



GRÜNE Schweiz

Urs Scheuss
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

urs.scheuss@gruene.ch
031 326 66 04

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 28. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSVA (Teil-revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, SVAG); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) haben Sie die GRÜNEN zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Einladung und äussern uns wie folgt.

Die GRÜNEN begrüssen die Anpassung der LSVA grundsätzlich. Die heutige Ausgestaltung der Abgabe gewährleistet immer weniger die Erreichung der gesetzten Ziele. Die LSVA internalisiert nur einen kleinen Teil der externen Kosten, die Verlagerung des Güterverkehrs stagniert und das Verlagerungsziel bleibt unerreicht. Zudem drohen Einnahmehausfälle für die Bahninfrastruktur, wenn Fahrzeuge ohne direkte CO₂-Emissionen weiter von der LSVA ausgenommen bleiben. Die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen gehen aus Sicht der GRÜNEN in die richtige Richtung, gehen aber nicht weit genug und halten mit den technischen und regulatorischen Entwicklungen in der EU nicht Schritt.

Dies betrifft vor allem die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen. Gemäss Vernehmlassungsvorlage würde die Kosteninternalisierung der elektrisch betriebenen Fahrzeuge in der Schweiz später als in Deutschland und Österreich erfolgen. Es ist davon auszugehen, 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 externen Kosten gar nicht internalisiert werden.

Die Frist, ab wann elektrisch angetriebene Fahrzeuge der LSVA zu unterstellen sind, ist so zu wählen, dass die Marktdurchdringung der Elektromobilität nicht verlangsamt wird. Dabei wird die Marktdurchdringung in erster Linie durch die CO₂-Flottenziele für LKW beeinflusst, die sich direkt auf die in der Schweiz und in der EU verfügbaren Fahrzeuge auswirken. Daher soll über die LKW-Flottenziele und über das Enddatum der LSVA-Befreiung gleichzeitig legiferiert werden. Die GRÜNEN schlagen vor, dass die Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes mit einer Verschärfung der CO₂-Neuwagenflottenziele für schwerere Nutzfahrzeuge verknüpft wird (vgl. unten).

Aus Sicht der GRÜNEN ist die LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in jedem Fall spätestens 2028 zu beenden. Danach soll die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs als flankierende Massnahme für die Übergangszeit durch Rabattierung der LSVA gefördert werden. Auch der Entscheid, wie viele Jahre nach Inkraftsetzung der LSVA-Rabatt für Elektrofahrzeuge beendet wird, soll von einer bestimmten Marktdurchdringung abhängig sein.

Aus Sicht der GRÜNEN sollen zudem möglichst rasch, d.h. im geltenden gesetzlichen Rahmen, die folgenden Massnahmen ergriffen werden:

- Eine rasche vollumfängliche Anpassung der LSVA an die 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 2001 bis heute von über 14.2 %. Die LSVA darf nicht real immer billiger werden.
- Die rasche Abklassierung der EURO-VI-Norm in die mittlere Kategorie: Die Euro-VI-Norm ist inzwischen Standard und nicht mehr besonders förderwürdig. Da heute von den grossen Herstellern schon elektrisch angetriebene Fahrzeuge aus Massenfertigung verfügbar sind und die EURO-VI-Norm schon seit zehn Jahren verfügbar ist, sollte sie nicht mehr in der besten Abgabe-Kategorie bleiben.
- Die maximale Erhöhung der LSVA-Abgabesätze im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und des Landverkehrsabkommens: Der Bundesrat selbst erachtet die Kostendeckung als «unbefriedigend». Er soll mit einer Erhöhung der Abgabe in eigener Kompetenz korrigieren.

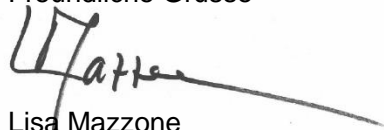
Im Rahmen der vorliegenden Revision der Schwerverkehrsabgabegesetzes schlagen die GRÜNEN folgende weitere Massnahmen vor:

- Verschärfung der CO₂-Neuwagenflottenziele für schwere Nutzfahrzeuge bis 2030 mindestens im Gleichschritt mit der EU: In der Vorlage soll dies «unter Änderung anderer Erlasse» umgesetzt werden. Die EU hat das Verminderungsziel für 2030 bereits von minus 30% (wie im CO₂-Gesetz der Schweiz beschlossen) auf minus 45 % verschärft und zusätzlich weitere Ziele, etwa für Sattelaufleger, beschlossen. Zudem hat die EU Ziele für die mittelfristige Zukunft beschlossen: Die CO₂-Emissionen von neuen Lastwagen sollen gegenüber dem Ausgangsjahr 2019 ab 2035 um 65 % und ab dem Jahr 2040 um 90 % reduziert werden.
- LSVA-Pflicht auf Fahrzeuge von 2,5 bis 3,5 Tonnen ausdehnen: Gerade bei diesen Fahrzeugen wächst die Verkehrsleistung deutlich. Die LSVA-Untergrenze bei 3,5 Tonnen verursacht Fehlanreize. Das zeigt sich etwa daran, dass in der Schweiz auffallend viele Fahrzeuge knapp unter der 3,5 Tonnen-Grenze im Verkehr zugelassen sind. Dieser Fehlanreiz zu kleineren Fahrzeugen und damit Mehrfahrten würde mit der Ausdehnung der LSVA-Pflicht auf Fahrzeuge von 2,5 bis 3,5 Tonnen vermieden.
- 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 Maximalbetrag gemäss dem Landverkehrsabkommen nie vollständig erreicht werden. Für den verbleibenden Handlungsspielraum soll die ATA eingeführt werden. Das Instrument ist im Landverkehrsabkommen vorgesehen und damit vergleichsweise leicht umsetzbar.
- Automatische Anpassung der LSVA an die Teuerung: Die LSVA wird real billiger, weil immer wieder versäumt wurde, die LSVA-Ansätze der Teuerung anzupassen. Zudem wurden die Anpassungen deutlich zu spät umgesetzt. Um dieses Problem künftig zu lösen, soll die LSVA an den Inflationsindex der Schweiz geknüpft werden.

Schliesslich ist aus Sicht der GRÜNEN mittelfristig eine Anpassung des Landverkehrsabkommens Schweiz-EU anzustreben, um die maximalen Abgabesätze erheblich zu erhöhen und damit eine vollständige Internalisierung der externen Kosten zu erreichen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und die Anpassung der Vorlage. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Lisa Mazzone
Präsidentin



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär