

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

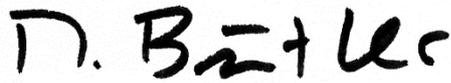
**Konferenz der kantonalen Direktorinnen
und Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin von BPUK und KÖV



Mirjam Bütler

Kopie an:

-Mitglieder der BPUK und KÖV