

**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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.