



Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

per E-Mail:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 22. Mai 2024 / AK

Weiterentwicklung LSVA Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

1 | 36

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Die Neugestaltung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA, die der Bundesrat seit längerer Zeit vorbereitet, ist für das Schweizer Strassentransportgewerbe von sehr grosser Bedeutung. Aus betriebswirtschaftlicher Perspektive stellt sich die Hauptfrage, wie Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (Elektro, Wasserstoff, CNG / LNG, Biodiesel etc.), die im Vergleich mit herkömmlichen Diesel-LKW weniger CO₂-Emissionen und damit externe Kosten verursachen, in Zukunft tariflich behandelt werden. Damit verbunden ist – mit zunehmender Dringlichkeit – die Thematik der Planungs- bzw. Investitionssicherheit für die betroffenen Fahrzeughalter. Je konkreter die Pläne des Bundesrats für eine Neugestaltung sind, d.h. je mehr eine Anpassung der bisherigen kompletten LSVA-Befreiung für E-LKW diskutiert wird, desto wichtiger ist es mit Blick auf die Kostenkalkulation in einem Transportunternehmen zu wissen, ob wann und wie sich die Tarifbelastung ändern wird; das Gleiche gilt selbstverständlich auch für die Einstufung von Fahrzeugen der EURO-Norm VI. Für Investitionsentscheide, die auf Basis der Total Cost of Ownership (TCO) die Modernisierung der Flotten bzw. Ersatzbeschaffungen zum Ziel haben und sich betriebswirtschaftlich rechnen müssen, sind die Transportunternehmen auf möglichst frühzeitige und verlässliche Angaben ohne Risiko von nachträglichen Anpassungen zwingend angewiesen.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG, der die Anliegen und Interessen von rund 4'000 Mitgliederfirmen und Partnern im Güter- und Personentransport auf der Strasse vertritt, beschäftigt sich deshalb seit Lancierung der Arbeiten durch das Bundesamt für Verkehr BAV im Jahr 2020 intensiv mit möglichen Optionen zu einer Weiterentwicklung der LSVA. Mehrfach fanden ausführliche Gespräche mit den zuständigen Behörden statt; dies vor allem, nachdem ein erster Entwurf (Vorkonsultation im Frühling 2021) praxisfremd bzw. illusorisch ausgefallen war. Erfreulicherweise war das Interesse an Inputs direkt aus der Branche sehr spürbar – was die Erwartung mit sich brachte, dass die Vernehmlassungsvorlage besser auf die Bedürfnisse von Wirtschaft und Gewerbe und des Strassentransportgewerbes abgestimmt sein würde.

Die ASTAG bedankt sich vor diesem Hintergrund für die sehr gute Zusammenarbeit mit dem BAV und für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Gerne äussern wir uns im Grundsatz und mit diversen Detailanmerkungen zu den Vorschlägen des Bundesrats (im Folgenden: Entwurf) zur Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG.

1. Zusammenfassung

Die ASTAG möchte sich weiterhin konstruktiv in die Diskussion rund um die Weiterentwicklung der LSVA für die Zeit nach 2030 einbringen. Zugleich ist es unser Auftrag, die Interessen der Verbandsmitglieder zwecks bestmöglicher Rahmenbedingungen konsequent zu vertreten. Mit Bericht und Gesetzesentwurf können wir leider **nicht einverstanden** sein. Gerne unterbreiten wir jedoch **Verbesserungsvorschläge**.

Unsere Überlegungen sind wie folgt:

- Im **Grundsatz** stimmt die Stossrichtung der Vorlage; erfreulicherweise wurden im Vergleich zur Vorkonsultation von 2021 etliche wichtige Anliegen der Branche berücksichtigt.
- Dazu gehören primär die beabsichtigte Schaffung von Planungs- bzw. Investitionssicherheit und die (vorläufige) Beibehaltung der bisherigen Tarife.
- Zudem soll das Landverkehrsabkommen mit der EU unverändert fortgeführt werden – was zwecks Absicherung von verkehrspolitischen Eckpfeilern (z.B. Kabotageverbot, Sonntags- und Nachtfahrverbot) von entscheidender Bedeutung ist.
- Zu begrüßen sind auch die Massnahmen (Rabatte, Investitionsbeiträge) zur Förderung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen.
- Bei näherer Betrachtung zeigen sich jedoch **erhebliche Mängel**; sie haben zur Folge, dass eine branchenverträgliche Umsetzung der LSVA-Weiterentwicklung mindestens erschwert, wenn nicht sogar verunmöglicht wird.
- Von besonderer Tragweite ist die Neudefinition des Kostendeckungsprinzips; damit würden Verwaltung und Experten noch darin bestärkt, dem Schwerverkehr so viele externe Kosten wie nur möglich anzulasten und so den Spielraum für Tariferhöhungen zu erweitern.
- In Kombination mit der vorgeschlagenen Streichung von Tarifobergrenzen aus dem SVAG droht deshalb eine Kompetenzverschiebung weg von der Politik hin zur Wissenschaft – und in letzter Konsequenz eine Tarifexplosion.
- Störend ist im gleichen Zusammenhang auch die geplante Schaffung von Grundlagen, um später einmal die Eurovignetten-Richtlinie der EU zu übernehmen – das ist Gesetzgebung auf Vorrat.
- Umgekehrt sind jene Änderungen, die für das Strassentransportgewerbe prima vista positiv scheinen, nur als «kann»-Formulierung und / oder auf Verordnungsstufe vorgesehen.
- Die Rabatte bzw. Investitionsbeiträge für Elektro- und Wasserstoff-Fahrzeuge bleiben damit eine blosse Möglichkeit; eine Umsetzungsgarantie gibt es nicht.
- Im Gegenteil sind die Investitionsbeiträge an so viele Bedingungen geknüpft, vor allem für Fahrzeuge, die im Nahverkehr eingesetzt werden, dass ihre Realisierung zum Vornherein ausgeschlossen ist.
- Selbst die gut konzipierte Planungssicherheit («rollende Planung für sieben Jahre) bietet zu wenig Verlässlichkeit; hier ist eine Verankerung im neuen SVAG besonders wichtig, wenn wirklich Anreize für eine beschleunigte Dekarbonisierung bestehen sollen.

Daraus abgeleitet ergeben sich die folgenden **Kernanliegen**:

- Die bestehende Verankerung von Tarifobergrenzen auf Gesetzesstufe ist beizubehalten.
- Die externen Kosten dürfen nicht das (einzige) Richtmass für die Tarife sein.
- Einer späteren Übernahme der Eurovignetten-Richtlinie darf nicht vorgegriffen werden.
- Die gesamte Revision des SVAG ist auf aktuelle Gegebenheiten zu beschränken.
- Die Planungssicherheit ist auf Gesetzesstufe zu verankern.
- Die flankierenden Massnahmen müssen ebenfalls gesetzlich abgesichert sein.
- Nebst Rabatten braucht es zwingend Investitionsbeiträge (Variante 2).
- Die Investitionsbeiträge sind wie im öV auszugestalten.

2. Grundsätzliche Bemerkungen

2.1 Framing

Die Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes (24.017; BBL 2024 300), die den Schienengüterverkehr in der Fläche neu ausrichten will, geht ausführlich und mehrfach auf die Bedeutung der Bahnen für Beschäftigung und Wertschöpfung, Logistik, verladende Wirtschaft, Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz, Umwelt und Gesellschaft ein. Der Schienengüterverkehr wird sogar als «Rückgrat der schweizerischen Wirtschaft» (S. 24) beschrieben. Offensichtlich soll damit ein positiver Argumentationsrahmen für den beabsichtigten Paradigmenwechsel im Einzelwagenladungsverkehr EWLV weg vom Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit hin zu einer finanziellen Förderung mittels Subventionen geschaffen werden.

Der vorliegende Bericht zur LSVA-Weiterentwicklung verzichtet im Gegensatz dazu vollständig auf positive Zuschreibungen zum Güterverkehr auf der Strasse. Die Betonung liegt stattdessen einseitig auf den Infrastruktur- und externen Kosten des Schwerverkehrs. Hervorgehoben wird, dass die aktuellen LSVA-Tarife gemäss Berechnungen des Bundes nicht ausreichen, um alle Kosten zu decken sowie die Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu gewährleisten. Die Liste der Kostenfaktoren umfasst Gesundheitsschäden, Lärm, Unfälle, Gebäudeschäden (S. 10), Stau, Infrastruktur (S. 30) und Schäden an Biodiversität, Ernten und Wäldern (S. 83). Hingegen ist keine Rede vom Nutzen des Strassentransports für Wirtschaft und Gesellschaft. Die Leistungen der Branche in der Versorgung und Entsorgung zugunsten des ganzen Landes, die den Güterverkehr auf der Strasse unentbehrlich bzw. systemrelevant machen, werden komplett ausgeblendet. Mit keinem Wort wird erwähnt, dass ohne Lastwagen die Schweizer Wirtschaft gar nicht funktionieren könnte.

Als Folge entsteht der Eindruck – der völlig falsch ist –, dass der Güterverkehr auf der Strasse nur Nachteile hat und deshalb mit möglichst hohen LSVA-Tarifen zu belegen ist. Hingegen hat eine möglichst branchenverträgliche LSVA-Weiterentwicklung, welche primär die Vorteile des Strassentransports zur Geltung bringt, offensichtlich weniger Gewicht. Es handelt sich somit, neudeutsch formuliert, um ein eigentliches «Framing».

Die ASTAG legt Wert darauf, dass in der Botschaft auch die Bedeutung und der Nutzen des Strassentransports für Wirtschaft und Gesellschaft aufgeführt werden.

