



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.

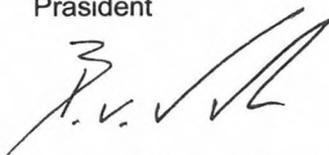
Unsere Antworten auf die spezifischen Fragen entnehmen Sie bitte dem ausgefüllten Fragebogen in der Beilage.

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.