufleger, beschlossen. Zudem hat die EU auch Ziele für die mittelfristige Zukunft beschlossen: Die CO₂-Emissionen von neuen Lastwagen sollen künftig gegenüber dem Ausgangsjahr 2019 ab dem Jahr 2035 um 65 Prozent und ab dem Jahr 2040 um 90 Prozent reduziert werden. Diese Ziele müssten allerspätestens mit dem neuen CO₂-Gesetz für die Jahre ab 2030 beschlossen werden. Die Schweiz soll sich den Bestrebungen der EU anschliessen und einen weniger ambitionierten Swiss Finish vermeiden.

Ausweitung LSVA-Pflicht: Gerade bei Fahrzeugen mit einem Gewicht von 2.5-3.5t wächst die Verkehrsleistung deutlich, während (bzw. wohl auch weil) sie nicht der LSVA-Pflicht unterstellt sind. Während also der Schwerverkehr für einen grossen Anteil an den durch ihn generierten externen Kosten aufkommt, ist dies bei Lieferwagen aktuell nicht der Fall. Dies hat negative Folgen für den Wettbewerb, die Verlagerung auf die Schiene und das Klima. In diesem Zusammenhang muss schnellstmöglich eine Diskussion darüber geführt werden, ab wann und in welcher Form leichtere Fahrzeuge im Güterverkehr der LSVA-Pflicht unterstellt werden sollen.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Anhang 2: Synopsis

SCHWERVERKEHRSABGABEGESETZ SVAG (SR 641.81)		
Geltendes Recht	Vernehmlassungsvorlage	Antrag swisscleantech
<p>Art. 1 Abs. 1 Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.</p>	<p>Art. 1 Abs. 1 Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren <u>Infrastrukturkosten</u> und <u>die ihm zurechenbaren</u> Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.</p>	<p>Art. 1 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der</p>	<p>Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der</p>	<p>Art. 4 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

<p>Bundesrat kann die Abgabe nach Fahrzeugkategorien abstufen.</p>	<p>Bundesrat kann <u>diesen Betrag an die Teuerung anpassen. Er kann Abgabekategorien für Fahrzeuge festlegen.</u></p>	
<p>Art. 6 Abs. 1 Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern.</p>	<p>Art. 6 Abs. 1 <u>Die Höhe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) richtet sich für jedes Fahrzeug nach:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. <u>dem höchstzulässigen Gesamtgewicht;</u> b. <u>den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern; und</u> c. <u>den Emissionen oder dem Verbrauch.</u> 	<p>Art. 6 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der Abgabe herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der <u>LSVA</u> herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 6 Abs. 3</p>	<p>Art. 6 Abs. 3 <u>Die Höhe der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) richtet sich nach der</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 3 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

<p>Zusätzlich kann die Abgabe emissions- oder verbrauchsabhängig erhoben werden.</p>	<p><u>Art und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs.</u></p>	
<p>Art. 7 Abs. 1 Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</p>	<p>Art. 7 Abs. 1 <u>Die Höhe der Abgabe ist so zu bemessen, dass die ungedeckten Infrastrukturkosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit gedeckt sind, soweit der Abgabenhöhe nicht völkerrechtliche Verträge oder der Abgabebemessung erhebungs- und berechnungstechnische Gründe entgegenstehen. Der Ertrag der Abgabe darf die Gesamtheit dieser Kosten nicht übersteigen.</u></p>	<p>Art. 7 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 7 Abs. 2 Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</p>	<p>Art. 7 Abs. 2 <u>Die Berechnung der Kosten zulasten der Allgemeinheit wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</u></p>	<p>Art. 7 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

<p>Art. 7 Abs. 3 Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</p>	<p>Art. 7 Abs. 3 <i>Streichen (neu Abs. 2)</i></p>	<p>Art. 7 Abs. 3 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 8 Abs. 1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen. b. Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen beträgt der Tarif höchstens 3 Rappen. Der Bundesrat kann diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen um höchstens einen Fünftel reduzieren. 	<p>Art. 8 Abs. 1 <u>Für die Erhebung der LSVÄ legt der Bundesrat Abgabekategorien für Fahrzeuge fest.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

<p>c. Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 gilt der jeweilige Tarif als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p>		
<p>Art. 8 Abs. 2 Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabesatz nach Absatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen</p>	<p>Art. 8 Abs. 2 <u>Dabei berücksichtigt er die Emissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge, insbesondere:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Schadstoffemissionen,</u> b. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Treibhausgasemissionen oder,</u> c. <u>die Energieeffizienz</u> 	<p>Art. 8 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 8 Abs. 3 Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die 	<p>Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u></p>

<p>externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs;</p> <p>b. die Belastung der Volkswirtschaft;</p> <p>c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden;</p> <p>d. die Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu fördern;</p> <p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen.</p>		<p><u>Er teilt jede Änderung mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren mit.</u></p>
<p>Art. 8a Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8a Abs. 1 <u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</u></p>	<p><i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 8a Abs. 2 (neu)</p>	<p>Art. 8a Abs. 2 <u>Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere:</u></p>	<p>Art. 8a Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> a. <u>die Berechnungen der ungedeckten Infrastrukturkosten und der Kosten zulasten der Allgemeinheit;</u> b. <u>die Belastung der Volkswirtschaft durch den Schwerverkehr;</u> c. <u>die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden;</u> d. <u>die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn;</u> e. <u>die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen;</u> f. <u>die Teuerung</u> 	
<p>Art. 8b Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 1 <u>Die Zuteilung zur Abgabekategorie erfolgt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. <u>bei inländischen Fahrzeugen: bei der Verkehrszulassung;</u> b. <u>bei ausländischen Fahrzeugen: bei der Einfahrt ins Zollgebiet.</u> 	<p>Art. 8b Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

<p>Art. 8b Abs. 2 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 2 <u>Erbringt die abgabepflichtige Person keinen Nachweis, zu welcher Kategorie ihr Fahrzeug gehört, so wird dieses der Abgabekategorie mit dem höchsten Tarif zugeteilt.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 8b Abs. 3 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 3 <u>Erbringt sie den Nachweis im Nachhinein, so wird das Fahrzeug neu zugeteilt. Wird es dabei einer Abgabekategorie mit einem tieferen Tarif zugeteilt, so hat die abgabepflichtige Person Anspruch auf Rückerstattung der zu viel bezahlten Abgaben abzüglich einer Gebühr für den administrativen Aufwand. Der Bundesrat kann einen Mindestbetrag für die Rückerstattung festlegen.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 3 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die Abgabe nach Ermessen veranlagt werden.</p>	<p>Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die <u>LSVA</u> nach Ermessen veranlagt werden.</p>	<p>Art. 11 Abs. 3 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

<p>Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der Abgabe kann als automatisierte Einzelentscheidung nach Artikel 21 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.</p>	<p>Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der <u>LSVA</u> kann als automatisierte Einzelentscheidung nach Artikel 12 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.</p>	<p>Art. 11 Abs. 4 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 19 Abs. 2 Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</p>	<p>Art. 19 Abs. 2 <u>Der Bund weist seinen Anteil am Reinertrag dem Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013 zu.</u></p>	<p>Art. 19 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 19 Abs. 2^{bis} <i>(neu)</i></p>	<p>Art. 19 Abs. 2^{bis} <u>Sofern der Bundesrat in der Finanzplanung des Bahninfrastrukturfonds eine angemessene Reserve ausweist, verwendet der Bund die nicht für die Bildung der Reserve benötigten Mittel zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten</u></p>	<p>Art. 19 Abs. 2^{bis} <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

	<u>Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u>	
--	--	--

BUNDESGESETZ ÜBER DIE FÖRDERUNG DES ERWERBS VON ELEKTRISCH ANGETRIEBENEN SCHWEREN MOTORFAHRZEUGEN DES GÜTERVERKEHRS		
Geltendes Recht	Vernehmlassungsvorlage	Antrag swisscleantech
	Art. 1 Abs. 1 <u>Dieses Gesetz regelt die flankierenden Massnahmen im Güterverkehr zur Unterstellung elektrisch angetriebener schwerer Motorfahrzeuge unter die Schwerverkehrsabgabe gemäss Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997 (SVAG).</u>	Art. 1 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i>
	Art. 1 Abs. 2 <u>Als elektrisch angetrieben gilt ein schweres Motorfahrzeug, wenn es batterieelektrisch oder mit Wasserstoffbrennstoffzellen angetrieben werden.</u>	Art. 1 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i>
	Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat kann für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorsehen.</u>	Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat sieht für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vor.</u>

	<p>Art. 2 Abs. 2</p> <p><u>Sieht er einen reduzierten Tarif für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, so entspricht die Reduktion höchstens den folgenden Prozentzahlen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. <u>für das erste Jahr: 25 Prozent;</u> b. <u>für das zweite Jahr: 20 Prozent;</u> c. <u>für das dritte Jahr: 15 Prozent;</u> d. <u>für das vierte Jahr: 10 Prozent;</u> e. <u>für das fünfte Jahr: 5 Prozent.</u> 	<p>Art. 2 Abs. 2</p> <p><u>Die reduzierten Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge entsprechen den folgenden Prozentzahlen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. <u>für das erste Jahr: mindestens 30 und höchstens 50 Prozent;</u> b. <u>für das zweite Jahr: mindestens 25 und höchstens 40 Prozent;</u> c. <u>für das dritte Jahr: mindestens 20 und höchstens 30 Prozent;</u> d. <u>für das vierte Jahr: mindestens 15 und höchstens 20 Prozent;</u> e. <u>für das fünfte Jahr: mindestens 5 und höchstens 10 Prozent.</u>
	<p>Art. 3 Abs. 1</p> <p><u>Sieht der Bundesrat reduzierte Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, kann er Investitionsbeiträge an den Ersterwerb von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen vorsehen.</u></p>	<p>Art. 3 Abs. 1</p> <p><u>Als Alternative zu reduzierten Tarifen sieht der Bundesrat die Gewährung von Investitionsbeiträgen für inländische Fahrzeughalter vor.</u></p>

	<p>Art. 3 Abs. 2</p> <p><u>Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag, der nicht für den Bahninfrastrukturfonds nach Artikel 19 Absatz 2bis SVAG benötigt wird, finanziert. Die für die Investitionsbeiträge notwendigen Verpflichtungskredite bedürfen der Bewilligung durch die Bundesversammlung in Form einfacher Bundesbeschlüsse.</u></p>	<p>Art. 3 Abs. 2</p> <p><u>Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag finanziert. Die für die Investitionsbeiträge notwendigen Verpflichtungskredite bedürfen der Bewilligung durch die Bundesversammlung in Form einfacher Bundesbeschlüsse.</u></p>
	<p>Art. 3 Abs. 3</p> <p><u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens der Summe, die mit dem reduzierten Tarif nach Artikel 2 bei einer durchschnittlichen Transportleistung bis zum Ende der Geltungsdauer dieses Gesetzes eingespart werden kann. Die durchschnittliche Transportleistung wird vom Bundesrat festgelegt.</u></p>	<p>Art. 3 Abs. 3</p> <p><u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten.</u></p> <p><u>Das Bundesamt für Verkehr legt die zusätzlichen Investitionskosten einmal pro Jahr pauschal fest.</u></p>

	<p>Art. 3 Abs. 4 <u>Der Investitionsbeitrag wird der Halterin oder dem Halter pro Fahrzeug in Form eines A-Fonds-perdu-Beitrages gewährt.</u></p>	<p>Art. 3 Abs. 4 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 3 Abs. 5 <u>Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen für die Ausrichtung sowie die Höhe der Beiträge.</u></p>	<p>Art. 3 Abs. 5 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 4 Abs. 1 <u>Sieht der Bund Investitionsbeiträge nach Artikel 3 vor, kann diese nur in Anspruch genommen werden, wenn bis zum Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) auf die reduzierten Tarife nach Artikel 2 verzichtet wird.</u></p>	<p>Art. 4 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 4 Abs. 2 <u>Nach Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung unterstehen die vom Bund nach Absatz 1 mitfinanzierten Fahrzeuge dem reduzierten Tarif nach Artikel 2.</u></p>	<p>Art. 4 Abs. 2 <i>streichen</i></p>

	<p>Art. 5 Abs. 1 <u>Erreicht ein Fahrzeug die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes nicht, so fordert das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) den Investitionsbeitrag zurück.</u></p>	<p>Art. 5 Abs. 1 <i>streichen</i></p>
	<p>Art. 5 Abs. 2 <u>Wird ein vom Bund nach Artikel 3 Absatz 1 mitfinanziertes Fahrzeug vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes veräußert und hat es zu diesem Zeitpunkt die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) nicht erreicht, so fordert das BAZG den Investitionsbeitrag zurück.</u></p>	<p>Art. 5 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 5 Abs. 3 <u>Die Höhe der Rückforderung nimmt proportional zu den mit dem Fahrzeug zurückgelegten Kilometern ab.</u></p>	<p>Art. 5 Abs. 3 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

	<p>Art. 6 Abs. 1 <u>Die Halterin oder der Halter des veräusserten Fahrzeuges muss die Veräusserung nach Artikel 4 Absatz 2 dem BAZG in der von dieser vorgeschriebenem Form melden.</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 7 <u>Wer gegen die Meldepflicht nach Artikel 6 verstösst, wird mit Busse bestraft.</u></p>	<p>Art. 7 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 8 <u>Hat der Täter durch eine oder mehrere Handlungen die Voraussetzungen für mehrere Bussen nach Artikel 6 erfüllt, so kann das BAZG die Strafe angemessen erhöhen.</u></p>	<p>Art. 8 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 9 <u>Widerhandlungen werden nach dem Bundesgesetz vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht durch das BAZG verfolgt und beurteilt.</u></p>	<p>Art. 9 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

	Art. 10 Abs. 1 <u>Der Bundesrat vollzieht dieses Gesetz.</u>	Art. 10 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i>
	Art. 10 Abs. 2 <u>Er erlässt die Ausführungsvorschriften.</u>	Art. 10 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i>
	Art. 11 Abs. 1 <u>Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.</u>	Art. 11 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i>
	Art. 11 Abs. 2 <u>Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.</u>	Art. 11 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i>
	Art. 11 Abs. 3 <u>Dieses Gesetz gilt bis zum ...</u>	Art. 11 Abs. 3 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i>

Elektronisch an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 22. Mai 2024

Stellungnahme zur Vernehmlassung bezüglich der Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, SVAG) (Vernehmlassung 2024/14)

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit zur Weiterentwicklung der LSVA Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stéphanie Penher

Geschäftsführerin
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Stellungnahme

1. Zusammenfassende Bemerkungen zum Anpassungsbedarf

Wir begrüßen die generelle Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates. Zur Erinnerung: die LSVA gilt als Schlüsselinstrument zur Realisierung des Alpenschutzartikels und stösst nach mehr als zwei Jahrzehnten an ihre Grenzen. Dies macht eine Modernisierung des Verlagerungsinstruments unerlässlich, um es zukunftsfähig zu gestalten. Die Integration von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System ist von grosser Bedeutung, um die Verlagerungseffekte der LSVA zu bewahren und gleichzeitig sicherzustellen, dass auch diese Fahrzeuge zur Deckung ihrer externen Kosten verpflichtet werden. Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, dass der Deckungsgrad der externen Kosten durch die LSVA viel zu gering ist: Die LSVA deckt heute ca. einen Drittel der externen Kosten des Schwerverkehrs. Es ist in der konservativen Schätzung des Bundes ein ungedecktes Kostentotal von jährlich etwa 1'400 Mio. Franken vorhanden, was nicht anders als «unbefriedigend» eingestuft werden kann. Noch grösser ist das Vollzugsdefizit, wenn berücksichtigt wird, dass z.B. bei den Klimakosten die aktuelle Schätzung veraltet ist (siehe Interpellation Vincenz 23.4496). Die hier vorgeschlagene Weiterentwicklung der LSVA ist nur ein erster Schritt, um die Nachhaltigkeit und Effektivität der Verlagerungswirkung zu verbessern.

Wir unterstützen die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System, fordern aber eine Ausgestaltung, die sich möglichst stark am EU-Recht orientiert. Mit dem Vorschlag des Bundesrates würde die Kosteninternalisierung der elektrisch betriebenen Fahrzeuge in der Schweiz später als in Deutschland und Österreich erfolgen. Auch die EU kann kein Interesse daran haben, dass die finanziellen Anreize in der Schweiz von jenen in EU-Staaten zu Ungunsten des Klimaschutzes und der LKW-Kilometer in der EU deutlich abweichen. Wir sehen deshalb bei der Rabattierung für elektrische LKWs in folgenden drei Punkten Anpassungsbedarf: 1. Die Totalbefreiung ist spätestens 2028 aufzuheben. 2. Die LSVA-Reduktion soll ab 2028 grösser ausfallen als 25% (die EU erlaubt bis 50% Reduktion für alternative Antriebe), 3. das Ende der LSVA-Rabattierung soll expliziter auf die Marktdurchdringung und die Gesamtkosten alternativer Antriebe ausgerichtet werden. Wir gehen davon aus, dass aufgrund der tieferen Vollkosten und der kurzen Strecken im Binnenverkehr batterieelektrische Lastwagen in der Schweiz schon in wenigen Jahren einen erheblichen Anteil und ab 2030 eine Mehrheit der neu in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ausmachen. Es kann nicht sein, dass diese Lastwagen bis 2030 totalbefreit sind und ihre (wenn auch tieferen) externen Kosten gar nicht abgedeckt werden. Der Bundesrat sollte die Botschaft dahingehend anpassen, dass durch die LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen allfällige Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden und so die LSVA in ihrer Verlagerungswirkung und Internalisierung der externen negativen Effekte gestärkt wird.

Auch fordern wir eine LSVA-Ausdehnung auf Lieferwagen mit einem Gewicht von 2,5 bis 3,5 Tonnen, die pro transportierte Menge mit besonders hohen externen Kosten verbunden sind und deren Zahl in den letzten Jahren stark angestiegen ist.

Weiter ist die Abklassierung der EURO-VI-Lastwagen schon auf das Jahr 2025 per Verordnung umzusetzen, da heute mit e- und H₂-Lastwagen bereits schon saubere Alternativen aus Massenfertigung der grossen Fahrzeughersteller zur Verfügung stehen. Zudem soll die LSVA vollständig an die aufgelaufene, noch nicht ausgeglichene, Teuerung angepasst werden – nicht nur zur Hälfte, wie der

Bundesrat dies beabsichtigt hat. Künftig soll die Teuerungsanpassung über eine Indexierung in jedem Fall und automatisch erfolgen.

Eine Ausweitung der Rabattierung auf weitere alternativ betriebene Fahrzeuge, die momentan die volle LSVA entrichten (namentlich Flüssiggas, Biotreibstoffe, synthetische Treibstoffe) wäre für die Energiesicherheit und für den Klima- und Umweltschutz sehr kontraproduktiv.

Unbedingt ist im Rahmen *dieser Vorlage* (bei Änderungen anderer Erlasse im CO₂-Gesetz) das Neuwagenflottenziel für schwere Nutzfahrzeuge für das Jahr 2030 im Einklang mit der EU von 70% auf 45% des Ausstosses von 2020/2021 anzupassen. Seit der Botschaft des Bundesrates zum CO₂-Gesetz hat die EU diese Zielwerte angepasst, so dass das neuste CO₂-Gesetz bereits nicht mehr der EU-Regelung entspricht. Zusätzlich hat die EU weitere spezifische Flottenziele für Fahrzeuge mit Anhänger und Sattelaufleger für das Jahr 2030 beschlossen (92,5% bzw. 90% gegenüber 2020/21), die ebenfalls jetzt ins CO₂-Gesetz aufzunehmen sind. Schliesslich ist in der CO₂-Verordnung auch der Geltungsbereich für das Flottenziel der schweren Fahrzeuge EU-analog auf zusätzliche Fahrzeug-typen auszuweiten.

Anstelle von Investitionsbeiträgen sähen wir als Alternative zum Rabattsystem auch zurückzahlbare Darlehen, die auch für die Errichtung der betriebseigenen Ladeinfrastruktur gewährt werden könnten.

Baldmöglichst ist die Anpassung des Landverkehrsabkommens Schweiz-EU in folgenden Punkten nötig: Erhöhung der Obergrenze pro Transitfahrt, explizite lineare CO₂-Abhängigkeit der LSVA per Verordnung und stärkere Differenzierung zwischen den Fahrzeugen als die heutigen maximal 50 Prozent des Abgabesatzes.

Sobald elektrisch betriebene Neuwagen nicht mehr in erheblicher Konkurrenz zu Neuwagen mit Dieselmotor stehen, ist das gesetzliche Kriterium der LSVA-Bemessung aufgrund der Energieeffizienz per Verordnung umzusetzen. Elektrofahrzeuge, die intelligent oder bidirektional Laden können, sollen im Sinne der Versorgungssicherheit von einer tieferen Abgabehöhe profitieren

Die detaillierten Anmerkungen entlang der gestellten Fragen finden Sie im folgenden Kapitel.

2. Antworten zu den gestellten Fragen:

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja, bei der LSVA braucht es eine Weiterentwicklung. Würde die vollständige LSVA-Befreiung von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben beibehalten, würde mittelfristig sowohl die schon heute sehr ungenügende Verlagerungswirkung der LSVA als auch die sehr ungenügende Kosteninternalisierung weiter sinken. Die LSVA muss grundsätzlich weiterentwickelt und gestärkt werden. Die Verlagerungswirkung nimmt kontinuierlich ab, die Verlagerungspolitik stagniert und die externen Kosten des Schwerverkehrs werden nur zu einem sehr tiefen Teil, nämlich nur zu circa einem Drittel dem Verursacher übertragen.

Die Ausgestaltung der LSVA muss dem Ziel möglichst nahekommen, dass schwere Nutzfahrzeuge entsprechend ihren externen negativen Effekten Abgaben leisten müssen. Entsprechend müssen die umweltfreundlichsten der jeweils verfügbaren Antriebe über einen Rabatt verfügen. Solange alternativ angetriebene Fahrzeuge in Konkurrenz zu fossil betriebenen Fahrzeugen stehen, ist für all jene alternativ angetriebene Fahrzeuge, die bisher von der LSVA befreit sind, ein Rabatt vorzusehen. Sobald alternativ betriebene Fahrzeuge dominieren, hat sich der Rabatt weiterhin nach der Energieeffizienz zu bemessen. Der Bundesrat hat dazumal die Verordnung entsprechend zu ändern, um die LSVA-Höhe nach dem Stromverbrauch zu bemessen.

Von diesem Grundsatz, dass sich die LSVA grösstmöglich nach dem Niveau der externen Kosten der jeweiligen Fahrzeuge bemisst, sollte nur dann abgewichen werden, wenn dies dazu führen würde, dass die LSVA-Einnahmen zur Bahnfinanzierung und der Kantone deutlich unter das heutige Niveau fallen. Dieser Fall zeichnet sich gemäss Erläuterndem Bericht des Bundesrates nicht ab.

Wir vermischen im erläuternden Bericht aber Abschätzungen, wie sich verschiedene Szenarien der Fristen und Höhe der LSVA-Rabattierung für heute totalbefreite Fahrzeuge auf die CO₂-Reduktionswirkung und die Bahnfinanzierung auswirken. Der Zeitpunkt und die Höhe der LSVA-Rabattierung für Elektrofahrzeuge sollte so gewählt werden, dass der Preiswettbewerb zwischen fossilfrei und fossil betriebenen Strassengüterverkehr möglichst früh zu Gunsten der Elektromobilität entscheiden wird. Das setzt einen Variantenvergleich mit Quantifizierung des zusätzlich eingesparten Treibhausgasemissionen voraus.

Wir möchten anregen, das Ausmass der LSVA-Reduktion und die Dauer für alternative Antriebe vom Gesetzgeber nicht abschliessend festlegen zu lassen, so dass je nach Marktdurchdringung kontraproduktive Auswirkungen (Verlangsamung der Elektrifizierung, Reduktion der BIF-Einnahmen) vermieden werden können.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Ja! Die Erhebungen des ARE zeigen, dass nur ca. ein Drittel der externen Kosten von schweren Nutzfahrzeugen durch die LSVA gedeckt werden (vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2023): Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2020). Von den 10 Rappen pro Tonnenkilometer an externen Kosten im Strassengüterverkehr werden nur 3.5 Rappen über die LSVA internalisiert, 6.5 Rappen bleiben ungedeckt und werden der Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt aufgebürdet. Der Allgemeinheit bleibt trotz der LSVA ein ungedecktes Kostentotal von etwa 1'400 Mio. Franken pro Jahr. In dieser Kostenschätzung wird ein Teil der externen Kosten sogar noch unterschätzt (siehe [Ip. Vincenz 23.4496](#)). Kurzfristig sind beim Durchschnittspreis für eine Transitfahrt die Möglichkeiten des Landverkehrsabkommens voll auszureizen. Dies trägt auch zu einem faireren Wettbewerb zwischen der Strasse und der Schiene bei. Je stärker die Schweiz sich dem Verursacherprinzip im Strassengüterverkehr annähert, desto besser für die Verlagerungspolitik und die Infrastrukturfinanzierung.

Um die ungedeckten Kosten zu verringern, hat der Bund per 2025 die aktuellen Kostensätze des ARE anzuwenden (siehe auch Interpellation Vincenz [23.4496](#)).

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja, die Verlagerungswirkung der LSVA muss unbedingt gestärkt werden. Solange das Verlagerungsziel nicht erreicht ist, kann es nicht sein, dass eine Totalbefreiung von der LSVA für Fahrzeuge mit einem Antrieb ohne CO₂-Emissionen existieren. Das Verlagerungsziel kann nicht ohne wirksame Mittel wie das der LSVA erreicht werden. Zudem steht auch die Güterbahn in der Fläche finanziell unter Druck.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Kurzfristig notfalls Ja, mittelfristig nein.

Der Einbezug der elektrisch betriebenen LKWs in die maximal 25%ige Spreizung zwischen den Kategoriengrenzen kann nur eine Notlösung sein, falls die EU es nicht tolerierten würde, dass die Schweiz für eLKWs einen tieferen Abgabesatz ausserhalb dieser im LVA vorgesehenen Spreizung wählt. Weil die EU für Elektrofahrzeuge ihren Mitgliedstaaten eine Mautreduktion um bis zu 50% gegenüber Diesel-LKW erlaubt, sehen wir nicht, weshalb es nicht im Sinne der EU sein soll, wenn die Schweiz dasselbe täte.

Kostenwahrheit im Schwerverkehr bedürfte ca. einer Verdreifachung der LSVA-Tarife, was eine Änderung am Abkommen erfordern würde. Wir unterstützen die jetzige Weiterentwicklung der LSVA im Rahmen des aktuell geltenden Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU (LVA) als pragmatisch und nachvollziehbaren Zwischenschritt. Wir betonen aber, dass der Handlungsspielraum innerhalb des Rahmens des LVA bei weitem nicht ausgereizt ist und dieser zur Erhöhung der Internalisierung der externen Kosten des Schwerverkehrs maximiert werden soll.

Eine vollständige Anpassung der LSVA an die seit der LSVA-Einführung aufgelaufene Teuerung ist ein erster und wichtiger Schritt. Ansonsten wird die LSVA in realen Werten immer billiger. Zudem sollte auch die Erhöhung der LSVA-Ansätze bzw. die Abklassierung der EURO-VI per 2025 durch die Verordnung

umgesetzt werden. Es ist ein Missstand, dass der gewichtete Durchschnitt für eine Fahrt von einem 40t-Fahrzeug durch die Schweiz im Jahr 2022 nur 284 Franken betrug. Dabei könnte dieser bei 325 Franken plus vollständige Teuerung (ca. 14% seit Einführung der LSVA), d.h. 370 Franken liegen. Somit fällt die LSVA für die Fahrt durch die Schweiz im Durchschnitt etwa 85 Franken tiefer aus, als das LVA maximal ermöglicht.

Mittelfristig ist eine Anpassung des Landverkehrsabkommens Schweiz-EU anzustreben, um die maximalen Abgabesätze erheblich zu erhöhen und damit eine vollständige Internalisierung der externen Kosten zu erreichen.

Für die langfristige Verlagerungswirkung der LSVA ist es wichtig, dass die Energieeffizienz auch als Kriterium aufgenommen wird. Wir unterstützen deshalb den neuen Buchstaben c von Artikel 8 Absatz 2 sehr, der dafür die Rechtsgrundlage schafft. Der Abstand zwischen den verschiedenen LSVA-Kategorien sollten in Zukunft, mit einem neuen LVA, noch grösser ausfallen. Die aktuellen LVA-Vorgaben mit dem 25%-igen Abgabe-Unterschied zwischen den LSVA-Kategorien werden den effektiven Verhältnissen der Unterschiede der Fahrzeuge bezüglich der externen Kosten nicht gerecht. Es braucht eine grössere Spreizung zwischen einem relativ sauberen eLkw und den besten Verbrenner-LKW und dann zu einem Lastwagen der EURO I. Dass die EU eine stärkere Spreizung der Abgabehöhe der Schweizer LSVA tolerieren würde, scheint uns in Anbetracht der Kompetenz der EU-Staaten für eine Rabattierung von bis zu 50% für rein elektrische Fahrzeuge plausibel.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja. Es ist wichtig, dass die LSVA mittelfristig auch auf elektrische Lastwagen ausgedehnt wird. Weil in der EU elektrisch betriebene LKWs ebenfalls von einer tieferen Bepreisung profitieren, stellt dies eine Angleichung an die EU-Politik dar und ist auch im Sinne des EU-Anliegens eines europaweiten level playing field.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Ja, wir unterstützen den Vorschlag, dass Elektrofahrzeuge von einer reduzierten LSVA profitieren. Fahrzeuge mit Hybrid-Antrieb, Flüssiggasantrieb oder Biotreibstoffen weisen eine Ökobilanz auf, die nur sehr wenig besser ist als jene von Fahrzeugen mit Dieselmotor. Auch ein reduzierter Tarif für mit synthetischen Treibstoffen angetriebenen Fahrzeugen wäre mit dem gesetzlichen Kriterium der Energieeffizienz nicht vereinbar, weil die Herstellung dieser Treibstoffe deutlich energieintensiver ist als rein elektrisch betriebene LKWs. Netto Null Treibhausgase für alle klimaschädlichen Sektoren ist nur möglich, wenn diese Treibstoffe mittelfristig nur in nicht elektrifizierbaren Sektoren wie z.B. dem Flugverkehr eingesetzt werden. Würde der Kreis der Fahrzeuge mit LSVA-Rabatt zu Gunsten von Biotreibstoffen oder Flüssiggas ausgeweitet, wäre die Reform umweltpolitisch kontraproduktiv.