2.2 Unzulässige Kompetenzdelegation an «Wissenschaft»

Die ASTAG ist vom Vorgehen des Bundesamts für Raumentwicklung ARE bei der Berechnung der externen Kosten des Schwerverkehrs seit Jahren befremdet. Zwar ist in Art. 7 Abs. 3 SVAG festgehalten, dass die Berechnung «periodisch nachgeführt» wird und dem «jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen» muss. Darunter fallen jedoch «Kosten und Nutzen», d.h. alle Parameter, die den Kostendeckungsgrad des Schwerverkehrs negativ oder auch positiv beeinflussen können. Das ARE beschränkte sich jedoch stets ausschliesslich auf die Kostenseite – mit der logischen Auswirkung bzw. sogar der offensichtlichen Absicht, dem Schwerverkehr möglichst viele Kosten anzulasten und damit den Spielraum für Erhöhungen der LSVA zu vergrössern. Grundlage waren bzw. sind jeweils sehr umfangreiche Studien von den immer gleichen Beratungs- und Verkehrsplanungsbüros im Auftrag des ARE. Komplexität, Detaillierungsgrad und Umfang – oft handelt es sich um mehrere Hundert Seiten – sind dabei so enorm, dass weder für den eigentlich zuständigen Gesetzgeber noch für die interessierten Kreise, darunter die ASTAG, nachvollziehbar bzw. zu verifizieren ist, ob die «Berechnungen» stimmen. Ein Beispiel ist die «Festlegung der Zahlungsbereitschaft für die Verminderung des Unfall- und Gesundheitsrisikos (value of statistical life)» von 2016.¹ Bis dahin wurde von einem «Value of Statistical Life» (VOSL) von 3,4 Mio. Franken pro Todesfall ausgegangen, neu kam Ecoplan auf 6,2 Mio. Franken – mit dem Hauptargument, dass es der Mittelwert von 28 Studien

¹ Ecoplan (19.09.2016), Festlegung der Zahlungsbereitschaft für die Verminderung des Unfall- und Gesundheitsrisikos (value of statistical life), Bern.

aus OECD-Ländern sei und damit für die Schweiz besser passe. Das gewollte Resultat ist eine laufende Zunahme der externen Kosten bzw. ein sinkender Kostendeckungsgrad. Im Zuge der Auseinandersetzungen um die LSVA-Erhöhung von 2008 / 2009 wurde mit gerichtlichem Urteil ein Wert von 98,7 Prozent, d.h. nahezu 100 Prozent, ausgewiesen; aktuell sollen es gemäss Vorlage (S. 73) nur noch 62 Prozent sein. Mit der umfassenden Flottenmodernisierung hin zu Fahrzeugen der EURO-Norm VI, die im selben Zeitraum stattfand, sanken aber die Schadstoff-Emissionen pro Fahrzeug auf praktisch Null – was es mit «gesundem Menschenverstand» als naheliegend erscheinen lässt, dass die externen Kosten nicht derart gestiegen sind wie seitens ARE behauptet.

Der vorliegende Entwurf geht leider in dieselbe Richtung bzw. verschärft die Problematik sogar auf entscheidende Weise:

- Der bestehende Gesetzestext richtet sich exakt nach Art. 84 der Bundesverfassung .
- Demgemäss dürfen die LSVA-Erträge nicht höher sein als die externen Kosten.
- Die externen Kosten bilden somit – zusätzlich zum Maximaltarif – eine Obergrenze.
- Neu soll von diesem Prinzip abgewichen bzw. es soll auf den Kopf gestellt werden.
- Statt die Obergrenze sollen die externen Kosten eine Untergrenze vorgeben.
- Wörtlich sollen die externen Kosten «möglichst gedeckt sein».

Zwecks Verharmlosung dieser «Beweislastumkehr» (entgegen der Vorgabe gemäss BV) wird zwar auf die Maximalbeträge im LVA hingewiesen. Eine unbegrenzte Erhöhung der Tarife sei daher nicht möglich (S. 73). Zugleich wird jedoch das klare Ziel vorgegeben, dass die Deckung der externen Kosten ein «möglichst hohes Niveau erreichen soll» (S. 73), sprich: die Tarife zu maximieren sind. Auch ist die neue Formulierung – offenbar mit Blick auf ein neues Verhältnis mit der EU – darauf ausgerichtet, dass sie die «Möglichkeit allfälliger das LVA ablösender oder ergänzender internationaler Abkommen» (S. 73) zulässt. Mit anderen Worten wird damit schon heute darauf spekuliert, künftig die Tarifobergrenze nur noch nach dem Kostendeckungsgrad bemessen zu können – also nach dem Primat der Wissenschaft statt nach Entscheiden durch den Gesetzgeber.

Dazu passt die – in der Vorlage mehr bzw. x-fach wiederholte – Behauptung zur Entwicklung der externen Kosten in den nächsten Jahren. Ausgeblendet wird die zu erwartende Reduktion von CO₂-Emissionen, Lärm und Schadstoffen aufgrund Inverkehrsetzung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb. Demnach wird es, so die Darstellung des ARE, trotz Dekarbonisierung der Flotten mittels Umstellung auf Fahrzeuge mit CO₂-armem Antrieb nicht möglich sein, die externen Kosten vollständig zu decken:

«Die Zahlen des ARE zeigen wiederum, dass davon auszugehen ist, dass die Kosten nicht nur in absoluten Zahlen aufgrund des Verkehrswachstums steigen, sondern auch davon ausgegangen werden muss, dass sie sogar pro Fahrzeugkilometer steigen werden.» (S. 27).

Die als Gewissheit dargestellte Entwicklung wird zwar an anderer Stelle insofern relativiert, als die Effekte der Dekarbonisierung «beim derzeitigen Stand noch relativ komplex zu bewerten» (S. 62) seien. Die Argumentation über die ganze Vorlage hinweg vermittelt jedoch – im Sinne eines bewussten Framings – den Eindruck, dass CO₂-arm angetriebene Fahrzeuge weiterhin «hohe» (S. 30) bzw. «beträchtliche» (S. 33) externe Kosten verursachen. Damit wird, ohne die positiven Auswirkungen zu würdigen, ein hoher Handlungsbedarf für künftige Erhöhungen der Tarife suggeriert. Mit derselben Absicht sollen allfällige externe Nutzen, die das ARE bei der Nachführung der Berechnungen bisher stets geflissentlich ausgeblendet hat, nun komplett aus dem Gesetzestext eliminiert werden – mit Bezug auf eine «Erkenntnis» von 1996 (!). Wo der Eifer des ARE zur Ermittlung von Kosten zulasten des Schwerverkehrs keine Grenzen kennt, wird versucht, sich des bestehenden gesetzlichen Auftrags zur Berücksichtigung von positiven

Faktoren kurzum zu entledigen (S. 73-74). Der Kostenerfindungsmechanismus des ARE, den die ASTAG seit jeher dezidiert ablehnt, würde damit quasi offiziellisiert und (noch schlimmer) sogar explizit dem Zuständigkeitsbereich des ARE zugewiesen (S. 65). Als Folge würde die Politik die ihr zustehende Hoheit über die Festlegung der LSVA-Tarife verlieren; es käme zu einer demokratisch sehr fragwürdigen Kompetenzverschiebung zu «Experten». Je nachdem, ob das Landverkehrsabkommen angepasst wird, würde mittels Vorgaben wie beispielsweise der Eurovignetten-Richtlinie letztlich sogar die EU-Kommission indirekt darüber befinden.

Die ASTAG lehnt jegliche Neudefinition des Kostendeckungsprinzips bzw. der externen Kosten kategorisch ab. Die bisherige Formulierung – angelehnt an die Verfassung – ist unverändert beizubehalten. Eine Kompetenzdelegation an die Wissenschaft bzw. die EU ist absolut unzulässig. Zudem ist eine transparente, verlässliche Berechnungsmethode zu definieren, sie darf nicht ständig und willkürlich angepasst werden.

2.3 Beibehaltung von Höchsttarifen

Die Neuformulierung des Kostendeckungsprinzips – die «unspektakulär» wirken mag – ist nur der Anfang hin zu einer grundlegenden Neuausrichtung der Tarife an Expertenmeinungen und internationalen Vorgaben. Ihre Fortsetzung findet sie mit dem Vorschlag, der an Brisanz kaum zu überbieten ist, künftig auf Tarifangaben auf Gesetzesstufe zu verzichten. Konkret sollen die Minimal- und Höchsttarife, die bisher in Art. 8 Abs. 1 Bst. a SVAG verankert sind, gestrichen werden. In der Argumentation gemäss Bericht ist es völlig ausreichend, nur einen «generellen Verweis auf die völkerrechtlichen Verträge» (S. 75) anzubringen, d.h. die LSVA-Tarife von den Vorgaben im Landverkehrsabkommen bzw. einem Nachfolgeabkommen vollständig abhängig zu machen. In Abkehr von einer eigenständigen, souveränen Gesetzgebung der Schweiz bzw. in vorausseilendem Gehorsam gegenüber der EU-Kommission wird eine gesetzliche Definition im SVAG schlichtweg für überflüssig erklärt:

«Eine eigenständige (Neu-)Formulierung der vom LVA vorgegebenen Regelungen bietet keinen nennenswerten Mehrwert.» (S. 75)

Im Prozess um die LSVA-Erhöhung von 2008 wurde vom Bundesverwaltungsgericht und vom Bundesgericht rechtskräftig entschieden, dass die Beurteilung von Höchsttarifen grundsätzlich nach dem «innerstaatlichen Recht»² vorzunehmen ist bzw. die LSVA «im Landesrecht (in nicht-diskriminierender Weise) zu normieren und konkretisieren»³ ist. Daraus ergibt sich, dass die bisher in Art. 8 Abs. 1 SVAG festgelegte Maximaltarife gegenüber den Bestimmungen im LVA Vorrang haben. Die Schweiz behält sich damit – sofern das SVAG eine Obergrenze vorgibt – das Recht vor, selbständig via Gesetzgeber über die konkrete Ausgestaltung der LSVA-Tarife zu befinden, ohne den Handlungsspielraum auszuschöpfen, den das Landverkehrsabkommen seinerseits vorgibt.⁴ Bei Verzicht auf die Festsetzung von maximal zulässigen Tarifen im SVAG erfolgt umgekehrt eine vollständige Unterstellung unter die Vorgaben gemäss LVA und für den Fall, dass später eine Anpassung des Verhältnisses Schweiz / EU stattfindet – was bereits als Szenario in der Vorlage enthalten ist (S. 34)! – sogar ein Verzicht bzw. eine Verunmöglichung von politischer Einflussnahme. Anstelle des Schweizer Gesetzgebers würden dann zunächst die Verwaltung bzw. «Wissenschaft» (vgl. oben, Kap. 2.2) und danach die dafür zuständigen Gremien zur Umsetzung des Landverkehrsabkommens oder eines Folgeabkommens (heute: Gemischter Ausschuss) darüber befinden. Wichtigstes Richtmass wären – wie das ARE seit Jahren anstrebt – die angeblich noch ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs, und dies in Anlehnung an die Eurovignetten-Richtlinie, wie die Vorlage explizit ausführt (S. 34). Mit

² Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 21.10.2009 – A5550/2008, S. 29 (Kapitel 8).

