

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 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 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 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.