Die Frist, ab wann elektrisch angetriebene Fahrzeuge einer reduzierten LSVA zu unterstellen sind, ist so zu wählen, dass die Marktdurchdringung der Elektromobilität nicht verlangsamt wird. Die Marktdurchdringung wird primär durch die CO₂-LKW-Flottenziele gesteuert, die sich direkt auf die in der Schweiz und in der EU verfügbaren Fahrzeuge auswirken. Für ein klares Preissignal ist es deshalb wichtig, dass gleichzeitig über die LKW-Flottenziele und über das Enddatum der LSVA-Befreiung legiferiert wird. Das neueste CO₂-Gesetz ist bereits massiv veraltet (-30% statt wie in der EU -55% im Jahr 2030).

Eine geschickt gewählte Frist und Höhe der Rabattierung verstärkt den Klimaschutz, indem zusätzliche Fahrzeughalter ein alternativ angetriebenes Fahrzeug beschaffen, weil sie vom auslaufenden Rabatt profitieren wollen, der die Betriebskosten von elektrisch betriebenen LKWs soweit senkt, dass sich ihre Anschaffung finanziell lohnt. Eine schlecht gewählte Frist für den Wechsel von der Vollbefreiung zur Teilbefreiung bremst die Elektrifizierung und vermindert so die CO₂-Reduktion. Beim Entscheid, wie viele Jahre nach Inkraftsetzung der LSVA-Rabatt für Elektrofahrzeuge beendet wird, soll der Bundesrat entweder einen gewissen Handlungsspielraum haben oder aber das Ende der Rabattierung soll im Gesetz explizit von einer bestimmten Marktdurchdringung abhängig gemacht werden. Kurz vor Erreichen dieser Schwelle kann die Elektrifizierung der LKWs so von einem zusätzlichen Schub profitieren.

In Anbetracht der klimapolitischen Ziellücke der Schweiz ist dieser Effekt hoch willkommen und reduziert das Ausmass an CO₂-Zertifikaten, die von der Schweiz zur Einhaltung des 2030er-Reduktionsziels zu Lasten der Bundeskasse finanziert werden müssen.

Für die Verlagerungsfunktion und die Finanzierungsfunktion der LSVA ist der baldige Einbezug der elektrisch betriebenen Fahrzeuge zwingend. Auch die Verfassungsbestimmung, den Schwerverkehr im Ausmass der externen Kosten zu bepreisen, ist mit einer Totalbefreiung kaum vereinbar. Denn auch Lastwagen mit Elektroantrieb verursachen hohe externe Kosten, bspw. Lärm, Boden-, Energie- und Ressourcenverbrauch, Unfälle, Stau, etc. Da die Zusammensetzung der Lastwagenflotte mit und ohne elektrischen Antrieb in der Schweiz sich erst mittelfristig abzeichnen wird, sollte man besser früher als später eine Integration dieser Fahrzeuge vorsehen. Wir befürworten eine LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bis maximal 2028, ab dieser Periode kann die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs anschliessend durch eine Rabattierung gefördert werden.

Eine Totalbefreiung bis Ende 2030 sehen wir als zu lang an. Bis dann werden die Vollkosten (TCO) der batterieelektrischen Fahrzeuge schon deutlich unter jene von Diesel-LKW gesunken sein, und elektrische Lastwagen werden sich in der Schweiz mit den kurzen Transportdistanzen grossflächig durchgesetzt haben. Die im Erläuternden Bericht erwähnten Schätzungen der Marktdurchdringung halten wir für sehr konservativ, wurde doch seither das Flottenziel der EU von -30% im Jahr 2030 auf -55% verschärft, was die Elektrifizierung deutlich beschleunigen wird.

In der EU wurde die Modernisierung der Maut über eine Revision der EU-Wegekostenrichtlinie schon vor einigen Jahren beschlossen und wird in sehr vielen Ländern entweder schon umgesetzt oder wird alsbald eingeführt. So haben bspw. Österreich und Deutschland die Maut-Reformen umgesetzt, in Belgien und den Niederlanden werden sie alsbald in Kraft treten (vgl. T&E (2024): Tolling: the highway to green trucking. How to implement the Eurovignette reform to clean up trucks. March 2024 (update)). Die Schweiz hinkt mit ihrer sehr späten Weiterentwicklung der LSVA deutlich hinterher. Die EU-Wegekostenrichtlinie sieht vor, dass auch elektrisch angetriebene Lastwagen Maut bezahlen müssen,

wenn auch ein Abschlag auf die Maut von 50-75% für diese Fahrzeuge vorgesehen ist. Das heisst, in den umliegenden Ländern in Europa endet die Totalbefreiung von elektrischen Lastwagen ca. 6 Jahre früher als dies bei uns geplant ist (sofern es eine Totalbefreiung für eLKW überhaupt gegeben hat). Es ist aus unserer Sicht unverständlich, warum die Totalbefreiung in der Schweiz so lange andauern soll.

Im Sinne der Versorgungssicherheit sollen Elektrofahrzeuge, die zu intelligentem oder bidirektionalem Laden in der Lage sind, vom Bund mit einem zusätzlichen LSVA-Rabatt bevorzugt werden können.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja. Schon heute ist es so, dass die Zuordnung zu den Abgabekategorien in der Verordnung erfolgt. Für jede Abklassierung eine Gesetzesänderung anzustossen, würde bedeuten, dass die LSVA ihre Funktion nicht mehr erfüllen könnte, jeweils auch einen finanziellen Anreiz darzustellen, Fahrzeuge der umweltfreundlichsten verfügbaren Technologie anzuschaffen.

In der Vergangenheit hat der Bundesrat die Kategorieneinteilung zu wenig regelmässig dem neusten Stand der Technik angepasst.

Wir unterstützen den Vorschlag, die Schwellenwerte im Voraus zu kommunizieren (siehe Antwort auf Frage 11), erachten aber eine Vorlaufzeit von 7 Jahren als zu lange und erwarten vom Systemwechsel, dass Abklassierungen nicht mehr aus politischen Gründen verschoben werden, was in der Vergangenheit unter dem Vorwand der Planungssicherheit zum Teil der Fall war.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja, wir begrüssen, dass die Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb in die günstigste Kategorie eingestuft werden. Solange elektrisch angetriebene Fahrzeuge noch mit Verbrennungsmotoren in Konkurrenz stehen, ist es klimapolitisch zwingend, dass alle elektrisch betriebenen Modelle in die tiefste Abgabekategorie eingeteilt werden. Wenn die Elektromobilität den gesamten Markt abdeckt, soll eine Differenzierung nach Energieeffizienz erfolgen. Wir begrüssen, dass für den letzten Schritt nur eine Verordnungsänderung nötig ist.

Jedoch bestehen wir auch darauf, dass die EURO-VI-Fahrzeuge schon per sofort der zweitgünstigsten Abgabekategorie zugeordnet werden. Heute gibt es von den grossen Herstellern schon e- und H₂-Lastwagen aus Massenproduktion. Die EURO-VI-Lastwagen sind damit klar nicht mehr die am wenigsten umweltschädlichen Fahrzeuge und gehören darum nicht mehr in die beste Kategorie. Darüber hinaus sind die EURO-VI-Lastwagen nun schon über 10 Jahren in der günstigsten Kategorie. Die gemäss Art. 14 Abs. 3 SVAV vorgegebenen sieben Jahre in der Abgabekategorie 3 sind also schon ausgelaufen.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja, hier stimmen wir zu. Allerdings soll die EURO-VII im Jahr 2028 nicht in die beste, sondern gleich in die mittlere Kategorie eingefügt werden. Zum einen sind e- und H₂-Lkw deutlich weniger umwelt- und klimaschädlich als die EURO-VII und zum anderen ist auch der Unterschied von EURO-VI zur EURO-VII nur vergleichsweise klein. Zugleich sollen die EURO-VI-Fahrzeuge abklassiert werden, sobald EURO-VII verfügbar ist – wobei die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die beste Kategorie eingestuft werden sollen.

Wir schlagen folgendes vor:

	Aktuell	1.1.2025 (e- und H ₂ -Lkw noch totalbefreit)	1.1.2028/29 (Integration e- und H ₂ -Lkw und EURO-VII)
Kategorie 3	EURO-VI	-	e- und H ₂ -Lkw
Kategorie 2	-	EURO-VI	EURO-VII
Kategorie 1	EURO-I bis V	EURO-I bis V	EURO-I bis VI

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja, das ist nur fair. Würde das anders gehandhabt, gäbe es den bedenklichen Anreiz, Abgabekategorien nicht nachweisen zu wollen bzw. den Nachweis zu erschweren.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Wir unterstützen den Ansatz im Prinzip, denn dieser garantiert Planungssicherheit seitens Transportunternehmen und ermöglicht damit auch Investitionen in weniger klima- und umweltschädliche Fahrzeuge, wie e-Lkw (welche in der Anschaffung teils teurer sind, aber im Betrieb dann kostengünstiger). Aber wir fordern, dass dies nur jeweils maximal fünf Jahre im Voraus gemacht wird. Das erhöht die Möglichkeit, Kostenwahrheit zu erreichen und stellt einen guten Kompromiss zwischen Kostenwahrheit und Planungssicherheit dar. Aber es darf ausserdem nicht sein, dass bei den anschliessenden Abklassierungen wiederum dem Druck zur Verzögerung und Verschiebung nachgegeben wird (vgl. Antwort zur Frage 7).

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Wir bevorzugen die erste Variante leicht. Die zweite Variante mit der Option der Investitionsbeiträge könnte zu problematischen Anreizen führen (auch wenn viele davon mit einer intelligenten Ausgestaltung minimiert werden) und birgt ein nicht unerhebliches Ausfalls- und Betrugsrisiko für den Staat.

Wir schlagen darum festverzinsliche Darlehen vom Staat (zum Selbstkostenpreis) als Alternative vor, welche zurückbezahlt werden müssen. Wir sind zwar nicht überzeugt, dass es wirklich ein grosses Problem sein sollte, dass insbesondere kleinere Transportunternehmen die Anschaffung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen finanziell nicht eigenständig stemmen können, da diese zwar in der Anschaffung, nicht aber über den Betriebs- und die Gesamtkosten teurer sind. Zudem besteht auch die Möglichkeit von Leasing oder Miete. Sollte diese Hürde des höheren Anschaffungspreises wirklich ein ernsthaftes Problem sein, wären wenn schon Darlehen statt a-fonds-perdu Investitionsbeiträge als Alternative zum Rabattsystem für elektrische Antriebe anzubieten, um diese Liquiditätsprobleme anzugehen. Die entsprechenden Darlehen könnte man zusätzlich auch auf Bau und Kauf von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge auf dem Betriebsgelände ausdehnen.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Wir sprechen uns für die Variante 1 und allenfalls für entsprechende rückzahlungspflichtige Darlehen aus. Die Begründung dafür haben wir in der Frage 12 geliefert.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Das soll in einer wissenschaftlichen Studie, nach empirischen Kriterien angegangen, und basierend darauf vom Bundesrat entschieden werden. Diese Frage in einer Vernehmlassung zu klären, erachten wir nicht als zielführend. Zudem sollten auch keine Meinungen darüber entscheiden, sondern fundierte, datenbasierte Erkenntnisse. Darauf bestehen wir aufgrund der Tatsache, dass diejenigen Akteure, die in diesem Themenbereich das grösste Wissen haben, zugleich auch die potenziellen Profiteure einer nicht objektiv begründbaren durchschnittlichen Transportleistung sind.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Das Verlagerungsziel ist bei weitem noch nicht erreicht, aktuell stagnieren die alpenquerenden Lastwagenfahrten gar und gehen nicht weiter zurück. Daher ist es unerlässlich, die LSVA weiterzuentwickeln und diese als wichtigen Hebel zur Verlagerung zu stärken. Folgendes kann und soll möglichst rasch schon vor der anstehenden Weiterentwicklung angegangen werden:

- **Ein rascher vollumfänglicher Ausgleich der LSVA an die bereits aufgelaufene Teuerung.** Die geplante Teuerungsanpassung um 5% auf den 1.1.2025, und die einmalige Teuerungsanpassung im Jahr 2012 um weniger als ein Prozent sind deutlich tiefer als die allgemeine Teuerung von der Einführung der LSVA im Jahre 2001 bis heute von über +14.2%. Die LSVA darf nicht langsam real immer billiger werden.
- **Die rasche Abklassierung der EURO-VI in die mittlere Kategorie.** Sie ist nicht mehr besonders förderungswürdig, sondern Standard (über 90% der Fahrleistung). Da heute von den grossen Herstellern schon elektrisch angetriebene Fahrzeuge aus Massenanfertigung verfügbar sind und die EURO-VI schon seit vielen Jahren (seit 2014) verfügbar ist, macht es keinen Sinn, diese in der besten Abgabekategorie zu belassen. Faktisch besteht auch bei einer sofortigen Abklassierung von EURO-VI eine Dreiteilung nach Emissionsniveau, da Elektrofahrzeuge als dritte Kategorie bis zu Reform totalbefreit werden.
- **Die Erhöhung der LSVA-Abgabesätze,** so dass kurzfristig diese im Rahmen der Obergrenze des LVA für die Transitfahrt ausgereizt sind. Die Kostendeckung ist schlicht ungenügend. Der Bundesrat selbst findet sie «unbefriedigend». Er könnte mit einer Erhöhung der Abgabe dagegenhalten.

Im Rahmen dieser Revision der LSVA soll folgendes ergänzt werden:

- **Anpassung der CO₂-Neuwagenflottenzielwerte für schwere Nutzfahrzeuge im Jahr 2030 an den neuen EU-Beschluss.** Das neue CO₂-Gesetz ist beim LKW-Ziel für 2030 nicht mehr EU-analog, weil die EU seit der Botschaft des Bundesrates zum CO₂-Gesetz nach 2024 die Flottenzielwerte für schwere Fahrzeuge verschärft hat. In dieser Vorlage ist unter Änderungen andere Erlasse das Neuwagenflottenziel schwerer Fahrzeuge für 2030 an den neuesten EU-Entscheid anzupassen. Würde dazu die nächste ordentliche CO₂G-Reform abgewartet die erst 2031 in Kraft treten soll, wäre die Gleichzeitigkeit mit der EU nicht mehr gegeben. Deshalb sind in dieser Vorlage mindestens folgende drei Änderungen nötig: 1) Änderung von Art 10 Abs 2 Bst b CO₂G auf 45% statt 70% des Zielwertes gegenüber dem massgeblichen Ausgangswert der EU, der sich auf die Zeitspanne Mitte 2020 bis Mitte 2021 bezieht. Der Bundesrat hat im Parlament zugesagt (siehe [22.061 | CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision | Rösti Albert | Votum | Das Schweizer Parlament](#)), eine entsprechende Änderung zu unterbreiten, sobald der EU-Entscheid definitiv ist. 2) Ergänzung von Artikel 10 CO₂-Gesetz um die im Januar 2024 von der EU zusätzlichen beschlossenen Ziele für Anhänger (-7.5% CO₂-Emissionen) und Sattelanhänger (-10%) bis zum Jahr 2030. 3) Ausdehnung des Geltungsbereichs der Flottenziele für schwere Fahrzeuge auf zusätzliche Güter- und Personenverkehrskategorien per CO₂-Verordnung.

Zudem hat die EU auch Ziele für die mittelfristige Zukunft beschlossen: Die CO₂-Emissionen von neuen Lastwagen müssen in der EU im Jahr 2035 auf 35% und im Jahr 2040 auf 10% des Ausgangswertes der EU sinken. Diese Ziele müssten allerspätestens mit dem nächsten CO₂-Gesetz für die Jahre ab 2031 beschlossen werden. Die Schweiz soll bei der Verschärfung mindestens genauso strenge Vorschriften wie die EU beschliessen. Im Sinne der Erwartungssicherheit könnten auch diese Ziele zusammen mit der SVAG-Revision in Kraft gesetzt werden.

- **LSVA-Pflicht auch auf Fahrzeuge von 2.5–3.5 Tonnen ausdehnen.** Gerade bei diesen Fahrzeugen wächst die Verkehrsleistung deutlich und zudem verursachen sie erhebliche externe Effekte (bspw. Luftschadstoffbelastung). Es ist darum nur fair, dass auch für diese Fahrzeug-Kategorie des

Strassengüterverkehrs ihre externen negativen Effekten (zumindest zum Teil) bepreist werden. Die LSVA-Untergrenze bei 3.5t verursacht auch Fehlanreize zu weniger Effizienz im Strassengüterverkehr. Das zeigt sich bspw. auch daran, dass in der Schweiz auffallend viele Fahrzeuge knapp unter der 3.5t-Grenze im Verkehr zugelassen sind. Dieser Fehlanreiz zu kleineren Fahrzeugen und damit Mehrfahrten kann mit einer Ausdehnung der LSVA ausgeräumt werden.

- **Einführung einer Alpentransitabgabe ATA.** Aufgrund der fixen Vorgaben der Ausgestaltung der LSVA mit ihren Kategorien, wie den Abständen zwischen den Kategorien, den Vorgaben für die teuerste Kategorie und für die verkehrende Flotte im Durchschnitt, kann der Maximalbetrag gemäss dem LVA nie vollständig erreicht werden. Für den verbleibenden Handlungsspielraum soll eine ATA eingeführt werden, so dass der Handlungsspielraum auch wirklich voll genutzt wird. Das Instrument ist im LVA vorgesehen, und damit vergleichsweise leicht umsetzbar.
- **Automatische Anpassung der LSVA an die Teuerung.** Leider wird die LSVA real immer billiger, da es die Regierung immer wieder versäumt hat, die LSVA-Ansätze der Teuerung anzupassen. Als zusätzliches Ärgernis wurden die Anpassungen auch jeweils deutlich zu spät umgesetzt. Um dieses Problem künftig zu umgehen, soll die LSVA fix an den Inflationsindex der Schweiz geknüpft werden.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es ist aus unserer Sicht wichtig, dass die Vorlage möglichst rasch umgesetzt wird und vollends in Kraft tritt. Auch wenn gewisse Teile der Vorlage im Jahr 2030 (bzw. 2028) relevant werden, wäre es dennoch sinnvoll, alle materiellen Teile der Vorlage möglichst rasch und in vollem Umfang in Kraft zu setzen.



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Nein, da der Schwerverkehr auch eine Leistung für die Gesellschaft erbringt, bestehen aus unserer Sicht keine ungedeckten Kosten.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

NEIN

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

JA

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

JA

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Die Einführung sollte auf den frühestmöglichen Termin erfolgen.



Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

JA

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

JA

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

JA

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

JA, dies unter der Voraussetzung, dass ein nachträglicher Nachweis der Abgabekategorie durch Nachmessungen oder Bestätigungen anerkannter Stellen möglich ist.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

JA

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 1

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Ein zusätzlicher Anreiz für den Kauf elektrischer Fahrzeuge ist aus unserer Sicht nicht nötig.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

-

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir sind mit den Anpassungen so weit einverstanden, dass die Kosten im Rahmen der Teuerung angepasst werden. Wir sind aber gegen weitere Preiserhöhungen auf Kosten des Transportgewerbes!

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

-

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

-

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Herr Bundesrat Albert Rösti
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Wohlen, 22. Mai 2024

Stellungnahme zur Vernehmlassung über die Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSWA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes SVAG)

Eingabe von:

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz
Bremgarterstrasse 75
5610 Wohlen
Telefon 056 619 71 32
info@vfas.ch

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ein, sich zur Vernehmlassung über die Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSWA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes SVAG) zu äussern. Der VFAS dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Seit 1956 vertritt der VFAS die Interessen des unabhängigen und freien Autohandels in der Schweiz. Dabei setzt er sich kompromisslos für dessen Förderung sowie Standards für eine hohe Qualität ein.

Der Verband setzt sich nebst 800 Unternehmungen auch für die Konsumenten ein, in dem er sich gegen sämtliche Einschränkungen und Behinderungen im freien Autohandel wehrt und faire Rahmenbedingungen fordert. Der VFAS vertritt KMUs im Schweizer Autohandel, die sowohl mit Occasions- als auch mit Neufahrzeugen handeln. Dabei vertreten sind freie Händler, Markenvertreter, Parallelimporteure und auch Generalimporteure.

Wir vertreten liberale Werte und setzen uns unter anderem für pragmatische, wirtschafts- und konsumentenfreundliche Lösungen ein.

Der VFAS befürwortet die grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage, welche die Integration elektrisch angetriebener Fahrzeuge in die LSVA sowie die Einführung flankierender Massnahmen zum Ziel hat. Er identifiziert jedoch auch zahlreiche schwerwiegende Mängel, zu denen er im Folgenden differenziert Stellung nimmt.

Unausgewogene Betrachtung des Strassengütertransports

Beim Studium der erläuternden Unterlagen zur vorliegenden Vernehmlassung fällt auf, dass intensiv auf die Nachteile des Schwerverkehrs und die von ihm verursachten Kosten eingegangen wird, um die Existenz und Weiterentwicklung der LSVA zu rechtfertigen. Der Nutzen des Strassentransports für Wirtschaft und Gesellschaft, welcher aus Sicht des VFAS erheblich und systemrelevant ist und beispielsweise einen wichtigen Beitrag zur Versorgungssicherheit der Schweiz leistet, wird jedoch ausser Acht gelassen. Dies wird den Tatsachen rund um die LSVA-Debatte, und auch der ihr zugrundeliegenden Logik nicht gerecht. Der VFAS fordert im Rahmen der Botschaft zuhänden des Parlaments eine ausgewogenere Darstellung.

Keine Änderung der Zielfunktion der LSVA

Gemäss Art. 1 des Schwerverkehrsabgabengesetzes (SVAG) ist das Hauptziel der LSVA die Internalisierung der vom Schwerverkehr verursachten externen Kosten. Erst an zweiter Stelle kommt das Ziel der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Eine Änderung dieser Zielfunktion der LSVA, wie sie von der Vorlage vorgesehen wird, lehnt der VFAS ab. Dazu gehört vor allem die in Art. 7 E-SVAG vorgenommene Änderung, wonach die Höhe der LSVA so zu bemessen sei, dass die externen Kosten mindestens gedeckt sind. Bisher waren die externen Kosten als Obergrenze für den LSVA-Ertrag definiert. Der VFAS fordert diesbezüglich, die heutige Formulierung beizubehalten. Ansonsten würde die LSVA von einer bewährten Lenkungsabgabe zu einer reinen Steuer umfunktioniert, was keinesfalls im Interesse der Wirtschaft sein kann.

Beibehaltung der LSVA-Höchsttarife

Gleiches wie für die Ziele der LSVA gilt auch für die Definition der LSVA-Höchsttarife. Diese sind bisher in Art. 8 SVAG festgelegt und haben sich bewährt. Mit der Vorlage soll diese Definition mit Verweis auf das Landverkehrsabkommen (LVA) gestrichen werden. Indem die Schweiz die Definition vollkommen dem LVA unterstellt, gibt sie die Deutungshoheit für in der Schweiz geltende Tarife und damit auch ein Stück ihrer Autonomie auf. Eine derartige Vorgehensweise lehnt der VFAS klar ab. Die LSVA-Höchsttarife sind weiterhin im SVAG festzulegen.

Kein Wechsel bei der Berechnungslogik

Ebenfalls kritisch eingestellt ist der VFAS gegenüber der angedachten neuen Berechnungslogik der LSVA. Ein Wechsel von der Euro-Norm als Berechnungsgrundlage hin zu CO₂-Zielwerten wird zwar mit der Vorlage noch nicht vollzogen, allerdings werden dafür bereits die nötigen Vorarbeiten geleistet und Begrifflichkeiten angepasst. Im Zuge der grossen Unsicherheiten, welche bei den zugrundeliegenden Berechnungskriterien wie beispielsweise der Energieeffizienz noch herrschen, erachtet der VFAS eine Umstellung auf die CO₂-

Berechnungslogik als verfrüht, zumal sich die aktuelle Grundlage der Euro-Normen in der Schweiz durchaus bewährt hat. Daher plädiert der VFAS dafür, die Anpassungen für eine Berechnung der LSVA auf Basis von CO₂-Zielwerten erst vorzunehmen, sobald die Folgen besser abschätzbar und die entsprechenden Voraussetzungen auf europäischer Ebene gegeben sind.

LSVA-Erträge sind nicht gefährdet

Der VFAS anerkennt die Notwendigkeit, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA zu integrieren, da auch diese gewisse externe Kosten verursachen, die es zu internalisieren gilt. Obwohl die heutige LSVA-Befreiung entsprechender Fahrzeuge zu Ertragsausfällen führt, können diese jedoch kaum als hinreichender Grund für die Notwendigkeit eines Ausbaus der LSVA gelten. Denn allfällige Mindereinnahmen aufgrund der LSVA-Befreiung, bzw. einer geplanten Rabattierung und/oder Investitionsbeiträgen wird ausgeglichen einerseits durch zusätzliche LSVA-Einnahmen aus der prognostizierten Verkehrszunahme in den kommenden Jahren (siehe Verkehrsperspektiven 2050 des Bundesamts für Raumentwicklung), sowie andererseits durch zusätzliche Einnahmen aufgrund der Abklassierung von Fahrzeugen mit Euro-Norm VI (siehe dazu untenstehende Antworten zum Fragekatalog). Es kann demnach davon ausgegangen werden, dass die Mittelzuflüsse bei der LSVA mittelfristig mindestens stabil bleiben, wenn nicht sogar ansteigen, wodurch auch keine Unsicherheiten bezüglich der Finanzierung der vorgesehenen flankierenden Massnahmen (siehe weiter unten) bestehen dürfte. Aussagen über Mindereinnahmen in Höhe von mehreren Millionen Franken (siehe erläuternder Bericht, z.B. auf Seite 30) kann der VFAS daher nicht unterstützen.

Fehlende Technologieneutralität

Ein weiteres Problem sieht der VFAS in der fehlenden Technologieneutralität. Gemäss erläuterndem Bericht sollen «alle am Fahrzeugmarkt etablierten Antriebsarten [...] zukünftig in der LSVA berücksichtigt werden.» (Seite 36). Die Vorlage fokussiert jedoch lediglich auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Dem VFAS ist bewusst, dass die Umsetzung der Technologieneutralität in der Praxis schwer zu vollziehen ist. Allerdings ist er auch der Ansicht, dass Gesetzestexte grundsätzlich keine detaillierten Vorgaben zur zu verwendenden Technologie machen sollten, da dies einerseits innovationshemmend wirken, und andererseits zu einer raschen Überalterung der gesetzlichen Grundlagen führen können. Daher fordert der VFAS einen stärkeren Fokus auf eine technologieneutrale Ausgestaltung der Vorlage.

Gesetzliche Verankerung der Planungs- und Investitionssicherheit

Als zentrales Element der Vorlage erachtet der VFAS die Planungs- und Investitionssicherheit. Daher begrüsst er die Einführung einer rollenden Planung in einem siebenjährigen Zyklus. Dies entspricht den Innovationszyklen in der wirtschaftlichen Realität und schafft Rechtssicherheit für die betroffenen Strassentransportunternehmen. Damit diese allerdings auch in der Praxis gegeben ist, muss die Planungssicherheit zwingend auf Gesetzesstufe, und nicht wie von der Vorlage vorgeschlagen nur auf Verordnungsstufe geregelt werden.

Mehr Verbindlichkeit bei den flankierenden Massnahmen

In Anbetracht der Tatsache, dass sich die Strassentransportbranche in den kommenden Jahren zwingend dekarbonisieren muss – allen voran aufgrund der Annahme des Klimaschutz- und Innovationsgesetzes durch das Stimmvolk im Jahre 2023 – ist es angebracht, eine bestimmte Übergangszeit nach der Aufhebung der LSVA-Befreiung elektrisch angetriebener

Fahrzeuge vorzusehen, während derer flankierende Massnahmen zum Zuge kommen. Der VFAS erachtet sowohl das Rabattsystem als auch die Investitionsbeiträge als sinnvolle Instrumente. Gerade für KMU sind die Investitionsbeiträge zentral, denn aufgrund der hohen Anschaffungskosten elektrisch angetriebener Fahrzeuge sind ebendiese bei kleineren Transportunternehmen noch nicht besonders weit verbreitet. Ein reiner Fokus auf das Rabattsystem würde diesen KMU die Teilhabe verunmöglichen. Denn wer sich erst gar kein Elektrofahrzeug anschaffen kann, kann auch nicht von den Rabatten profitieren. Ohne Investitionsbeiträge würde den KMU auch die Dekarbonisierung ihrer Fahrzeugflotte erheblich erschwert, was ihnen im Wettbewerb mit grösseren Firmen unfaire Nachteile einbringen würde. Daher setzt sich der VFAS für eine Wahlmöglichkeit zwischen Rabatten und Investitionsbeiträgen ein. Jedoch gibt es bei beiden Massnahmen gewisse Unsicherheiten, die es zu beseitigen gilt. Beim Rabattsystem beschreibt der erläuternde Bericht, dass diese nicht gewährt werden, wenn «die Flotte bereits zu einem erheblichen Teil aus Fahrzeugen ohne fossile Energieträger besteht» (siehe Seite 60). Die «Erheblichkeit» wird jedoch nicht weiter definiert, was zu grossen Unsicherheiten für die Firmen führen kann. Diesbezüglich fordert der VFAS eine Präzisierung. Ausserdem ist durch die «Kann-Formulierung» in Art. 2 des neuen Bundesgesetzes über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs keine Sicherheit gegeben, dass der Bundesrat das Rabattsystem auch tatsächlich einführt. Der VFAS fordert eine verbindlichere Formulierung.