³ Bundesgericht, Urteil vom 19.04.2010 – 2C_802/2009, S. 11 (Kapitel 4.1)

⁴ Vgl. ebd.: «Mit dem Bundesverwaltungsgericht ist jedoch davon auszugehen, dass die vom Landverkehrsabkommen vorgesehenen bzw. vom Gemischten Ausschuss konkretisierten Tarifansätze lediglich Abgabenmaxima darstellen, und die Schweiz keine staatsvertragliche Verpflichtung eingegangen ist, die Abgabe tatsächlich in jener Höhe festzusetzen.»

Blick auf die bisherige Entwicklung der «Kostenberechnungen» ist deshalb zu befürchten, dass es mit diesem Vorgehen in einigen Jahren zu einer regelrechten Tarifexplosion käme – ohne jegliches Korrektiv im Landesrecht und ohne Einflussmöglichkeiten durch den Gesetzgeber in der Schweiz.

Die ASTAG akzeptiert keine Verschiebung der Definitionsmacht betreffend Höchsttarife in das Landverkehrsabkommen mit der EU oder andere völkerrechtliche Verträge. Zur Sicherheit, dass der Schweizer Gesetzgeber auch künftig nach politischen Erwägungen entscheiden kann, braucht es weiterhin Maximal- bzw. Durchschnittswerte (gemäss den heutigen Formulierungen) im SVAG.

2.4 Beschränkung auf aktuell notwendige Anpassungen

Die Absicht oder zumindest Gefahr, dass die Höhe der LSVA-Tarife künftig weitgehend durch Experten, Verwaltung und internationale Vorgaben statt durch politische Entscheide bestimmt wird, zeigt sich – drittens – im Vorschlag zur frühzeitigen Schaffung von Handlungsspielraum. Zwar wird mehrfach darauf hingewiesen, dass eine komplette Umstellung der Tarifsystematik weg von EURO-Normen hin zu CO₂-Zielwerten, wie es in der Vorkonsultation von 2021 noch vorgesehen war,⁵ mit den heute geltenden Bestimmungen des Landverkehrsabkommens nicht vereinbar ist; die Bedingungen für eine Anpassung seien «momentan nicht gegeben» (S. 30). Zwecks Vermeidung von Widersprüchen zum Landverkehrsabkommen in der aktuellen Form beschränkt sich die Vernehmlassungsvorlage daher de facto auf die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in die LSVA ab 2031.

Zugleich wird aber bereits für eine völlig neue Situation unter Berücksichtigung einer allfälligen Änderung des Landverkehrsabkommens vorgearbeitet. Konkret soll die heutige Begrifflichkeit in Art. 6 SVAG, die festlegt, welche Kriterien bei der Bemessung der Abgabe zur Anwendung kommen, ausgeweitet werden. Anstelle einer Berechnung, die (nebst dem Gesamtgewicht der Fahrzeuge) ausschliesslich «emissions- oder verbrauchsabhängig» erfolgt, d.h. nach EURO-Normen differenziert, wird beabsichtigt, neu auch «CO₂-Emissionen» und «Energieeffizienz» (S. 66) zu berücksichtigen – auch wenn das Landverkehrsabkommen heute ausdrücklich nur eine Unterscheidung nach EURO-Normen erlaubt:

«Gemäss den heute geltenden Bestimmungen des LVA dürfen Fahrzeuge nur nach den EURO-Normen unterschieden werden.» (S. 66)

Das Kriterium CO₂ wird dabei präventiv relativiert. Bei einer steigenden Anzahl an fossilfreien Fahrzeugen – dem eigentlichen Ziel der Revision notabene! – würde eine Differenzierung nach CO₂-Emissionen an «Wirkungskraft» (S. 66) verlieren. Gemeint ist offenbar, dass die externen Kosten nicht mehr steigen und damit eine Erhöhung der Tarife nicht mehr möglich wäre. Daher wird das Kriterium der «Energieeffizienz der Antriebe» als wichtiger angesehen, allenfalls unter «Berücksichtigung der Bereitstellung der Antriebsenergie» (S. 66). Bei der Berechnung bzw. Anlastung von externen Kosten und damit der Tarifhöhe soll also die eingesetzte Primärenergie eine Rolle spielen; paradoxerweise stellten sich Bundesrat bzw. Verwaltung bei der Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 (Geschäft 22.061) jedoch gegen eine technologie-neutrale Integration von allen Fahrzeugen mit alternativem Antrieb (Elektro, H₂, Biogas etc.), d.h. gegen LSVA-Tarife, die nach eingesetzter Primärenergie abgestuft sind. Hauptargument war, dass eine Umsetzung in der Praxis schlichtweg nicht möglich sei.⁶ Wie auch immer, die

⁵ BAV (11.03.2021), Weiterentwicklung LSVA. Bericht zu den Stossrichtungen, Bern, S. 4.

⁶ Vgl. Amtliches Bulletin, Nationalrat, 22.061, 4. März 2024, Votum Bundesrat Albert Röstli: «Wir können das aber gar nicht vollziehen, oder Sie sagen, wie das gehen könnte. Meine Spezialisten jedenfalls haben mir dazu noch keine Antwort geben können. Wenn Sie in einem Tank Benzin und im anderen erneuerbares Benzin haben: Wie wollen Sie da sagen, welcher entlastet wird, und welcher nicht? Das ist ja gar nicht möglich.»

beiden neuen vorgesehenen Kriterien sind mit erheblichen Unsicherheiten behaftet und bilden weder den aktuellen Rechtsstand noch den heutigen Stand der Umsetzungsmöglichkeiten ab. Dennoch ist eine Anpassung des SVAG schon jetzt, ohne genaue Kenntnis der Auswirkungen, vorgesehen. Es soll das «Fundament gebaut werden, damit zu einem späteren Zeitpunkt das System entsprechend weitergestaltet werden kann» (S. 67). Dahinter steckt die Absicht, dass der Gesetzgeber, auch wenn heute die Unklarheiten überwiegen und quasi ins Leere legiferiert wird, bereits die Basis für eine (Teil-) Übernahme der Eurovignetten-Richtlinie legt. Dazu passt die wiederholt dargelegte Absicht (z.B. S. 34, 35, 36, 67), eine Umstellung auf CO₂-Emissionen vorzunehmen, «sobald die [sic!] LVA angepasst ist» (S. 34). Kurz gesagt, handelt es sich um Gesetzgebung auf Vorrat.

Die ASTAG sieht aktuell weder Bedarf noch Möglichkeit zur Umstellung der LSVA von EURO-Normen auf CO₂-Zielwerte. Die dafür nötigen Anpassungen des SVAG sind erst dann vorzunehmen, wenn bzw. falls die europapolitischen Voraussetzungen gegeben und die Folgen abschätzbar sind. Gesetzgebung auf Vorrat lehnt die ASTAG ab.

2.5 Planungs- / Investitionssicherheit

Der Kernanliegen des Strassentransportgewerbes bei jeder LSVA-Reform ist eine gesicherte Folgenabschätzung. Zwecks verlässlicher Kostenkalkulation bei Investitionsentscheiden und zur Berechnung der Transportpreise sind die Fahrzeughalter, wie bereits einleitend vermerkt, auf a) eine möglichst frühzeitige Bekanntgabe von Anpassungen der Tarife und der Zuordnung von Emissionsklassen auf die Tarifkategorien und b) einen Planungshorizont von mindestens sieben Jahren zwingend angewiesen. Nur so besteht genügend Investitionssicherheit für eine kontinuierliche Modernisierung der Fahrzeugflotten.

Die ASTAG hat daher im Vorfeld intensiv auf die Thematik hingewiesen. Zumindest muss die bestehende Regelung gemäss Art. 14 Abs. 3 der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV), wonach Fahrzeuge, die der besten Abgabekategorie 3 zugeteilt werden, für sieben Jahre dort verbleiben, beibehalten werden. Erfreulicherweise ist der Bundesrat bereit, den Bedürfnissen der Branche zu entsprechen. Das vorgeschlagene Vorgehen, neu eine «rollende Planung» auf sieben Jahre vorzunehmen, d.h. jedes Jahr mitzuteilen, ob und welche Anpassungen bei der Definition der Abgabekategorien im siebten Jahr der Zukunft (t+7) vorgesehen sind, ist von der Stossrichtung her sehr positiv; die ASTAG begrüsst diesen Ansatz ausserordentlich.

