



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.