Gleiches gilt auch für die Formulierung bei den Investitionsbeiträgen (Art. 3). Weitere Unsicherheiten kommen in diesem Bereich hinzu, indem die Beiträge beispielsweise nur gesprochen werden, wenn genügend Liquidität im Bahninfrastrukturfonds vorhanden ist – welcher notabene zu einem Grossteil aus LSVA-Geldern gespiesen wird. Die Chance, dass Unternehmen tatsächlich von den Investitionsbeiträgen profitieren können, schätzt der VFAS bei einer Ausgestaltung gemäss der Vernehmlassungsvorlage als äusserst gering ein und fordert daher auch hier verbindlichere Formulierungen. Die dafür nötigen finanziellen Mittel dürften, wie oben erwähnt, aufgrund der zu erwartenden Entwicklungen verfügbar sein. Des Weiteren fordert der VFAS, dass sich sowohl Rabatte als auch Investitionsbeiträge an der tatsächlichen Kostendifferenz bei der Anschaffung eines elektrisch angetriebenen Fahrzeugs im Vergleich zu einem herkömmlichen Diesel-Fahrzeug berechnen. Letztlich erachtet der VFAS auch die Geltungsdauer für die flankierenden Massnahmen von fünf Jahren als eher knapp bemessen. Eine Anlehnung an die siebenjährige Planungssicherheit erachtet der VFAS als angemessener.

Zusätzlich zu den oben ausgeführten Punkten nimmt der VFAS zu den weiteren Fragen gemäss Fragekatalog wie folgt Stellung:

Zielsetzungen

1. **Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?**

Ja, der VFAS anerkennt die Notwendigkeit der Integration elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA.

2. **Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?**

Der VFAS teilt diese Einschätzung nicht. Gemäss Berechnungen des Bundesamts für Statistik (siehe «Kosten und Finanzierung des Verkehrs») werden im Strassengüterverkehr mit schweren Nutzfahrzeugen 91 Prozent der Kosten durch die Verkehrsnutzenden gedeckt. Zudem sinken die externen Kosten mit zunehmender Weiterentwicklung der Antriebstechnologien immer weiter, sodass künftig mit einem noch höheren Kostendeckungsgrad zu rechnen ist.

Bei der Berechnung des Kostendeckungsgrads muss nach Ansicht des VFAS neben den Kosten zwingend auch der Nutzen des Schwerverkehrs einbezogen werden. Daher lehnt er die vorgesehene Änderung gemäss Art. 7, Abs. 1 E-SVAG ab, wonach die Abgabenhöhe nur noch gemäss der «ungedeckten Infra-strukturkosten» und der «Kosten zulasten der Allgemeinheit» (siehe Art. 7, Abs. 1 E-SVAG), und nicht mehr gemäss dem «Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs» (siehe Art. 7, Abs. 2 SVAG) erfolgt.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Der VFAS weist darauf hin, dass es gemäss Art. 84 der Bundesverfassung in der Schweiz zwar einen Verlagerungsauftrag für den alpenquerenden, d.h. den grenzüberschreitenden Güterverkehr gibt, nicht jedoch für den Binnenverkehr. Die Verlagerungswirkung der LSVA ist vor diesem Hintergrund zu beurteilen.

Entsprechend schätzt der VFAS die Verlagerungswirkung der LSVA als zielführend und erfolgreich ein. Es ist fragwürdig, inwiefern eine weitere Steigerung der Verlagerung künftig noch auf der LSVA-Erhebung beruhen kann. Gemäss dem erläuternden Bericht waren bereits 2008 nur noch geringe Verlagerungseffekte zu verzeichnen (siehe Seite 28). Demnach sollten künftige Verlagerungsbestrebungen vielmehr auf andere Kriterien als die LSVA, beispielsweise auf die Attraktivität des Schienengüterverkehrs abzielen.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Dass das LVA nicht tangiert wird, ist für den VFAS zentral. Die darin enthaltenen Regelungen sind für die Schweizer Strassentransportbranche von grosser Bedeutung und dürfen nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Gemäss der Vorlage soll den Unternehmen eine Planungssicherheit über sieben Jahre hinweg gewährt werden. In Anbetracht der Schätzungen, dass die vorliegende Revision frühestens 2027 in Kraft treten kann, ist eine Integration elektrisch angetriebener Fahrzeuge nicht vor 2031 vorzunehmen. Es ist sicher-zustellen, dass Investitionen weiterhin gefördert, und nicht gehemmt werden.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja, sofern die Abklassierung der Fahrzeuge mit Euro-Norm VI frühestens nach der Integration elektrisch angetriebener Fahrzeuge in die LSVA erfolgt. Allenfalls ist eine Abklassierung auch erst nach der Einführung der Euro-Norm VII in Betracht zu ziehen.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja, sofern die Abklassierung der Fahrzeuge mit Euro-Norm VII frühestens nach der Integration elektrisch angetriebener Fahrzeuge in die LSVA erfolgt. Allenfalls ist eine Abklassierung auch erst nach der Einführung der Euro-Norm VII in Betracht zu ziehen.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zuge-wiesen werden sollen?

Ja.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Der VFAS unterstützt die siebenjährigen Planungszyklen. Er fordert allerdings, dass diese auf Gesetzes- und nicht nur auf Verordnungstufe verankert werden, um die für die Unternehmen nötige Rechtssicherheit zu schaffen.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 2.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Gerade für KMU sind die Investitionsbeiträge zentral, denn aufgrund der hohen Anschaffungskosten elektrisch angetriebener Fahrzeuge sind ebendiese bei kleineren Transportunternehmen noch nicht besonders weit verbreitet. Ein reiner Fokus auf das Rabattsystem würde diesen KMU die Teilhabe an der Förderung verunmöglichen. Denn wer sich erst gar kein Elektrofahrzeug anschaffen kann, kann auch nicht von den vorgesehenen Rabatten profitieren. Im Falle der Variante 1, d.h. ohne Investitionsbeiträge würde den KMU auch die Dekarbonisierung ihrer Fahrzeugflotte erheblich erschwert, was ihnen im Wettbewerb mit grösseren Firmen unfaire Nachteile einbringen würde. Im Sinne gleich langer Spiesse für alle Unternehmen, unabhängig ihrer Grösse, ist die Wahlfreiheit zwischen Rabatten und Investitionsbeiträgen zu bevorzugen.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Eine Berechnung auf Basis der Transportleistung ist wenig praxistauglich, da sie vor allem Transportunternehmen im Nahverkehr benachteiligen würden, wo sich elektrische Fahrzeuge am stärksten lohnen.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Die verschiedenen Forderungen des VFAS zu nötigen Anpassungen an den vorgesehenen Gesetzestexten sind der vorausgegangenen Stellungnahme zu entnehmen.

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Die verschiedenen Forderungen des VFAS zu nötigen Anpassungen an den vorgesehenen Gesetzestexten sind der vorausgegangenen Stellungnahme zu entnehmen.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Der VFAS betont erneut seine Ablehnung gegenüber der Änderung der Zielfunktion der LSVA, der Streichung der LSVA-Höchsttarife, sowie der Änderung der Berechnung der Kostendeckung (siehe dazu Erläuterungen weiter oben).

Für weiterführende Details verweist der VFAS auf die Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG.

Wir danken für die Möglichkeit einer Stellungnahme und stehen für Rückfragen oder Ergänzungen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz



Roger Kunz
Präsident



Stephan Jäggi
Geschäftsleiter

Bundesamt für Verkehr BAV

3003 Bern

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

Bern, 21.05.2024
bettina.meury@voev.ch

Stellungnahme des VöV zur**Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSVA
(Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes, SVAG)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) begrüsst die Vorlage und unterstützt die geplanten Massnahmen grundsätzlich.

Die LSVA war in den letzten Jahren ein zentrales Element der wichtigen Verlagerungspolitik. Sie dient ebenso der Internalisierung der externen Kosten wie der Förderung der Entwicklung von Lastwagen mit weniger Luftschadstoffemissionen. Das aktuelle LSVA-System stösst jedoch an seine Grenzen. Zur Erreichung des gesetzlichen Verlagerungsziels und der Klimaziele des Bundes ist ein grösserer Schienenanteil im Güterverkehr unerlässlich. Nicht zuletzt muss auch die Finanzierung des BIF über Mittel aus der LSVA weiterhin sichergestellt werden. Auch bisher nicht berücksichtigte Lastwagen mit emissionsarmen, elektrischen Antrieben und Lieferwagen verursachen Stau, Unfälle, Lärm, benötigen Platz, usw. und müssen deshalb die externen Kosten via LSVA-Abgaben mittragen. Aus diesen Gründen begrüssen wir diese Weiterentwicklung der LSVA ausdrücklich.

Im Folgenden legen wir Ihnen unsere Positionen und Überlegungen, insbesondere zu den vorgesehenen zwei Massnahmen, dar:

a) Stärkung der Kostendeckung:

Wir unterstützen den in der Vorlage gemachten Vorschlag, dass neu auch elektrisch angetriebene Lastwagen der LSVA unterstellt werden sollen und diese in die tiefste Abgabekategorie eingeteilt werden, weil sie keine direkten Schadstoffemissionen und im Vergleich zu fossil angetriebenen Fahrzeugen tiefere externe Kosten verursachen.

Ebenso macht es deshalb Sinn, gleichzeitig die heute umweltfreundlichsten Fahrzeuge mit fossilem Antrieb (EURO VI) in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren.

Mit diesen Massnahmen wird die Kostendeckung der LSVa gestärkt und der Gütertransport auf der Schiene gefördert.

b) Flankierende Massnahmen zur Förderung von Elektro-Lastwagen:

Wir befürworten die Anreizrabatte für die Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs, um die Umstellung auf elektrisch angetriebenen Lastwagen nicht zu bremsen. 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. Zudem teilen wir die Auffassung der ASTAG, dass das Rabattsystem und Investitionsbeiträge verbindlich umgesetzt werden sollten, anstatt optional zu sein.

c) Die Anzahl der eingesetzten Lieferwagen für den gewerbsmässigen Gütertransport hat in den letzten Jahren massiv zugenommen. Da diese ebenso zu steigenden externen Kosten beitragen, erachten wir eine baldige Aufnahme in das LSVa-Tarifsysteem als richtig und erforderlich. Damit würde auch langfristig der Beitrag der LSVa an den Bahninfrastrukturfonds gewährleistet/gestärkt.

d) Wir lehnen die Verknüpfung der Höhe des Investitionsbeitrags mit der «durchschnittlichen jährlichen Transportleistung» ab. 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 KV ein Szenario, in dem er weniger CO₂-wirksam als der reine Strassentransport wäre. Eine solche Situation würde die Verlagerung behindern.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen und verweisen gerne auf die Antworten im Fragebogen im Anhang.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Ueli Stüchelberger
Direktor VöV



Philipp Wegmüller
Präsident der Kommission Güterverkehr
CEO railcare AG

ANHANG:

Frageliste mit unseren Antworten Vernehmlassung Weiterentwicklung LSVA:

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

JA

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Wir anerkennen, dass der Schwerverkehr einen wesentlichen Teil der externen Kosten deckt. Durch die zunehmende Elektrifizierung ist dieser Teil des Schwerverkehrs somit heute von der LSVA ausgenommen, obwohl auch diese LKW externe Kosten verursachen. Deshalb befürworten wir vorgeschlagene weitere Massnahmen wie die Inkludierung der E-LKW in die LSVA. Auch kommerzielle Lieferwagen bis 3.5t sollten in das LSVA-System integriert werden, da diese ebenso externe Kosten verursachen.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Die Verlagerungswirkung muss erhalten und mit den vorgeschlagenen Massnahmen (s. Ziff. 2 oben) gezielt gestärkt werden.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

JA. Das Landverkehrsabkommen mit der EU muss in der bestehenden Form beibehalten werden. Vor allem darf es keine Anpassung beim Regulativ für die Strasse geben. Sonntags- und Nachtfahrverbot, Kabotageverbot und das Verbot von Gigalinern sind für die Zukunft des gesamten Güterverkehrs (Strasse UND Schiene) in der Schweiz von existentieller Bedeutung; sie dürfen nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

JA

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Wir sind mit dem Zeitpunkt 1.1.2031 einverstanden. Einen späteren Zeitpunkt erachten wir als nicht zielführend.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

JA

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

JA

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

JA

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

JA

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

JA

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 2 (Rabatte oder Investitionsbeiträge).

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Wahlfreiheit, Flexibilität: Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind in Anschaffung und Betrieb teurer als Diesel-Lastwagen. Insbesondere kleinere und mittlere Transportunternehmen haben häufig nicht die finanziellen Möglichkeiten, um ihre Fahrzeugflotten zu modernisieren.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Wir lehnen die Verknüpfung der Höhe des Investitionsbeitrags mit der «durchschnittlichen jährlichen Transportleistung» ab. 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 KV ein Szenario, in dem er weniger CO₂-wirksam als der reine Strassentransport wäre. Eine solche Situation würde die Verlagerung behindern.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

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

Weitere Bemerkungen

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Anzahl der eingesetzten Lieferwagen für den gewerbsmässigen Gütertransport hat in den letzten Jahren massiv zugenommen. Da diese ebenso zu steigenden externen Kosten beitragen, erachten wir eine baldige Aufnahme in das LSVA-Tarifsystem als richtig und erforderlich.



CH-3003 Bern, WEKO

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

Unser Zeichen: 041.1-00023 gra | hem
Direktwahl: 058 463 04 67
Bern, 21.05.2024

041.1-00023: Weiterentwicklung leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, SVAG) – Vernehmlassung der WEKO

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Wettbewerbskommission (nachfolgend: WEKO) bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.