Ein Manko ist allerdings, dass die Neuregelung lediglich auf Verordnungsstufe vorgesehen ist. Der Bundesrat wäre damit, nach Verabschiedung des revidierten SVAG durch das Parlament, frei, ob die Planungssicherheit wirklich realisiert werden soll oder nicht. Auch wird insofern eine Relativierung vorgenommen, als offenbar nur eine «kann»-Bestimmung vorgesehen ist: «Der Bundesrat teilt jede Änderung mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren durch eine Änderung der Verordnung mit, muss dies aber nicht jedes Jahr tun» (S. 58). Insgesamt fehlt es damit an der nötigen Umsetzungsgarantie; notwendig ist eine gesetzliche Verankerung.

Die ASTAG befürwortet eine rollende Planung auf sieben Jahre für mehr Planungs- und Investitionssicherheit. Das Grundprinzip (nicht: Details) muss jedoch auf Gesetzesstufe festgeschrieben werden, nicht nur in der Verordnung.

2.6 Anreize zur Dekarbonisierung

Die Entwicklungsrichtung bei Fahrzeugen mit alternativem Antrieb war lange unklar. Auch für die nächsten Jahre sind viele Optionen denkbar. Doch in der Tendenz neigt die Branche zum Einsatz von elektrisch angetriebenen LKW. Die offiziellen Zahlen des Bundesamts für Statistik BFS geben inzwischen eindeutige Hinweise.⁷

⁷ BFS, Neue Inverkehrsetzungen von Strassenfahrzeugen (IVS), Stand der Daten: 3.3.2024.

Elektro- und (sofern erhältlich) Wasserstoff-Fahrzeuge sind in Anschaffung und Betrieb jedoch sehr viel teurer als herkömmliche Diesel-Lastwagen. Der Kaufpreis liegt aktuell um mindestens Faktor 2 höher. Skaleneffekte aufgrund höherer Produktions- und Absatzmengen, die gemäss Logik von Markt und Wettbewerb zu Preissenkungen führen, sind in klar spürbarer Ausprägung gemäss Hersteller-Auskünften erst nach 2030 zu erwarten.

Fahrzeuge mit alternativem Antrieb sind daher heute vorwiegend bei grossen bzw. grösseren Transportunternehmen in Betrieb. Sie verfügen über den erforderlichen finanziellen Spielraum für Kauf und Betrieb von Elektro- und Wasserstoff-LKW – wobei Image und Marketing häufig wichtiger sind als die betriebswirtschaftliche Kalkulation. Zu gross sind die Kostenunterschiede im Vergleich zu Diesel-Fahrzeugen. Bei kleineren KMU (in Familienbesitz), also der Mehrheit im Schweizer Strassentransportgewerbe, sind jedoch eher weniger Liquidität, Eigenmittel und Reserven vorhanden. In ihren Fuhrparks figurieren zudem primär Fahrzeuge für beschränkte, aber gleichwohl sehr systemrelevante Anwendungszwecke (z.B. Holz-, Milchsammel-, Abfall-, Baustellentransporte) mit relativ geringer Jahreslaufleistung. 65 Prozent der ASTAG-Mitglieder arbeiten mit 1 bis 5 Fahrzeugen, 15 Prozent mit 6 bis 10. Ihr Kundenstamm ist vergleichsweise klein, was die Verhandlungsmacht zur Anhebung der Frachtraten und zur Ertragssteigerung beschränkt. In der Folge haben sie Stand heute schlichtweg keine Möglichkeit zur Erneuerung bzw. Ergänzung ihrer Fuhrparks mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen.

Die Dekarbonisierung ist jedoch für die gesamte Branche von entscheidender Bedeutung. Nur so können die CO₂-Reduktionsziele im Verkehr, die das Volk am 18. Juni 2023 mit Annahme des Klima- und Innovationsgesetzes vorgegeben hat, erreicht werden. Schon zuvor bekannte sich die ASTAG mit einer Resolution der Delegiertenversammlung vom 6. Mai 2021 klar dazu, die CO₂-Emissionen im Strassentransport bis 2030 (gegenüber 1990) um 50 Prozent sowie langfristig signifikant senken zu wollen. Umso wichtiger sind Anreize, die es ermöglichen, dass alle Transportunternehmen – unabhängig von ihrer Grösse – alternative Antriebsformen in ihre Flotten integrieren können. Die negative Konsequenz, die ansonsten unweigerlich eintritt, wäre eine beschleunigte Konsolidierung bzw. Strukturbereinigung der Branche zulasten der KMU-Wirtschaftsstruktur. Viele kleinere Transportfirmen wären (z.B. aufgrund von Ausschreibungen mit der Forderung nach alternativen Antrieben) nicht mehr konkurrenzfähig und müssten ihren Betrieb mittelfristig aufgeben, verbunden mit dem Verlust von Wirtschaftsleistung, wertvollen Arbeitsplätzen und Steuersubstrat in den betroffenen Gemeinden.

Vor diesem Hintergrund ist es aus ökologischen und ökonomischen Überlegungen richtig und sinnvoll, dass die Dekarbonisierung vorübergehend mit zusätzlichen Anreizen gefördert wird, wie es der Bundesrat zur Diskussion stellt. Die Schaffung eines Rabattsystems für elektrisch angetriebene Fahrzeuge bzw. die Wahlmöglichkeit (für Schweizer Fahrzeughalter) zwischen Rabatten und Investitionsbeiträgen bieten Gewähr zur Fortführung der Flottenerneuerung. Für den Übergang von der aktuellen «Pionierphase» von einzelnen Unternehmen hin zur Diffusion von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in der gesamten Branche sind sie als flankierende Massnahmen, die bei der Finanzierung ansetzen, schlichtweg unentbehrlich.

Aus finanzpolitischer Sicht ist es durchaus verkraftbar und gerechtfertigt, die Tarifbelastung für Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb nach 2031, wenn die bestehende vollständige Befreiung ausläuft, nicht sofort von 0 auf 100 Prozent zu erhöhen. Vielmehr braucht es mindestens fünf Jahre lang eine Zwischenphase mit einer etappierten Vorgehensweise, d.h. einer degressiven Ausgestaltung der Rabatte. Bund und Kantone nehmen inzwischen 1,9 Mia. Franken pro Jahr⁸ aus der LSWA ein. Ein Rückgang ist nicht zu erwarten. Vielmehr werden die Erträge trotz der bestehenden Totalbefreiung (bis 2030) und den geplanten Rabatten (ab 2031) ansteigen. Der Grund liegt darin, dass bei den Transportleistungen – die der stärkste Treiber sind – gemäss den Verkehrsperspektiven 2050 des ARE (Szenario BASIS) von 2020 bis 2050 eine Zunahme um 35 Prozent zu erwarten ist. Für ein Rabattsystem bzw. für Investitionsbeiträge stehen somit ausreichend Mittel zur Verfügung – zumal die LSWA-Einnahmen nach Art. 84 Abs. BV nur zur

⁸ Eidgenössische Finanzverwaltung, Bericht zum Voranschlag 2024, Band 1, S. 56.

Deckung von Kosten verwendet werden dürfen, «die im Zusammenhang mit dem Landverkehr stehen». In der Summe geht es um «mehrere hundert Millionen Franken» (S. 62) für alle fünf Jahre, also um (schätzungsweise) 75 Mio. Franken pro Jahr, das sind 4 Prozent der gesamten LSVA-Erträge von heute oder 6 Prozent des Bundesanteils, der dem Bahninfrastrukturfonds NAF zugewiesen wird – notabene vorübergehend. Der allgemeine Bundeshaushalt hingegen wird nicht tangiert. Der Nutzen ist offensichtlich: Anstatt dass die Erträge aus der LSVA mittels Finanzierung von Bahnprojekten indirekt zur Senkung der externen Kosten des Güterverkehrs eingesetzt werden, kann durch Rabatte und eine Anschubfinanzierung ganz direkt ein Effekt erzielt werden, nämlich eine beschleunigte Dekarbonisierung des Strassentransports. Die vom Bundesrat prognostizierte Senkung der externen Kosten zwischen 70 und 180 Mio. Franken pro Jahr (S. 61) ist ein adäquater Gegenwert.

Transportleistung (Stand: 2022)	Tarif (Stand: 2022)	Einnahmen aus EURO-Norm VI	
<i>Mia. tkm</i>	<i>Rp. pro tkm</i>	<i>Mio. CHF</i>	<i>%</i>
57'556	2,28	1'312	
57'556	2,69	1'548	
Zusatzeinnahmen		236	
		Gesamteinnahmen	
		1'690 (bisher)	100,0
		236 (zusätzlich)	13,9
Total		1'926	113,9

Tab. 1: LSVA-Mehrerträge nach Abklassierung von Fahrzeugen der EURO-Norm VI.

Im selben Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die LSVA-Erträge von Bund und Kantonen allein durch die geplante Abklassierung von Fahrzeugen der EURO-Norm VI von der höchsten in die mittlere Abgabekategorie gemäss nachfolgender Rechnung um rund 236 Mio. Franken oder 14 Prozent steigen werden (vgl. Tab. 1). Nicht berücksichtigt wird dabei die prognostizierte Zunahme der Transportleistungen gemäss Verkehrsperspektiven des ARE – die Einnahmen wären dann noch höher.

Die ASTAG befürwortet befristete flankierende Massnahmen nach Ablauf der bisherigen vollständigen LSVA-Befreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen ausdrücklich. Damit kann – in allen Betrieben unabhängig von ihrer Grösse – ein wichtiger Beitrag zur Dekarbonisierung des Schwerverkehrs geleistet werden.

2.7 Varianten

Elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge verursachen ebenfalls externe Kosten – wenn auch in geringerem Ausmass als Diesel-LKW. Dennoch sind sie Stand heute vollständig von der LSVA befreit. Ihre Integration in die Tarifsystematik ist deshalb nachvollziehbar und aus Gründen der Gleichbehandlung aller Fahrzeuge (immerhin liegen die Schadstoffemissionen bei der EURO-Norm VI bei Null!) auch berechtigt. Für einen «sanften» Übergang, der die Planungssicherheit (vgl. oben) berücksichtigt und das Risiko von Investitionsstopps vermindert, braucht es jedoch ein schrittweises Vorgehen weg von der bisherigen Totalbefreiung hin zu «normalen» Tarifen.

Ein Rabattsystem mit degressiv ausgestalteten Ansätzen ist der richtige Weg. Zusätzlich muss jedoch, wie es Variante 2 vorsieht – als Wahlmöglichkeit für Schweizer Fahrzeughalter – eine «Anschubfinanzierung» mittels Investitionsbeiträgen à fonds perdu geschaffen werden. Nur so besteht für kleinere Transportunternehmen überhaupt die Chance, die Dekarbonisierung ihrer

Fahrzeugflotten vorzunehmen (*vgl. Kap. 2.6*). Die Einstiegshürde, nämlich der im Vergleich zu Diesel-LKW bis auf weiteres sehr viel höhere Anschaffungspreis von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen wäre sonst zu hoch und könnte häufig nicht übersprungen werden. Jeder Rabatt wäre somit für eine Mehrheit der Branche absolut nutzlos.

Die ASTAG befürwortet daher Variante 2, d.h. ein Rabattsystem mit der Alternative von Investitionsbeiträgen für Schweizer Fahrzeughalter. Variante 1 allein mit Rabatten hätte hingegen eine Wettbewerbsverzerrung zulasten kleinerer Transportunternehmen sowie nachfolgend eine Branchenkonsolidierung zur Folge. Sie kommt nicht in Frage.

2.8 Rabattsystem

Im Grundsatz ist das Rabattsystem, wie es vorgeschlagen wird, gut konzipiert. Vor allem macht es Sinn, die Tarife nach dem tatsächlichen Modernisierungsgrad der Fuhrparks zu bemessen. Damit lässt sich vermeiden, dass weiterhin finanzielle Anreize gewährt werden, wenn das Ziel der Dekarbonisierung in einem gewissen Mass erreicht ist. Die degressive Ausgestaltung der Rabatte, wonach die Reduktion «höchstens» den durch Art. 2 Abs. 2 Bst. a-e vorgegebenen Prozentsätzen entsprechen darf bis hin zu einer Einstellung der Rabatte, ist daher zu begrüßen.

Für die Branche problematisch ist jedoch die Umsetzung mittels «kann-Formulierung» gemäss Art. 2 Abs. 1 im geplanten neuen Bundesgesetz über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen. Der Bundesrat würde damit nur die Kompetenz zur Schaffung eines Rabattsystems erhalten; eine Verpflichtung ist damit nicht verbunden. Zwecks Planungs- und Investitionssicherheit sind die Fahrzeughalter jedoch schon heute auf absolute Garantien angewiesen. Deshalb braucht es eine gesetzliche Vorgabe, dass das Rabattsystem tatsächlich auch realisiert wird, sprich: eine Formulierung ohne «kann». Ansonsten droht ein Investitionsstopp, bis elektrisch angetriebene Fahrzeuge zu ähnlichen Preisen wie Diesel-LKW am Markt erhältlich sind.

Zugleich fehlt – als zweiter grosser Mangel – jegliche Angabe eines «Schwellenwerts», der als Mass dafür gilt, wann die Flotten nach Ansicht des Bundesrats «bereits zu einem erheblichen Teil aus Fahrzeugen ohne fossile Energieträger besteht» (S. 60) und das Rabattsystem noch vor Ablauf der 5-Jahres-Frist beendet wird. Damit besteht nebst der «kann»-Formulierung ein weiterer grosser Unsicherheitsfaktor, der die Transportunternehmen im Ungewissen bezüglich Umsetzungsgarantie, Dauer und Effektivität des Rabattsystems lässt.

Die ASTAG vertritt die Position, dass das Rabattsystem zwingend umzusetzen ist – nicht nur fakultativ. Es muss im Gesetz statt auf Verordnungsstufe verankert werden. Auch ist ein Schwellenwert festzulegen, ab wann die Modernisierung der Fahrzeugflotten als so weit fortgeschritten gilt, dass das Rabattsystem eingestellt wird.

2.9 Investitionsbeiträge

Wie beim Rabattsystem fehlt es auch bei den Investitionsbeiträgen – trotz ihrer Wichtigkeit für eine Mehrheit der Branche (*vgl. Kap. 2.7*) – an der nötigen Umsetzungsgarantie. Im Gegenteil wird ihr Zustandekommen an so viele und harte Bedingungen geknüpft, dass eine Realisierung nahezu unmöglich bzw. sogar ausgeschlossen ist.

Dabei geht es um folgende vier (!) Punkte:

- Die Investitionsbeiträge sind im Entwurf lediglich als eine «Möglichkeit» (S. 63) aufgeführt; der Bundesrat will erst nach Vorliegen der Resultate der Vernehmlassung entscheiden, ob er dem Parlament wirklich eine Anschubfinanzierung vorschlägt.

- Für den Fall einer Umsetzung ist – wie bei den Rabatten – keine Verpflichtung, sondern nur eine Kompetenzdelegation vorgesehen; der Bundesrat «kann» Investitionsbeiträge für den Ersterwerb von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen gewähren, er muss aber nicht.
- Im Weiteren wäre ein positiver Entscheid des Bundesrats für Investitionsbeiträge – wieder analog zu den Rabatten – vom Diffusionsgrad von Elektro- und Wasserstoff-LKW abhängig; es fehlt jedoch ein im Voraus festgelegter Schwellenwert, was automatisch die Gefahr einer gewissen Beliebigkeit mit sich bringt.
- Schliesslich sollen gemäss Entwurf auch nur dann Investitionsbeiträge gesprochen werden, wenn im Bahninfrastrukturfonds BIF – aus dem die Finanzierung erfolgt – genügend Mittel, (notabene: LSVA-Erträge) zur Verfügung stehen; nach der Finanzierung von Bahnprojekten muss stets eine «angemessene Reserve von 300 Millionen» (S. 63) vorhanden sein.

Die Chancen, dass Schweizer Transportunternehmen ab 2031 von einer Anschubfinanzierung profitieren können, sind somit verschwindend klein. Allein die Vorgabe einer BIF-Reserve, die mit Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen – entgegen der Position der ASTAG – geschaffen werden soll, verdeutlicht die Absurdität dieses Vorgehens: Mit einer weiteren Ausweitung von Bahninfrastrukturprojekten, wie es bisher regelmässig der Fall war, könnten Investitionsbeiträge für das Strassentransportgewerbe verhindert werden. Umso wichtiger ist es, die bisherige Formulierung von Art. 19 Abs. 2 SVAG bei der Änderung des SBB-Gesetzes beizubehalten oder aber sie im Rahmen der zur Debatte stehenden SVAG-Revision so anzupassen, dass ein Mindestbetrag im BIF für Investitionsbeiträge zugunsten der Dekarbonisierung des Strassentransports eingesetzt werden kann.

Im Interesse einer (KMU-) Mehrheit der Branche sind Investitionsbeiträge für die ASTAG eine *conditio sine qua non* der Vorlage. Der Entwurf lässt jedoch zu viel Spielraum offen; es braucht eine striktere Formulierung, die einen verpflichtenden Charakter aufweist.

2.10 Technologieneutralität

Bei der Dekarbonisierung des Schwerverkehrs geht es genau genommen um die eingesetzte Primärenergie. Der Grund ist, dass ein Fahrzeug mit elektrischem Antrieb insbesondere unter Berücksichtigung von «grauer» Energie (Fahrzeug-, Batterieherstellung etc.) je nachdem eine schlechtere CO₂-Bilanz aufweist als beispielsweise ein LKW mit Diesel-Motor, der mit CO₂-armem Treibstoff betankt wird. Die LSVA müsste deshalb nicht nach Antriebstyp, sondern technologieneutral nach der eingesetzten Energie differenziert werden, d.h. unabhängig, ob es sich um ein Wasserstoff-, Elektro- oder Gas-Fahrzeug handelt.

In der Praxis ist ein solches Vorgehen, wie die ASTAG anerkennt, jedoch mit beträchtlichen Schwierigkeiten verbunden. Hauptproblem ist, wie sich bei Fahrzeugen, die mit fossiler oder nicht-fossilen Energieträgern betrieben werden können, kontrollieren lässt, wie viele Kilometer beispielsweise mit Biodiesel oder Diesel zurückgelegt wurden. Es sei dahingestellt, ob die Tankfüllung tatsächlich mit einer «Pipette» überprüft werden müsste, wie es Bundesrat Albert Röstli in der Differenzvereinbarung zur Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 am 4. März 2024 formulierte. Sicher ist, dass der administrative Aufwand für die Fahrzeughalter sehr hoch wäre.

Daher hat das Parlament auch darauf verzichtet, die LSVA-Totalbefreiung nur für elektrisch angetriebene Fahrzeuge durch eine technologieneutral ausgestaltete Reduktion für alle LKW mit CO₂-armem Antrieb zu ersetzen. Zwar wurde damit ein früherer Beschluss (Annahme der Mo. 19.4381) umgestossen; der Vorteil ist jedoch, dass Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb gemäss Zusicherung von Bundesrat Röstli im Parlament und gemäss Entwurf (S. 33) bis am 31. Dezember 2030 von der LSVA vollständig befreit bleiben.

Für die Zeit nach 2030 ist das Anliegen jedoch erneut zu prüfen. Die LSVA-Rabatte müssen technologieneutral für alle alternativen Antriebsformen gelten. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass der administrative Aufwand für die Fahrzeughalter nicht ansteigt, vor allem nicht für Halter von herkömmlichen Dieselfahrzeugen, d.h. die Erhebungssystematik muss weiterhin einfach bleiben. Das Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag darf sich nicht verschlechtern. Insofern ist auch zu prüfen, die Technologieneutralität «im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zu Abgaben auf Kraftstoffe zu behandeln» (S. 44).