Aus Sicht der WEKO ist die Abschaffung der Privilegien für Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben gegenüber Fahrzeugen mit anderen (lokal CO₂-emittierenden) Antrieben im Hinblick auf den Wettbewerb zu begrüssen, weil Regulierungen wettbewerbsneutral auszugestalten sind. Staatseingriffe sollten nicht Marktteilnehmer bevorzugen oder benachteiligen. Dabei ist insbesondere auf die Technologieneutralität bzw. Technologieoffenheit von Erlassen und Massnahmen zu achten. Die geplanten Anpassungen der Vorlage beachten das Prinzip der Technologieneutralität nach unserem Verständnis besser.

Hinsichtlich der Variantenwahl zu den flankierenden Massnahmen präferiert die WEKO keinen der beiden Vernehmlassungsvorschläge, da beide die Umsetzung der vorgeschlagenen technologieneutraleren LSVA verzögern. Sofern jedoch flankierende Massnahmen beschlossen werden sollen, so ist aus wettbewerblicher Sicht jene Variante zu bevorzugen, welche mit einer möglichst geringen Verzerrung des Wettbewerbs einher geht. Grundsätzlich ist dabei eine Verzerrung des Wettbewerbs umso geringer, je niedriger und kürzer die Subventionen (Investitionsbeiträge/Rabatte) ausbezahlt werden. Die WEKO empfiehlt daher, die Zahl der Anspruchsberechtigten möglichst klein und die Übergangsphase mit flankierenden Massnahmen möglichst kurz zu halten.

Zusammenfassend begrüsst die WEKO die Vorlage zur Weiterentwicklung der LSVA (Teilrevision des SVAG), da durch die Abschaffung der Privilegien von elektrisch angetriebenen

Fahrzeugen und deren vollen Integration in das LSVA-System eine ungleiche Behandlung verschiedener Antriebstechnologien (elektrisch oder fossil) schrittweise abgebaut werden soll und die vorgesehene neue Regelung technologieutraler ausgestaltet sein wird.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung dieser Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen

Wettbewerbskommission



Dr. Laura Melusine Baudenbacher
Präsidentin



Prof. Dr. Patrik Ducrey
Direktor

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Michael Köhn
Direktwahl +41 (0)61 927 65 40
Zentrale +41 (0)61 927 64 64
m.koehn@kmu.org

Elektronisch an: finanzierung@bav.admin.ch

Pratteln, 23. Mai 2024

**Vernehmlassungsantwort inkl. Fragebogen:
Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision
des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Wirtschaftskammer Baselland, der Dachverband der Klein- und Mittelunternehmen (KMU) aus Gewerbe, Handel, Dienstleistung und Industrie sowie der Selbstständigerwerbenden im Kanton Basellandschaft, nimmt im obengenannten Mitwirkungsverfahren gerne wie folgt Stellung:

I. Allgemeine Anmerkungen

Die Wirtschaftskammer begrüsst im Grundsatz die Vorlage, da die Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA geeignet ist, die Erträge zumindest teilweise zu sichern. Wir begrüssen ebenfalls die vom Bundesrat vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen für die Übergangsfristen. **Allerdings sprechen wir uns gegen weitergehende geplante Systemänderung bei der LSVA aus.**

Die neu vorgeschlagene Abgabepflicht für elektrisch angetriebene Fahrzeuge bewahrt die LSVA vorerst über ein finanzielles Loch in Milliardenhöhe. Der Nutzen einer funktionierenden LSVA ist hoch und systemrelevant. **Für die Wirtschaftskammer und deren Mitglieder bildet die Logistik und der Güterverkehr im Baselbiet das Rückgrat einer funktionierenden Wirtschaft.**

II. Fragebogen

Zu den Fragen gemäss Fragekatalog nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja, die Weiterentwicklung hinsichtlich der Notwendigkeit der Integration elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA wird anerkannt.

2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Bei der Berechnung des Kostendeckungsgrads muss zwingend neben den Kosten auch der Nutzen des Schwerverkehrs einbezogen werden. Daher lehnen wir die vorgesehene Änderung gemäss Art. 7, Abs. 1 E-SVAG ab, wonach die Abgabenhöhe nur noch gemäss der «ungedeknten Infrastrukturkosten» und der «Kosten zulasten der Allgemeinheit» (siehe Art. 7, Abs. 1 E-SVAG), und nicht mehr gemäss dem «Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs» (siehe Art. 7, Abs. 2 SVAG) erfolgt.

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Gerne weisen wir darauf hin, dass es gemäss Art. 84 der Bundesverfassung in der Schweiz zwar einen Verlagerungsauftrag für den alpenquerenden, d.h. den grenzüberschreitenden Güterverkehr gibt, nicht jedoch für den Binnenverkehr. Die Verlagerungswirkung der LSVA ist vor diesem Hintergrund zu beurteilen. Entsprechend wird die Verlagerungswirkung der LSVA als bereits zielführend und erfolgreich eingeschätzt und erfordert keine weiteren Massnahmen.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Dass das LVA nicht tangiert wird, ist zentral. Die darin enthaltenen Regelungen sind für die Schweizer Strassentransportbranche von grosser Bedeutung und dürfen nicht aufs Spiel gesetzt werden.

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Gemäss der Vorlage soll den Unternehmen eine Planungssicherheit über sieben Jahre hinweg gewährt werden. In Anbetracht der Schätzungen, dass die vorliegende Revision frühestens 2027 in Kraft treten kann, ist eine Integration elektrisch angetriebener Fahrzeuge nicht vor 2031 vorzunehmen. Es ist sicherzustellen, dass Investitionen weiterhin gefördert, und nicht gehemmt werden.

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja, sofern die Abklassierung der Fahrzeuge mit Euro-Norm VI frühestens nach der Integration elektrisch angetriebener Fahrzeuge in die LSVA erfolgt. Allenfalls ist eine Abklassierung auch erst nach der Einführung der Euro-Norm VII in Betracht zu ziehen.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen? Siehe dazu Antwort zu Frage 8.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja.

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Die siebenjährigen Planungszyklen werden unterstützt. Für die erforderliche Rechtssicherheit der Unternehmen ist dies aber auf Gesetzes- und nicht nur auf Verordnungsstufe zu verankern.

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Variante 2.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Gerade für KMU sind die Investitionsbeiträge zentral, denn aufgrund der hohen Anschaffungskosten elektrisch angetriebener Fahrzeuge (zurzeit mindestens Faktor zwei) sind ebendiese bei kleineren Transportunternehmen noch nicht besonders weit verbreitet. Ein reiner Fokus auf das Rabattsystem würde diesen KMU die Teilhabe an der Förderung verunmöglichen. Denn wer sich erst gar kein Elektrofahrzeug anschaffen kann, kann auch nicht von den vorgesehenen Rabatten profitieren. Im Falle der Variante 1, d.h. ohne Investitionsbeiträge würde den KMU auch die Dekarbonisierung ihrer Fahrzeugflotte erheblich erschwert, was ihnen im Wettbewerb mit grösseren Firmen unfaire Nachteile einbringen würde. Im Sinne gleich langer Spiesse für alle Unternehmen, unabhängig ihrer Grösse, ist die liberale Wahlfreiheit zwischen Rabatten und Investitionsbeiträgen zu bevorzugen.

14. Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?

Eine Berechnung auf Basis der Transportleistung ist wenig praxistauglich, da sie vor allem Transportunternehmen im Nahverkehr benachteiligen würden, wo sich elektrische Fahrzeuge am stärksten lohnen.

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Die verschiedenen Forderungen der Wirtschaftskammer zu nötigen Anpassungen an den vorgesehenen Gesetzestexten sind dieser Stellungnahme zu entnehmen. Unter diesen Umständen unterstützen wir die Anpassungen.

16. Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?

Keine.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Siehe hierzu nachfolgender Absatz – Schlussbemerkungen.

V. Schlussbemerkungen

Der Nutzen des Strassentransports für Wirtschaft und Gesellschaft, welcher erheblich und systemrelevant ist, wird jedoch im erläuternden Bericht völlig ausser Acht gelassen. Dies wird den Tatsachen rund um die LSVA-Debatte nicht gerecht. **Die Wirtschaftskammer fordert im Rahmen der Botschaft zuhanden des Parlaments eine ausgewogenere Darstellung.**

Gemäss der Vorlage wird mittels der Änderung der Zielfunktion der LSVA und der Streichung der LSVA-Höchsttarife im SVAG ein grundlegender Systemwechsel avisiert, was so nicht unterstützt wird. **Die Wirtschaftskammer fordert die Beibehaltung der jetzigen Formulierungen, da ansonsten die Gefahr gross ist, dass die LSVA von einer bewährten Lenkungsabgabe zu einer reinen wirtschaftsschädlichen Steuer umfunktioniert wird.**

Als zentrales Element der Vorlage erachten wir die Planungs- und Investitionssicherheit. Folglich wird die Einführung einer rollenden Planung in einem siebenjährigen Zyklus begrüsst. Dies entspricht den

Innovationszyklen in der wirtschaftlichen Realität und schafft Rechtssicherheit für die betroffenen Strassentransportunternehmen. **Damit diese allerdings auch in der Praxis gegeben ist, muss die Planungssicherheit zwingend auf Gesetzesstufe und nicht nur auf Verordnungsstufe geregelt werden.**

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen

WIRTSCHAFTSKAMMER BASELLAND

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'M' followed by a horizontal line and a small flourish.

Michael Köhn, stv. Direktor Wirtschaftskammer Baselland



WWF Schweiz
Patrick Hofstetter
Hohlstrasse 110
Postfach
8010 Zürich

Tel.: 044 297 22 77
Patrick.Hofstetter@wwf.ch
wwf.ch
Spenden: PC 80-470-3

UVEK
Bundesrat A. Röstli

3003 Bern

Zürich, 22. Mai 2024

Elektronisch an:
finanzierung@bav.admin.ch

Vernehmlassungsantwort zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSVA

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, an diesem Vernehmlassungsverfahren teilzunehmen.

Wir begrüßen es, dass die LSVA weiterentwickelt werden soll und geben einige spezifische Hinweise zur Ausgestaltung, damit das Instrument künftig optimal funktioniert.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vorschläge und Anliegen und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Dr. Elgin Brunner
Leiterin Transformational Programmes

Dr. Patrick Hofstetter
Fachgruppenleiter Klima und Energie



Stellungnahme Weiterentwicklung LSVA

1. Zusammenfassende Bemerkungen zum Anpassungsbedarf

Wir begrüßen die generelle Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates. Zur Erinnerung: die LSVA gilt als Schlüsselinstrument zur Realisierung des Alpenschutzartikels und stösst nach mehr als zwei Jahrzehnten an ihre Grenzen. Dies macht eine Modernisierung des Verlagerungsinstruments unerlässlich, um es zukunftsfähig zu gestalten. Die Integration von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System ist von grosser Bedeutung, um die Verlagerungseffekte der LSVA zu bewahren und gleichzeitig sicherzustellen, dass auch diese Fahrzeuge zur Deckung ihrer externen Kosten verpflichtet werden. Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, dass der Deckungsgrad der externen Kosten durch die LSVA viel zu gering ist: Die LSVA deckt heute weniger als einen Drittel der externen Kosten des Schwerverkehrs. Es ist in der konservativen Schätzung des Bundes ein ungedecktes Kostentotal von jährlich etwa 1'400 Mio. Franken vorhanden, was nicht anders als «unbefriedigend» eingestuft werden kann. Noch grösser ist das Vollzugsdefizit, wenn berücksichtigt wird, dass z.B. bei den Klimakosten die aktuelle Schätzung veraltet ist (siehe Interpellation Vincenz 23.4496). Die hier vorgeschlagene Weiterentwicklung der LSVA ist nur ein erster Schritt, um die Nachhaltigkeit und Effektivität der Verlagerungswirkung zu verbessern.

Wir unterstützen die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in das LSVA-System, fordern aber eine Ausgestaltung, die sich möglichst stark am EU-Recht orientiert. Mit dem Vorschlag des Bundesrates würde die Kosteninternalisierung der elektrisch betriebenen Fahrzeuge in der Schweiz später als in Deutschland und Österreich erfolgen. Auch die EU kann kein Interesse daran haben, dass die finanziellen Anreize in der Schweiz von jenen in EU-Staaten zu Ungunsten des Klimaschutzes und der LKW-Kilometer in der EU deutlich abweichen. Wir sehen deshalb bei der Rabattierung für elektrische LKWs in folgenden drei Punkten Anpassungsbedarf: 1. Die Totalbefreiung ist spätestens 2028 aufzuheben. 2. Die LSVA-Reduktion soll ab 2028 grösser ausfallen als 25% (die EU erlaubt bis 50% Reduktion für alternative Antriebe), 3. das Ende der LSVA-Rabattierung soll expliziter auf die Marktdurchdringung und die Gesamtkosten alternativer Antriebe ausgerichtet werden. Wir gehen davon aus, dass aufgrund der tieferen Vollkosten und der kurzen Strecken im Binnenverkehr batterie-elektrische Lastwagen in der Schweiz schon in wenigen Jahren einen erheblichen Anteil und ab 2030 eine Mehrheit der neu in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ausmachen können. Es kann nicht sein, dass diese Lastwagen bis 2030 totalbefreit sind und ihre (wenn auch tieferen) externen Kosten gar nicht abgedeckt werden. Der Bundesrat sollte die Botschaft dahingehend anpassen, dass durch die LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen allfällige Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden und so die LSVA in ihrer Verlagerungswirkung und Internalisierung der externen negativen Effekte gestärkt wird.

Auch fordern wir eine LSVA-Ausdehnung auf Lieferwagen mit einem Gewicht von 2,5 bis 3,5 Tonnen, die pro transportierte Menge mit besonders hohen externen Kosten verbunden sind und deren Zahl seit der Einführung der LSVA stark angestiegen ist.

Weiter ist die Abklassierung der EURO-VI-Lastwagen schon auf das Jahr 2025 per Verordnung umzusetzen, da heute mit e- und H₂-Lastwagen bereits sauberere Alternativen aus Massenfertigung der grossen Fahrzeughersteller zur Verfügung stehen. Zudem soll die LSVA vollständig an die aufgelaufene, noch nicht ausgeglichene, Teuerung angepasst werden – nicht nur zur Hälfte, wie der Bundesrat dies beabsichtigt hat. Künftig soll die Teuerungsanpassung über eine Indexierung in jedem Fall und automatisch erfolgen.

Eine Ausweitung der Rabattierung auf weitere alternativ betriebene Fahrzeuge, die momentan die volle LSVA entrichten (namentlich Flüssiggas, Biotreibstoffe, synthetische Treibstoffe) wäre für die Energiesicherheit und für den Klima- und Umweltschutz sehr kontraproduktiv.

Unbedingt ist im Rahmen *dieser Vorlage* (bei Änderungen anderer Erlasse im CO₂-Gesetz) das Neuwagenflottenziel für schwere Nutzfahrzeuge für das Jahr 2030 im Einklang mit der EU von 70% auf 45% des Ausstosses von 2020/2021 anzupassen. Seit der Botschaft des Bundesrates zum CO₂-Gesetz hat die EU diese Zielwerte angepasst, so dass das neueste CO₂-Gesetz bereits nicht mehr der EU-Regelung entspricht. Zusätzlich hat die EU weitere spezifische Flottenziele für Fahrzeuge mit Anhänger und Sattelaufleger für das Jahr 2030 beschlossen (92.5% bzw. 90% gegenüber 2020/21), die ebenfalls jetzt ins CO₂-Gesetz aufzunehmen sind.