Die ASTAG fordert eine technologieneutrale Ausgestaltung der LSVA-Tarifierung für alle alternativen Antriebsformen.

3. Detailbemerkungen

3.1 Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Art. 4 Abs. 2

Die ASTAG hat sich in der Vergangenheit immer wieder gegen Anpassungen der LSVA an die Teuerung ausgesprochen. Erstens erfolgten Beschlussfassung und Information der Branche meistens zu spät; zweitens ist grundsätzlich nicht einsichtig, weshalb der Staat eine von ihm erhobene Abgabe teuerungsbedingt anhebt und damit die Inflation zusätzlich nach oben treibt.

Aus grundsätzlichen Überlegungen müsste daher eine Teuerungsanpassung der Pauschalen Schwerverkehrsabgabe PSVA abgelehnt werden. Andererseits besteht jedoch heute eine massive und zweifache Ungleichbehandlung zwischen LSVA- und PSVA-pflichtigen Fahrzeughaltern: Die leistungsabhängige Abgabe für einen Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen und einer Laufleistung von 100'000 Kilometern kostet ca. 100'000 Franken pro Jahr; bei einem Reiseкар mit pauschaler Veranlagung sind es – logischerweise unabhängig von der Distanz – nur gerade 5'000 Franken. Zudem hat der Bundesrat bisher – im Unterschied zur LSVA – keine Kompetenz zur Anpassung der PSVA an die Teuerung über die gesetzlich fixierte Obergrenze.

Aus Gründen der Gleichbehandlung kann sich die ASTAG damit abfinden, dass künftig der Mechanismus der Teuerungsanpassung wie bei der LSVA auch bei der PSVA greift. In der Umsetzung ist jedoch grösstmögliche Zurückhaltung geboten.

Abstrus ist die Begründung gemäss Entwurf, dass ansonsten «die durch die PSVA bezweckte Verlagerungspolitik abgeschwächt» (S. 72) würde. Denn für die private Reisebusbranche, die weitaus am meisten PSVA bezahlt, besteht keinerlei Verlagerungsauftrag gemäss Verfassung und Gesetz. Umso mehr dürfen Teuerungsanpassungen nicht für versteckte Tarifierhöhungen missbraucht werden.

Art. 7

Die bestehende Formulierung, wonach der Ertrag der Abgabe die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen darf, ist zwingend beizubehalten. Die ASTAG spricht sich kategorisch gegen eine «Beweislastumkehr» aus, die in Kombination mit der geplanten Aufhebung von Tarifobergrenzen im SVAG dazu führt, dass die LSVA-Tarife de facto von Experten und Verwaltung festgelegt werden (*vgl. Kap. 2.2*). Es muss weiterhin der Gesetzgeber sein, der über die maximale Höhe der Abgabe bestimmt.

Zudem ist es unzulässig, den externen Nutzen aus dem Gesetzestext zu streichen. Wenn die Berechnung schon dem «jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse» entsprechen soll, dann müssen alle Forschungsergebnisse einfließen können, d.h. je nachdem auch neue Erkenntnisse zu den externen Kosten. Faktoren, die sich positiv auf den Kostendeckungsgrad des Schwerverkehrs auswirken, dürfen nicht zum vornherein ausgeschlossen werden.

Antrag: unveränderte Beibehaltung des gesamten Art. 7

Art. 8 Abs. 2

Die Revision des SVAG hat sich auf aktuelle Gegebenheiten und notwendige Änderungen zu beschränken. Gesetzgebung auf Vorrat, ohne allfällige neue Rahmenbedingungen zu kennen, ist abzulehnen. Auch darf nicht auf die Anpassung des bestehenden Landverkehrsabkommens oder den Abschluss eines Nachfolgeabkommens spekuliert werden. Wie der Bericht erwähnt, sind die Kriterien «Treibhausgasemissionen» und «Energieeffizienz» (Bst. b und c) heute nicht erforderlich, sie sollen erst zu einem «späteren Zeitpunkt» (S. 74) verwendet werden.

Antrag: vereinfachte Formulierung, Streichung von Bst. a / b / cArt. 8 Abs. 3

Zur Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten braucht es Investitionssicherheit. Die Branche muss mit genügend Vorlaufzeit wissen, wie die Tarifkategorien definiert sind und mit welchen Tarifen sie zu rechnen hat. Betriebswirtschaftlich fundierte Kaufentscheide, die auf einer langfristig verlässlichen Kostenkalkulation basieren, sind sonst nicht möglich.

Es ist daher richtig, das Prinzip der Planungssicherheit auf Gesetzesstufe als Auftrag an den Bundesrat festzuhalten. Zusätzlich muss jedoch eine gewisse Konkretisierung vorgenommen werden. Dazu gehören folgende Eckwerte:

- Planungshorizont von mindestens 7 Jahren
- rollende Planung mit jährlicher Ankündigung von Anpassungen im Jahr t+7

Antrag: Neuformulierung unter Berücksichtigung der erwähnten KriterienArt. 8a Abs. 1

Bei der Festlegung der Maximaltarife darf es keinen Automatismus geben. Eine Ankoppelung an die externen Kosten, konkret: ein Primat der Wissenschaft gegenüber der Politik, muss auf jeden Fall ausgeschlossen sein, ebenso eine Ausrichtung am Landverkehrsabkommen mit der EU oder einem Nachfolgeabkommen. Stattdessen sind die höchstzulässigen Tarife wie bisher auf Gesetzesstufe zu verankern, damit die Kompetenz über die Maximalhöhe beim Parlament verbleibt.

Die Neugliederung von Art. 8 bzw. Art. 8a ist deshalb so vorzunehmen, dass der bestehende Art. 8 Abs. 1 in aktualisierter Form (Anpassung Bst. a) im neuen Art. 8a Abs. 1 übernommen oder aber die Formulierung gemäss Art. 4 LVA verwendet wird.

Antrag: Beibehaltung der Maximal- bzw. Durchschnittstarife auf GesetzesstufeArt. 8a Abs. 2

Wie in Art. 7 ist ein «präventiver» Verzicht auf die Erwähnung eines externen Nutzens auch in Art. 8a nicht statthaft. Die Möglichkeit, allfällige wissenschaftliche Erkenntnisse einfließen zu lassen, darf nicht von Gesetzes wegen von vornherein ausgeschlossen werden.

Antrag: Beibehaltung der Nennung von externen NutzenArt. 19 Abs. 2 und Abs. 2^{bis}

Wie die ASTAG bereits in ihrer Stellungnahme vom 19. März 2023 zur Vorlage «Nachhaltige Sanierung der SBB» deutlich machte, ist nicht einzusehen, weshalb der LSVA-Reinertrag des Bundes neu ausschliesslich statt nur vorab für die Bahninfrastruktur verwendet werden sollte.

Erstens genügen die Reserven des BIF – laut Bericht zur erwähnten Vorlage (S. 12, Abb. 2) – Stand heute bei weitem und werden es infolge steigender Transportleistungen auf der Strasse

(vgl. Verkehrsperspektiven ARE) und damit höherer LSVA-Einnahmen auch in den nächsten Jahren tun.

Zweitens würden mit dem Vorgehen, die Erträge des Bundes nur für den BIF zu verwenden, die Erträge aus der LSVA noch stärker als bisher missbraucht. Die LSVA dient nach heutigem Art. 1 SVAG dazu, dass der «Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken» soll. Daher dürfen die Einnahmen nicht in noch stärkerem Ausmass für Bahninfrastrukturprojekte, von denen primär der Personenverkehr auf der Schiene profitiert, zweckentfremdet werden.

Vielmehr sollte eine Garantie bestehen, dass ein Teil des Reinertrags des Bundes ganz direkt zur Reduktion von externen Kosten des Schwerverkehrs eingesetzt werden kann – mittels der zur Diskussion stehenden Investitionsbeiträge für elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Deshalb ist die bestehende Formulierung mit «vorab» beizubehalten.

Antrag: Beibehaltung der Formulierung mit «vorab», Streichung von Art. 19 Abs. 2^{bis}

3.2 Bundesgesetz über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs

Art. 2 Abs. 1

Eine «kann»-Formulierung, die dem Bundesrat lediglich die Möglichkeit einräumt, Rabatte für elektrisch angetriebene Fahrzeuge zu gewähren, bietet für das Strassentransportgewerbe zu wenig Sicherheit. Eine Zunahme von Investitionen in die Modernisierung der Flotten ist nur zu erwarten, wenn die finanziellen Folgen verlässlich kalkuliert werden können.

Antrag: Verpflichtung statt Kompetenz zur Schaffung von Tarifiereduktionen

Art. 2 Abs. 3

Ein direkter Wechsel weg von der heutigen LSVA-Totalbefreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen hin zu einer Tarifierung mit den «normalen» Ansätzen würde zu einem sofortigen Investitionsstopp führen. Zu teuer sind Fahrzeuge mit alternativem Antrieb bis auf Weiteres in Anschaffung und Betrieb im Vergleich mit Diesel-LKW. Mit Tarifiereduktionen, die während einer Übergangsphase ausgerichtet werden, kann dieser Negativeffekt vermieden oder abgemildert werden. Dabei erscheint eine degressive Ausgestaltung der Rabatte auf eine Dauer von fünf Jahren mit Blick auf die zu erwartenden Preisentwicklungen am Fahrzeugmarkt (Angleichung Kaufpreise) durchaus angemessen. Jedoch sind die vorgeschlagenen Ermässigungen in der Höhe von maximal 25 Prozent (erstes Jahr) bis 5 Prozent (fünftes Jahr) zu gering; die Ansätze sind mindestens zu verdoppeln. Der Ermessensspielraum für den Bundesrat – die Reduktionen werden auf Verordnungsstufe festgelegt – nach oben wäre ansonsten zu gering; auch braucht es eine Grenze nach unten. Nur so besteht tatsächlich ein echter Anreiz zur Fortführung der Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten.