Schliesslich ist in der CO₂-Verordnung auch der Geltungsbereich für das Flottenziel der schweren Fahrzeuge EU-analog auf zusätzliche Fahrzeug-typen auszuweiten.

Anstelle von Investitionsbeiträgen sähen wir als Alternative zum Rabattsystem auch zurückzahlbare Darlehen, die auch für die Errichtung der betriebseigenen Ladeinfrastruktur gewährt werden könnten.

Baldmöglichst ist die Anpassung des Landverkehrsabkommens Schweiz-EU in folgenden Punkten nötig: Erhöhung der Obergrenze pro Transitfahrt, explizite lineare CO₂-Abhängigkeit der LSVA per Verordnung und stärkere Differenzierung zwischen den Fahrzeugen als die heutigen maximal 50 Prozent des Abgabesatzes.

Antworten zu den gestellten Fragen:

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?

Ja, bei der LSVA braucht es eine Weiterentwicklung. Würde die vollständige LSVA-Befreiung von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben beibehalten, würde mittelfristig sowohl die schon heute sehr ungenügende Verlagerungswirkung der LSVA als auch die sehr ungenügende Kosteninternalisierung weiter sinken. Die LSVA muss grundsätzlich weiterentwickelt und gestärkt werden. Die Verlagerungswirkung nimmt kontinuierlich ab, die Verlagerungspolitik stagniert und die externen Kosten des Schwerverkehrs werden nur zu einem sehr tiefen Teil, nämlich nur zu circa einem Drittel dem Verursacher übertragen.

Die Ausgestaltung der LSVA muss dem Ziel möglichst nahekommen, dass schwere Nutzfahrzeuge entsprechend ihren externen negativen Effekten Abgaben leisten müssen. Entsprechend müssen die umweltfreundlichsten der jeweils verfügbaren Antriebe über einen Rabatt verfügen. Solange alternativ angetriebene Fahrzeuge in Konkurrenz zu fossil betriebenen Fahrzeugen stehen, ist für all jene alternativ angetriebene Fahrzeuge, die bisher von der LSVA befreit sind, ein Rabatt vorzusehen. Sobald alternativ betriebene Fahrzeuge dominieren, hat sich der Rabatt weiterhin nach der Energieeffizienz zu bemessen. Der Bundesrat hat dazumal die Verordnung entsprechend zu ändern, um die LSVA-Höhe nach dem Stromverbrauch zu bemessen.

Von diesem Grundsatz, dass sich die LSVA grösstmöglich nach dem Niveau der externen Kosten der jeweiligen Fahrzeuge bemisst, sollte nur dann abgewichen werden, wenn dies dazu führen würde, dass die LSVA-Einnahmen zur Bahnfinanzierung und der Kantone deutlich unter das heutige Niveau fallen. Dieser Fall zeichnet sich gemäss Erläuterndem Bericht des Bundesrates nicht ab.

Wir vermissen im erläuternden Bericht aber Abschätzungen, wie sich verschiedene Szenarien der Fristen und Höhe der LSVA-Rabattierung für heute totalbefreite Fahrzeuge auf die CO₂-Reduktionswirkung und die Bahnfinanzierung auswirken. Der Zeitpunkt und die Höhe der LSVA-Rabattierung für Elektrofahrzeuge sollte so gewählt werden, dass der Preiswettbewerb zwischen fossilfrei und fossil betriebenem Strassengüterverkehr möglichst früh zu Gunsten der Elektromobilität entscheiden wird. Das setzt einen Variantenvergleich mit Quantifizierung des zusätzlich eingesparten Treibhausgasemissionen voraus.

Wir möchten anregen, das Ausmass der LSVA-Reduktion und die Dauer für alternative Antriebe vom Gesetzgeber nicht abschliessend festzulegen zu lassen, so dass je nach Marktdurchdringung kontraproduktive Auswirkungen (Verlangsamung der Elektrifizierung, Reduktion der BIF-Einnahmen) vermieden werden können.



2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?

Ja! Die Erhebungen des ARE zeigen, dass nur ca. ein Drittel der externen Kosten von schweren Nutzfahrzeugen durch die LSVA gedeckt werden (vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2023): Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2020). Von den 10 Rappen pro Tonnenkilometer an externen Kosten im Strassengüterverkehr werden nur 3.5 Rappen über die LSVA internalisiert, 6.5 Rappen bleiben ungedeckt und werden der Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt aufgebürdet. Der Allgemeinheit bleibt trotz der LSVA ein ungedecktes Kostentotal von etwa 1'400 Mio. Franken pro Jahr. In dieser Kostenschätzung wird ein Teil der externen Kosten sogar noch unterschätzt (siehe [Ip. Vincenz 23.4496](#)). Kurzfristig sind beim Durchschnittspreis für eine Transitfahrt die Möglichkeiten des Landverkehrsabkommens voll auszureizen. Dies trägt auch zu einem faireren Wettbewerb zwischen der Strasse und der Schiene bei. Je stärker die Schweiz sich dem Verursacherprinzip im Strassengüterverkehr annähert, desto besser für die Verlagerungspolitik und die Infrastrukturfinanzierung.

Um die ungedeckten Kosten zu verringern, hat der Bund per 2025 die aktuellen Kostensätze des ARE anzuwenden (siehe auch Interpellation Vincenz 23.4496).

3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?

Ja, die Verlagerungswirkung der LSVA muss unbedingt gestärkt werden. Solange das Verlagerungsziel nicht erreicht ist, kann es nicht sein, dass eine Totalbefreiung von der LSVA für Fahrzeuge mit einem Antrieb ohne CO₂-Emissionen existieren. Das Verlagerungsziel kann nicht ohne wirksame Mittel wie das der LSVA erreicht werden. Zudem steht auch die Güterbahn in der Fläche finanziell unter Druck.

4. Halten Sie das Vorgehen, die LSVA innerhalb der Grenzen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU weiterzuentwickeln, d.h. dass die neue LSVA den derzeitigen Bestimmungen des Abkommens entspricht und keine Änderung am Abkommen erforderlich ist, für sinnvoll?

Kurzfristig notfalls Ja, mittelfristig nein.

Der Einbezug der elektrisch betriebenen LKWs in die maximal 25%ige Spreizung zwischen den Kategoriengrenzen kann nur eine Notlösung sein, falls die EU es nicht tolerierten würde, dass die Schweiz für eLKWs einen tieferen Abgabesatz ausserhalb dieser im LVA vorgesehenen Spreizung wählt. Weil die EU für Elektrofahrzeuge ihren Mitgliedstaaten eine Mautreduktion um bis zu 50% gegenüber Diesel-LKW erlaubt, sehen wir nicht, weshalb es nicht im Sinne der EU sein soll, wenn die Schweiz dasselbe täte.

Kostenwahrheit im Schwerverkehr bedürfte ca. einer Verdreifachung der LSVA-Tarife, was eine Änderung am Abkommen erfordern würde. Wir unterstützen die jetzige Weiterentwicklung der LSVA im Rahmen des aktuell geltenden Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU (LVA) als pragmatisch und nachvollziehbaren Zwischenschritt. Wir betonen aber, dass der Handlungsspielraum innerhalb des Rahmens des LVA bei weitem nicht ausgereizt ist und dieser zur Erhöhung der Internalisierung der externen Kosten des Schwerverkehrs maximiert werden soll.

Eine vollständige Anpassung der LSVA an die seit der LSVA-Einführung aufgelaufene Teuerung ist ein erster und wichtiger Schritt. Ansonsten wird die LSVA in realen Werten immer billiger. Zudem sollte auch die Erhöhung der LSVA-Ansätze bzw. die Abklassierung der EURO-VI per 2025 durch die Verordnung umgesetzt werden. Es ist ein Missstand, dass der gewichtete Durchschnitt für eine Fahrt von einem 40t-Fahrzeug durch die Schweiz im



Jahr 2022 nur 284 Franken betrug. Dabei könnte dieser bei 325 Franken plus vollständige Teuerung (ca. 14% seit Einführung der LSVA), d.h. 370 Franken liegen. Somit fällt die LSVA für die Fahrt durch die Schweiz im Durchschnitt etwa 85 Franken tiefer aus, als das LVA maximal ermöglicht.

Mittelfristig ist eine Anpassung des Landverkehrsabkommens Schweiz-EU anzustreben, um die maximalen Abgabesätze erheblich zu erhöhen und damit eine vollständige Internalisierung der externen Kosten zu erreichen.

Für die langfristige Verlagerungswirkung der LSVA ist es wichtig, dass die Energieeffizienz auch als Kriterium aufgenommen wird. Wir unterstützen deshalb den neuen Buchstaben c von Artikel 8 Absatz 2 sehr, der dafür die Rechtsgrundlage schafft. Der Abstand zwischen den verschiedenen LSVA-Kategorien sollten in Zukunft, mit einem neuen LVA, noch grösser ausfallen. Die aktuellen LVA-Vorgaben mit dem 25%-igen Abgabe-Unterschied zwischen den LSVA-Kategorien werden den effektiven Verhältnissen der Unterschiede der Fahrzeuge bezüglich der externen Kosten nicht gerecht. Es braucht eine grössere Spreizung zwischen einem relativ sauberen eLkw und den besten Verbrenner-LKW und dann zu einem Lastwagen der EURO I. Dass die EU eine stärkere Spreizung der Abgabehöhe der Schweizer LSVA tolerieren würde, scheint uns in Anbetracht der Kompetenz der EU-Staaten für eine Rabattierung von bis zu 50% für rein elektrische Fahrzeuge plausibel.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Art. 40 Abs. 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Ja. Es ist wichtig, dass die LSVA mittelfristig auch auf elektrische Lastwagen ausgedehnt wird. Weil in der EU elektrisch betriebene LKWs ebenfalls von einer tieferen Bepreisung profitieren, stellt dies eine Angleichung an die EU-Politik dar und ist auch im Sinne des EU-Anliegens eines europaweiten level playing field.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Ja, wir unterstützen den Vorschlag, dass Elektrofahrzeuge von einer reduzierten LSVA profitieren. Fahrzeuge mit Hybrid-Antrieb, Flüssiggasantrieb oder Biotreibstoffen weisen eine Ökobilanz auf, die nur sehr wenig besser ist als jene von Fahrzeugen mit Dieselmotor. Auch ein reduzierter Tarif für mit synthetischen Treibstoffen angetriebenen Fahrzeugen wäre mit dem gesetzlichen Kriterium der Energieeffizienz nicht vereinbar, weil die Herstellung dieser Treibstoffe deutlich energieintensiver ist als rein elektrisch betriebene LKWs. Netto Null Treibhausgase für alle klimaschädlichen Sektoren ist nur möglich, wenn diese Treibstoffe mittelfristig nur in nicht elektrifizierbaren Sektoren wie z.B. dem Flugverkehr eingesetzt werden. Würde der Kreis der Fahrzeuge mit LSVA-Rabatt zu Gunsten von Biotreibstoffen oder Flüssiggas ausgeweitet, wäre die Reform umweltpolitisch kontraproduktiv.

Die Frist, ab wann elektrisch angetriebene Fahrzeuge einer reduzierten LSVA zu unterstellen sind, ist so zu wählen, dass die Marktdurchdringung der Elektromobilität nicht verlangsamt wird. Die Marktdurchdringung wird primär durch die CO₂-LKW-Flottenziele gesteuert, die sich direkt auf die in der Schweiz und in der EU verfügbaren Fahrzeuge auswirken. Für ein klares Preissignal ist es deshalb wichtig, dass gleichzeitig über die LKW-Flottenziele und über das Enddatum der LSVA-Befreiung legiferiert wird. Das neueste CO₂-Gesetz ist bereits massiv veraltet (-30% statt wie in der EU -55% im Jahr 2030).

Eine geschickt gewählte Frist und Höhe der Rabattierung verstärkt den Klimaschutz, indem zusätzliche Fahrzeughalter ein alternativ angetriebenes Fahrzeug beschaffen, weil sie vom auslaufenden Rabatt profitieren



wollen, der die Betriebskosten von elektrisch betriebenen LKWs soweit senkt, dass sich ihre Anschaffung finanziell lohnt. Eine schlecht gewählte Frist für den Wechsel von der Vollbefreiung zur Teilbefreiung bremst die Elektrifizierung und vermindert so die CO₂-Reduktion. Beim Entscheid, wie viele Jahre nach Inkraftsetzung der LSVA-Rabatt für Elektrofahrzeuge beendet wird, soll der Bundesrat entweder einen gewissen Handlungsspielraum haben oder aber das Ende der Rabattierung soll im Gesetz explizit von einer bestimmten Marktdurchdringung abhängig gemacht werden. Kurz vor Erreichen dieser Schwelle kann die Elektrifizierung der LKWs so von einem zusätzlichen Schub profitieren.

In Anbetracht der klimapolitischen Ziellücke der Schweiz ist dieser Effekt hoch willkommen und reduziert das Ausmass an CO₂-Zertifikaten, die von der Schweiz zur Einhaltung des 2030er-Reduktionsziels zu Lasten der Bundeskasse finanziert werden müssen.

Für die Verlagerungsfunktion und die Finanzierungsfunktion der LSVA ist der baldige Einbezug der elektrisch betriebenen Fahrzeuge zwingend. Auch die Verfassungsbestimmung, den Schwerverkehr im Ausmass der externen Kosten zu bepreisen, ist mit einer Totalbefreiung kaum vereinbar. Denn auch Lastwagen mit Elektroantrieb verursachen hohe externe Kosten, bspw. Lärm, Boden-, Energie- und Ressourcenverbrauch, Unfälle, Stau, etc. Da die Zusammensetzung der Lastwagenflotte mit und ohne elektrischen Antrieb in der Schweiz sich erst mittelfristig abzeichnen wird, sollte man besser früher als später eine Integration dieser Fahrzeuge vorsehen. Wir befürworten eine LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bis maximal 2028, ab dieser Periode kann die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs anschliessend durch eine Rabattierung gefördert werden.

Eine Totalbefreiung bis Ende 2030 sehen wir als zu lang an. Bis dann werden die Vollkosten (TCO) der batterieelektrischen Fahrzeuge schon deutlich unter jene von Diesel-LKW gesunken sein, und elektrische Lastwagen werden sich in der Schweiz mit den kurzen Transportdistanzen grossflächig durchgesetzt haben. Die im Erläuternden Bericht erwähnten Schätzungen der Marktdurchdringung halten wir für sehr konservativ, wurde doch seither das Flottenziel der EU von -30% im Jahr 2030 auf -55% verschärft, was die Elektrifizierung deutlich beschleunigen wird.