Antrag: Verdoppelung der Rabattsätze, Einführung einer Grenze nach unten

Art. 3 Abs. 1

Wie bei den Tarifiereduktionen ist – für die ASTAG als conditio sine qua non der Vorlage – eine Verpflichtung anstelle einer Kompetenzerteilung auch bei den Investitionsbeiträgen zwingend notwendig. Transportunternehmen, die über geringere finanzielle Möglichkeiten verfügen, sind nur mit einer Anschubfinanzierung für den Erwerb von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in der Lage, die Dekarbonisierung ihrer Fuhrparks vorzunehmen. Rabatte allein haben für sie keinerlei Nutzen – zu hoch sind die Kaufpreise als Einstiegshürde.

In diesem «Zweckartikel» zu den Investitionsbeiträgen ist auch deren Zugänglichkeit lediglich für inländische Fahrzeughalter, nicht aber für ausländische Fahrzeughalter zu integrieren. Dies wurde u.E. trotz Erwähnung im Bericht (S. 60) im Gesetzentwurf nicht berücksichtigt.

Antrag: Verpflichtung statt Kompetenz zur Schaffung von Investitionsbeiträgen

Art. 3 Abs. 2

Die Möglichkeit von Investitionsbeiträgen für den Kauf von LKW mit elektrischem Antrieb muss finanziell abgesichert sein. Mit Blick auf das Ziel, den Güterverkehr insgesamt möglichst klima- und umweltverträglich zu gestalten, lässt sich nicht rechtfertigen, den Reinanteil des Bundes aus der LSVA ausschliesslich für Bahnprojekte zu verwenden. Mit Investitionen in CO₂-arme Nutzfahrzeuge kann vielmehr ganz direkt ein Beitrag zur Reduktion der ungedeckten externen Kosten des Landverkehrs geleistet werden. Der Vorbehalt, dass eine Anschubfinanzierung für den Erwerb von elektrisch betriebenen Fahrzeugen nur möglich ist, wenn es die Reserven des Bahninfrastrukturfonds zulassen, ist deshalb – wie bei Art. 19 Abs. 2 und Abs. 2^{bis} SVAG angemerkt – auch hier zu eliminieren.

Antrag: Schaffung einer Finanzierungsgarantie für Investitionsbeiträge

Art. 3 Abs. 3

Der Grundgedanke, das Rabattsystem und die Investitionsbeiträge gleichwertig zu gestalten, ist im Prinzip richtig. Damit könnte sichergestellt werden, dass a) alle Fahrzeughalter, die LKW mit elektrischem Antrieb verwenden, unabhängig von ihren finanziellen Verhältnissen letztlich mit denselben Kosten belastet werden und b) der Bund mit «ungefähr gleich hohen Kosten» (S. 63) rechnen kann, gleich welche Alternative von den Fahrzeughaltern bevorzugt wird. Der Investitionsbeitrag darf – so gesehen – maximal so hoch sein wie die Tarifentlastung, die sich aus den Rabatten über fünf Jahre in Summe ergibt. Wie der Bericht festhält, soll deshalb eine «Ungleichbehandlung zwischen den beiden Wahlmöglichkeiten vermieden werden» (S. 62).

Die vorgeschlagene Regelung, welche die Höhe des Investitionsbeitrags mit den Rabatten bei einer «durchschnittlichen jährlichen Transportleistung» (S. 63) in Zusammenhang bringt, führt jedoch zu einem erheblichen Dilemma. Die Problematik liegt darin, dass die durchschnittliche Jahresleistung im nationalen Überlandverkehr (Komplettladungen, Stückgut) vergleichsweise hoch ist, im Nahverkehr (z.B. Baustellen-, Abfall- oder Holztransporte) aber eher gering.

Das heisst:

- Für eine Anschubfinanzierung, die ihren Zweck auch wirklich erfüllt, nämlich: die Differenz der Kaufpreise von Diesel- und Elektro-LKW in einem spürbaren, wirkungsvollen Ausmass auszugleichen, müsste die durchschnittliche jährliche Transportleistung – festgelegt durch den Bundesrat – rein mathematisch gesehen möglichst hoch angesetzt werden.
- Der Grund ist, dass Fahrzeuge mit Elektroantrieb bis auf Weiteres um Faktor 2 bis 3 teurer sind als Diesel-LKW; daher muss der Investitionsbeitrag, wenn er eine echte Alternative zu den Rabatten sein soll, eine bestimmte Mindesthöhe erreichen.
- Die durchschnittliche jährliche Transportleistung, die – multipliziert mit dem um den Rabatt reduzierten Tarif – die Gesamtsumme der Investitionsbeiträge ergibt, darf deshalb nicht zu gering ausfallen.
- Für Transportunternehmen, die im Nahverkehr tätig sind, hätte ein hoher Durchschnittswert jedoch zur Folge, dass sie die Vorgabe in den allermeisten Fällen nicht erreichen.

- Nach Ablauf des befristeten Rabattsystems wären sie daher gemäss dem vorgeschlagenen Art. 5 Abs. 2 zu einer Rückerstattung verpflichtet – was Investitionsbeiträge als Alternative zu Rabatten zum Vornherein zum Scheitern verurteilt.
- Im Nahverkehr, der sich für den Einsatz von E-LKW besonders gut eignet (kurze Distanzen, viele Bremsvorgänge, höhere Rekuperation, Lademöglichkeiten), besteht somit kein Anreiz zur Flottenmodernisierung; eine Mehrheit der Unternehmen kann sich die Anschaffung von E-LKW gar nicht leisten.

Berechnungen⁹ der ASTAG haben gezeigt, dass die vorgeschlagene Methodik in keinem Fall aufgeht. Entweder ist die durchschnittliche jährliche Transportleistung so hoch, dass der Wert für Betriebe im Nahverkehr nicht erreichbar ist, oder aber so tief, dass die Investitionsbeiträge zu gering ausfallen und keinerlei Wirkung hätten. Eine Bemessung der Investitionsbeiträge in Abhängigkeit von kumulierten Tarifrabatten und durchschnittlicher Transportleistung, d.h. eine Äquivalenz der beiden Wahlmöglichkeiten ab 2031, ist somit schlichtweg unmöglich.

In der Konsequenz muss die Schaffung einer Anschubfinanzierung losgelöst von den Rabatten erfolgen. Als Lösung bietet sich – wie von der ASTAG bei früherer Gelegenheit eingebracht – ein «Innovationsprogramm» nach deutschem Vorbild an. Für den Erwerb von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb ist, ebenfalls für eine Dauer von 5 Jahren, ein Ausgleich von 80 Prozent der in diesem Jahr im Mittel vorhandenen Preisdifferenz zu einem Diesel-LKW vorzunehmen.

Nach Schätzungen der ASTAG wären dazu rund 150 Mio. Franken pro Jahr erforderlich – zu finanzieren aus dem Bahninfrastrukturfonds. Somit würde die Anschubfinanzierung via LSVA-Beiträge von der Branche selbst getragen bzw. sie würde eine Rückerstattung zugunsten ihres Engagements für Umwelt und Klima erhalten. Hingegen wären staatliche Subventionen nach «klassischer» Art nicht notwendig. Es sind keine Beiträge aus der Bundeskasse vorgesehen. Bund und Kantone könnten dabei weiterhin mit LSVA-Erträgen in der heutigen Höhe, also mit ca. 1,9 Mia. Franken pro Jahr, rechnen. Die Erklärung liegt darin, dass die Transportleistungen auf der Strasse laufend zunehmen (vgl. Verkehrsperspektiven ARE) und der Bestand des BIF aus der LSVA damit gesichert ist.

Im Übrigen hat sich das Parlament mit der Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 für genau diese Lösung zugunsten von Betrieben der konzessionierten Personenbeförderung ausgesprochen. Gemäss Art. 41a CO₂-Gesetz werden hier jährlich (bis 2030) 47 Mio. Franken für die Beschaffung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb bereitgestellt; der Maximalbetrag beträgt 75 Prozent (Regionalverkehr) bzw. 30 Prozent (Ortsverkehr) der zusätzlichen Kosten gegenüber Fahrzeugen mit fossilem Antrieb.

Die ASTAG lehnt Investitionsbeiträge in Abhängigkeit von Rabatten ab; sie würden zu einer massiven Ungleichbehandlung der einzelnen Transportsparten führen und sind in der Praxis nicht umsetzbar. Stattdessen braucht es eine Anschubfinanzierung, wie sie für die konzessionierte Personenbeförderung mit dem neuen CO₂-Gesetz realisiert wurde. Umso wichtiger ist eine Anpassung von Art. 19 Abs. 2 und Abs. 2^{bis} SVAG gemäss dem obigen Antrag der ASTAG.

Art. 3 Abs. 4

Eine Anschubfinanzierung, die ihre Wirkung so entfaltet, dass die Dekarbonisierung schneller vonstatten geht, muss zwingend als Beitrag à fonds perdu ausgestaltet sein. Andere Formen

⁹ Basis: heutige Tarife der Abgabekategorie 3 (2,28 Rp. / tkm)
Annahmen: Kaufpreis von 200'000 CHF für Diesel-LKW; Faktor 2 (2031) bis 1,5 (2023) für E-LKW.
Parameter: jährliche durchschnittliche Transportleistung, Rabatthöhe

wie etwa rückzahlbare Darlehen hätten keine Entlastung zur Folge. Der Anreiz für kleine und mittlere Transportunternehmen, ihre Flotten (schneller) zu erneuern, wäre nicht gegeben.