In der EU wurde die Modernisierung der Maut über eine Revision der EU-Wegekostenrichtlinie schon vor einigen Jahren beschlossen und wird in sehr vielen Ländern entweder schon umgesetzt oder wird alsbald eingeführt. So haben bspw. Österreich und Deutschland die Maut-Reformen umgesetzt, in Belgien und den Niederlanden werden sie alsbald in Kraft treten (vgl. T&E (2024): Tolling: the highway to green trucking. How to implement the Eurovignette reform to clean up trucks. March 2024 (update)). Die Schweiz hinkt mit ihrer sehr späten Weiterentwicklung der LSVA deutlich hinterher. Die EU-Wegekostenrichtlinie sieht vor, dass auch elektrisch angetriebene Lastwagen Maut bezahlen müssen, wenn auch ein Abschlag auf die Maut von 50-75% für diese Fahrzeuge vorgesehen ist. Das heisst, in den umliegenden Ländern in Europa endet die Totalbefreiung von elektrischen Lastwagen ca. 6 Jahre früher als dies bei uns geplant ist (sofern es eine Totalbefreiung für eLKWs überhaupt gegeben hat). Es ist aus unserer Sicht unverständlich, warum die Totalbefreiung in der Schweiz so lange andauern soll.

Im Sinne der Versorgungssicherheit sollen Elektrofahrzeuge, die zu intelligentem oder bidirektionalem Laden in der Lage sind, vom Bund mit einem zusätzlichen LSVA-Rabatt bevorzugt werden können.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

7. Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?

Ja. Schon heute ist es so, dass die Zuordnung zu den Abgabekategorien in der Verordnung erfolgt. Für jede Abklassierung eine Gesetzesänderung anzustossen, würde bedeuten, dass die LSVA ihre Funktion nicht mehr



erfüllen könnte, jeweils auch einen finanziellen Anreiz darzustellen, Fahrzeuge der umweltfreundlichsten verfügbaren Technologie anzuschaffen.

In der Vergangenheit hat der Bundesrat die Kategorieneinteilung zu wenig regelmässig dem neusten Stand der Technik angepasst.

Wir unterstützen den Vorschlag, die Schwellenwerte im Voraus zu kommunizieren (siehe Antwort auf Frage 11), erachten aber eine Vorlaufzeit von 7 Jahren als zu lange und erwarten vom Systemwechsel, dass Abklassierungen nicht mehr aus politischen Gründen verschoben werden, was in der Vergangenheit unter dem Vorwand der Planungssicherheit zum Teil der Fall war.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja, wir begrüßen, dass die Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb in die günstigste Kategorie eingestuft werden. Solange elektrisch angetriebene Fahrzeuge noch mit Verbrennungsmotoren in Konkurrenz stehen, ist es klimapolitisch zwingend, dass alle elektrisch betriebenen Modelle in die tiefste Abgabekategorie eingeteilt werden. Wenn die Elektromobilität den gesamten Markt abdeckt, soll eine Differenzierung nach Energieeffizienz erfolgen. Wir begrüßen, dass für den letzten Schritt nur eine Verordnungsänderung nötig ist.

Jedoch bestehen wir auch darauf, dass die EURO-VI-Fahrzeuge schon per sofort der zweitgünstigsten Abgabekategorie zugeordnet werden. Heute gibt es von den grossen Herstellern schon e- und H₂-Lastwagen aus Massenproduktion. Die EURO-VI-Lastwagen sind damit klar nicht mehr die am wenigsten umweltschädlichen Fahrzeuge und gehören darum nicht mehr in die beste Kategorie. Darüber hinaus sind die EURO-VI-Lastwagen nun schon über 10 Jahren in der günstigsten Kategorie. Die gemäss Art. 14 Abs. 3 SVAV vorgegebenen sieben Jahre in der Abgabekategorie 3 sind also schon ausgelaufen.

9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?

Ja, hier stimmen wir zu. Allerdings soll die EURO-VII im Jahr 2028 nicht in die beste, sondern gleich in die mittlere Kategorie eingefügt werden. Zum einen sind e- und H₂-Lkw deutlich weniger umwelt- und klimaschädlich als die EURO-VII und zum anderen ist auch der Unterschied von EURO-VI zur EURO-VII nur vergleichsweise klein. Zugleich sollen die EURO-VI-Fahrzeuge abklassiert werden, sobald EURO-VII verfügbar ist – wobei die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die beste Kategorie eingestuft werden sollen.

Wir schlagen folgendes vor:

	Aktuell	1.1.2025 (e- und H ₂ -Lkw noch totalbefreit)	1.1.2028/29 (Integration e- und H ₂ -Lkw und EURO-VII)
Kategorie 3	EURO-VI	-	e- und H ₂ -Lkw
Kategorie 2	-	EURO-VI	EURO-VII
Kategorie 1	EURO-I bis V	EURO-I bis V	EURO-I bis VI



10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

Ja, das ist nur fair. Würde das anders gehandhabt, gäbe es den bedenklichen Anreiz, Abgabekategorien nicht nachweisen zu wollen bzw. den Nachweis zu erschweren.

Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?

Wir unterstützen den Ansatz im Prinzip, denn dieser garantiert Planungssicherheit seitens Transportunternehmen und ermöglicht damit auch Investitionen in weniger klima- und umweltschädliche Fahrzeuge, wie e-Lkw (welche in der Anschaffung teils teurer sind, aber im Betrieb dann kostengünstiger). Aber wir fordern, dass dies nur jeweils maximal fünf Jahre im Voraus gemacht wird. Das erhöht die Möglichkeit, Kostenwahrheit zu erreichen und stellt einen guten Kompromiss zwischen Kostenwahrheit und Planungssicherheit dar. Aber es darf ausserdem nicht sein, dass bei den anschliessenden Abklassierungen wiederum dem Druck zur Verzögerung und Verschiebung nachgegeben wird (vgl. Antwort zur Frage 7).

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Wir bevorzugen die erste Variante leicht. Die zweite Variante mit der Option der Investitionsbeiträge könnte zu problematischen Anreizen führen (auch wenn viele davon mit einer intelligenten Ausgestaltung minimiert werden) und birgt ein nicht unerhebliches Ausfalls- und Betrugsrisiko für den Staat.

Wir schlagen darum festverzinsliche Darlehen vom Staat (zum Selbstkostenpreis) als Alternative vor, welche zurückbezahlt werden müssen. Wir sind zwar nicht überzeugt, dass es wirklich ein grosses Problem sein sollte, dass insbesondere kleinere Transportunternehmen die Anschaffung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen finanziell nicht eigenständig stemmen können, da diese zwar in der Anschaffung, nicht aber über den Betriebs- und die Gesamtkosten teurer sind. Zudem besteht auch die Möglichkeit von Leasing oder Miete. Sollte diese Hürde des höheren Anschaffungspreises wirklich ein ernsthaftes Problem sein, wären wenn schon Darlehen statt a-fonds-perdu Investitionsbeiträge als Alternative zum Rabattsystem für elektrische Antriebe anzubieten, um diese Liquiditätsprobleme anzugehen. Die entsprechenden Darlehen könnte man zusätzlich auch auf Bau und Kauf von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge auf dem Betriebsgelände ausdehnen.

13. Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?

Wir sprechen uns für die Variante 1 und allenfalls für entsprechende rückzahlungspflichtige Darlehen aus. Die Begründung dafür haben wir in der Frage 12 geliefert.



14. *Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?*

Das soll in einer wissenschaftlichen Studie, nach empirischen Kriterien angegangen, und basierend darauf vom Bundesrat entschieden werden. Diese Frage in einer Vernehmlassung zu klären, erachten wir nicht als zielführend. Zudem sollten auch keine Meinungen darüber entscheiden, sondern fundierte, datenbasierte Erkenntnisse. Darauf bestehen wir aufgrund der Tatsache, dass diejenigen Akteure, die in diesem Themenbereich das grösste Wissen haben, zugleich auch die potenziellen Profiteure einer nicht objektiv begründbaren durchschnittlichen Transportleistung sind.

Rechtsanpassungen

15. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Ja.

Weitere Bemerkungen

16. *Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?*

Das Verlagerungsziel ist bei weitem noch nicht erreicht, aktuell stagnieren die alpenquerenden Lastwagenfahrten gar und gehen nicht weiter zurück. Daher ist es unerlässlich, die LSVA weiterzuentwickeln und diese als wichtigen Hebel zur Verlagerung zu stärken. Folgendes kann und soll möglichst rasch schon vor der anstehenden Weiterentwicklung angegangen werden:

- **Ein rascher vollumfänglicher Ausgleich der LSVA an die bereits aufgelaufene Teuerung.** Die geplante Teuerungsanpassung um 5% auf den 1.1.2025, und die einmalige Teuerungsanpassung im Jahr 2012 um weniger als ein Prozent sind deutlich tiefer als die allgemeine Teuerung von der Einführung der LSVA im Jahre 2001 bis heute von über +14.2%. Die LSVA darf nicht langsam real immer billiger werden.
- **Die rasche Abklassierung der EURO-VI in die mittlere Kategorie.** Sie ist nicht mehr besonders förderungswürdig, sondern Standard (über 90% der Fahrleistung). Da heute von den grossen Herstellern schon elektrisch angetriebene Fahrzeuge aus Massenanfertigung verfügbar sind und die EURO-VI schon seit vielen Jahren (seit 2014) verfügbar ist, macht es keinen Sinn, diese in der besten Abgabekategorie zu belassen. Faktisch besteht auch bei einer sofortigen Abklassierung von EURO-VI eine Dreiteilung nach Emissionsniveau, da Elektrofahrzeuge als dritte Kategorie bis zu Reform totalbefreit werden.
- **Die Erhöhung der LSVA-Abgabesätze,** so dass kurzfristig diese im Rahmen der Obergrenze des LVA für die Transitfahrt ausgereizt sind. Die Kostendeckung ist schlicht ungenügend. Der Bundesrat selbst findet sie «unbefriedigend». Er könnte mit einer Erhöhung der Abgabe dagegenhalten.

Im Rahmen dieser Revision der LSVA soll folgendes ergänzt werden:



- **Anpassung der CO₂-Neuwagenflottenzielwerte für schwerer Nutzfahrzeuge im Jahr 2030 an den neuen EU-Beschluss.** Das neue CO₂-Gesetz ist beim LKW-Ziel für 2030 nicht mehr EU-analog, weil die EU seit der Botschaft des Bundesrates zum CO₂-Gesetz nach 2024 die Flottenzielwerte für schwere Fahrzeuge verschärft hat. In dieser Vorlage ist unter Änderungen andere Erlasse das Neuwagenflottenziel schwerer Fahrzeuge für 2030 an den neuesten EU-Entscheid anzupassen. Würde dazu die nächste ordentliche CO₂G-Reform abgewartet die erst 2031 in Kraft treten soll, wäre die Gleichzeitigkeit mit der EU nicht mehr gegeben. Deshalb sind in dieser Vorlage mindestens folgende drei Änderungen nötig: 1) Änderung von Art 10 Abs 2 Bst b CO₂G auf 45% statt 70% des Zielwertes gegenüber dem massgeblichen Ausgangswert der EU, der sich auf die Zeitspanne Mitte 2020 bis Mitte 2021 bezieht. Der Bundesrat hat im Parlament zugesagt (siehe [22.061 | CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision | Röstli Albert | Votum | Das Schweizer Parlament](#)), eine entsprechende Änderung zu unterbreiten, sobald der EU-Entscheid definitiv ist. 2) Ergänzung von Artikel 10 CO₂-Gesetz um die im Januar 2024 von der EU zusätzlichen beschlossenen Ziele für Anhänger (-7.5% CO₂-Emissionen) und Sattelanhänger (-10%) bis zum Jahr 2030. 3) Ausdehnung des Geltungsbereichs der Flottenziele für schwere Fahrzeuge auf zusätzliche Güter- und Personenverkehrskategorien per CO₂-Verordnung.

Zudem hat die EU auch Ziele für die mittelfristige Zukunft beschlossen: Die CO₂-Emissionen von neuen Lastwagen müssen in der EU im Jahr 2035 auf 35% und im Jahr 2040 auf 10% des Ausgangswertes der EU sinken. Diese Ziele müssten spätestens mit dem nächsten CO₂-Gesetz für die Jahre ab 2031 beschlossen werden. Die Schweiz soll bei der Verschärfung mindestens genauso strenge Vorschriften wie die EU beschliessen. Im Sinne der Erwartungssicherheit könnten auch diese Ziele zusammen mit der SVAG-Revision in Kraft gesetzt werden.

- **LSVA-Pflicht auch auf Fahrzeuge von 2.5–3.5 Tonnen ausdehnen.** Gerade bei diesen Fahrzeugen wächst die Verkehrsleistung deutlich und zudem verursachen sie erhebliche externe Effekte (bspw. Luftschadstoffbelastung). Es ist darum nur fair, dass auch für diese Fahrzeug-Kategorie des Strassengüterverkehrs ihre externen negativen Effekten (zumindest zum Teil) bepreist werden. Die LSVA-Untergrenze bei 3.5t verursacht auch Fehlanreize zu weniger Effizienz im Strassengüterverkehr. Das zeigt sich bspw. auch daran, dass in der Schweiz auffallend viele Fahrzeuge knapp unter der 3.5t-Grenze im Verkehr zugelassen sind. Dieser Fehlanreiz zu kleineren Fahrzeugen und damit Mehrfahrten kann mit einer Ausdehnung der LSVA ausgeräumt werden.
- **Einführung einer Alpentransitabgabe ATA.** Aufgrund der fixen Vorgaben der Ausgestaltung der LSVA mit ihren Kategorien, wie den Abständen zwischen den Kategorien, den Vorgaben für die teuerste Kategorie und für die verkehrende Flotte im Durchschnitt, kann der Maximal-betrag gemäss dem LVA nie vollständig erreicht werden. Für den verbleibenden Handlungsspielraum soll eine ATA eingeführt werden, so dass der Handlungsspielraum auch wirklich voll genutzt wird. Das Instrument ist im LVA vorgesehen, und damit vergleichsweise leicht umsetzbar.
- **Automatische Anpassung der LSVA an die Teuerung.** Leider wird die LSVA real immer billiger, da es die Regierung immer wieder versäumt hat, die LSVA-Ansätze der Teuerung anzupassen. Als zusätzliches Ärgernis wurden die Anpassungen auch jeweils deutlich zu spät umgesetzt. Um dieses Problem künftig zu umgehen, soll die LSVA fix an den Inflationsindex der Schweiz geknüpft werden.



17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es ist aus unserer Sicht wichtig, dass die Vorlage möglichst rasch umgesetzt wird und vollends in Kraft tritt. Auch wenn gewisse Teile der Vorlage im Jahr 2030 (bzw. 2028) relevant werden, wäre es dennoch sinnvoll, alle materiellen Teile der Vorlage möglichst rasch und in vollem Umfang in Kraft zu setzen.