Die ASTAG befürwortet Investitionsbeiträge à fonds perdu.

Art. 4 Abs. 1

Die Notwendigkeit von Investitionsbeiträgen rührt vom bis auf Weiteres sehr hohen Kaufpreis von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb her. Rabatte, wie auch immer sie ausgestaltet sind, nützen nichts, wenn Unternehmen gar nicht zum Erwerb eines entsprechenden LKW imstande sind. Für eine Mehrheit der Branche eröffnet eine Anschubfinanzierung somit die Chance zur Dekarbonisierung – die sonst nicht oder in weitaus geringerem Mass vorhanden wäre. Zwecks Gleichbehandlung mit Fahrzeughaltern, die – aus welchen Gründen auch immer – noch immer Dieselfahrzeuge einsetzen, wäre es jedoch nicht gerechtfertigt, die Anschubfinanzierung mit weiterer Unterstützung zu kumulieren.

Die ASTAG unterstützt den Grundsatz, dass eine doppelte Förderung ausgeschlossen sein soll, voll und ganz.

Art. 5

Investitionsbeiträge, die im Grundsatz à fonds perdu ausgestaltet sind, unter Umständen aber trotzdem zurückerstattet werden müssen, sind ein Widerspruch in sich. Mit der vorgesehenen Anbindung an das Rabattsystem ist zudem für zahlreiche Transportunternehmen, vor allem im Nahverkehr, zum Voraus klar, dass sie die Voraussetzungen nicht erfüllen können; aufgrund ihres Tätigkeitsspektrums haben sie keine Chance, die durchschnittliche Transportleistung zu erreichen – ausser diese ist so tief angesetzt, dass ein Investitionsbeitrag als Option gar nicht in Frage kommt. Doch wer zu wenig Eigenmittel für den Erwerb von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen hat, wird auch nicht das Risiko eingehen, einen Investitionsbeitrag in Anspruch zu nehmen und ihn mit grosser Wahrscheinlichkeit wieder zurückbezahlen zu müssen. Von daher ist die Rückforderung, wie sie mit Art. 5 Abs. 1 vorgeschlagen wird, ein Negativanreiz, der den gesamten Mechanismus definitiv zu einer Fehlkonstruktion macht.

Hingegen ist eine Rückforderung dann angebracht, wenn ein Fahrzeug, wie mit Art. 5 Abs. 2 beschrieben, vorzeitig veräussert wird. Nur so lässt sich vermeiden, dass Investitionsbeiträge als «Geschäftsmodell» (S. 80) missbraucht werden.

Die ASTAG lehnt die Anbindung der Investitionsbeiträge an das Rabattsystem auch und vor allem wegen dem Risiko von Rückforderungen (im Nahverkehr) ab. Es braucht eine Anschubfinanzierung, die eine echte Unterstützung für den Erwerb von Fahrzeugen mit Elektroantrieb schafft – für alle Transportunternehmen.

eventualiter: vorzeitige Einführung von Investitionsbeiträgen

Für den Fall, dass der Bund an der gegenseitigen Abhängigkeit von Anschubfinanzierung und Rabatten festhält, könnte ein Ausweg darin bestehen, die Option von Investitionsbeiträgen zu einem früheren Zeitpunkt einzuführen – nämlich so rasch wie möglich. Der Vorteil wäre, dass die Investitionsbeiträge sich an einer 100%-Befreiung für E-LKW ausrichten würden und somit in der Gesamtsumme weitaus höher wären als bei einem Rabatt von 25 Prozent ab 2031. Der mathematische Grund liegt darin, dass die Rabatthöhe dann der viel stärkere Treiber wäre als die durchschnittliche jährliche Transportleistung. Als zusätzliche «Entlastung» zugunsten von Transportunternehmen im Nahverkehr könnte die Frist für Rückforderungen bei Nichterreichen der jährlichen Transportleistung, sofern daran festgehalten wird, um eine gewisse Zeitdauer, beispielsweise drei Jahre, verlängert werden, dies unter Anrechnung entsprechender Zinsen.

Eine Rechtfertigung für dieses Vorgehen ergibt sich aus der Tatsache, dass eine «Starthilfe» für Fahrzeughalter, die sich den Kauf von LKW mit Elektroantrieb ohne Anschubfinanzierung nicht leisten können, dann am meisten Sinn macht, wenn die Differenz der Anschaffungspreise noch besonders hoch ist – also möglichst jetzt.

Die ASTAG bittet, die Einführung von Investitionsbeiträgen zu einem möglichst frühen Zeitpunkt zu prüfen; je nachdem könnte die Benachteiligung von Fahrzeughaltern im Nahverkehr zumindest teilweise entschärft werden.

Art. 6-11

keine Bemerkungen

3.3 Diverses

Inkrafttreten

Die Weiterentwicklung der LSVA sollte nach Meinung der ASTAG darauf abzielen, Anreize zur Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten zu setzen. Finanzpolitische Motive sollten hingegen im Hintergrund sein. Umso wichtiger ist, die Übergangsphase weg von der heutigen (vollständige LSVA-Befreiung) hin zum künftigen System (volle Belastung) so zu gestalten, dass möglichst viele Fahrzeuge mit alternativem Antrieb in Betrieb genommen werden. Als Starttermin für den Systemwechsel sollte deshalb keine Jahreszahl gewählt werden – sondern der Diffusionsgrad von elektrisch betriebenen Lastwagen. Je mehr Elektro- und Wasserstoff-LKW in Betrieb sind, desto eher ist eine LSVA-Integration möglich bzw. geboten.

In diesem Zusammenhang ist auch zu bedenken, dass die Technologie, d.h. die Verfügbarkeit von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen, ab einem gewissen Zeitpunkt nicht der limitierende Faktor sein wird. Weit wichtiger ist die Ladeinfrastruktur – die in der Vorlage nicht erwähnt wird. Bereits heute zeichnet sich ab, dass es kaum realistisch ist, die notwendigen Anlagen an den richtigen Standort mit genügend Leistung zu installieren.

Die ASTAG plädiert dafür, das Rabattsystem bzw. die Investitionsbeiträge für LKW mit Elektroantrieb auf ihren Diffusionsgrad statt auf eine fixe Jahreszahl zu beziehen.

Lieferwagen-Thematik

Spätestens auf Verordnungsstufe wird die LSVA-Tarifierung von Lieferwagen mit alternativem Antrieb zu regeln sein. Konkret geht es um schwere Motorwagen mit einem Gesamtgewicht von höchstens 4,25 Tonnen, die über einen emissionsfreien Antrieb verfügen und bei denen das 3,5 Tonnen überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird. Für solche Fahrzeuge kennt das geltende Recht zahlreiche Ausnahmen: Das Sonntags- und Nachtfahrverbot gilt nicht, die Führerausweiskategorie B genügt, und die Fahrzeuge sind von der LSVA befreit (vgl. Art. 3 Abs. 1 Bst. j SVAV; «Von der Abgabepflicht ausgenommen sind (...) Motorwagen mit elektrischem Antrieb»). Der Grund für diese Ausnahmen (im Vergleich mit schweren Motorwagen ab 3,5 Tonnen) ist die Beseitigung von Nachteilen solcher «E-Lieferwagen» infolge ihres Mehrgewichts (und damit der Nutzlast) gegenüber 3,5 t-Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die mit der Kat. B sowohl in der Nacht als auch am Sonntag gefahren werden dürfen und für die Benutzung der Nationalstrassen nur eine Vignette benötigen. Diese Ausnahmen stellen gegenwärtig und künftig in angemessener Art und Weise die Wettbewerbsgleichheit her und sind deshalb sachlich gerechtfertigt.

Die ASTAG befürwortet die Weiterführung der bisherigen Regelung für E-Lieferwagen.

4. Schlussbemerkungen

Die vorliegende Stellungnahme basiert auf einer Analyse, Diskussion und Beschlussfassung im Zentralvorstand der ASTAG. Zusätzlich wurde eine interne Vernehmlassung durchgeführt; alle Mitglieder hatten die Möglichkeit, sich mit Inputs einzubringen.

Wir sind uns bewusst, dass unsere Rückmeldung sehr umfassend ist. Die Weiterentwicklung der LSVA ist für die Zukunft des Schweizer Strassentransportgewerbes jedoch von zentraler Bedeutung. Daher scheint es uns unumgänglich, eine detaillierte Stellungnahme einzugeben.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens, ebenso auch nochmals für die sehr konstruktive Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr. Den Fragebogen finden Sie im Anhang.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart
Zentralpräsident



Reto Jaussi
Direktor



André Kirchhofer
Vizedirektor

Anhang 1 Beantwortung des Fragebogens

Zielsetzungen

1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?*
JA. Die Revision ist aber auf die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zu beschränken. Gesetzgebung auf Vorrat muss ausgeschlossen sein.
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?*
NEIN (vgl. dazu Kap. 2.2–2.3).
3. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?*
NEIN. Die LSVA erfüllt ihre Verlagerungswirkung. Der Verlagerungsauftrag nach Art. 84 BV gilt einzig für den alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze. Weitere Fortschritte sind nur möglich, wenn die Qualität (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit) des Schienengüterverkehrs gestärkt wird; dazu braucht es mehr Kapazitäten auf den Zulaufstrecken nördlich der Schweiz, wie der Bundesrat im Verlagerungsbericht 2023 richtig festhält. Eine Schwächung der Strasse mittels höherer LSVA-Tarife bringt hingegen nicht mehr Güter auf die Bahn.
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 Gigalibern sind für die Zukunft des gesamten Güterverkehrs (Strasse UND Schiene) in der Schweiz von existentieller Bedeutung; sie dürfen nicht aufs Spiel gesetzt werden.

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?*
2031 ist der frühestmögliche Zeitpunkt. Besser wäre, die Integration auf den Diffusionsgrad von Elektro-Fahrzeugen auszurichten. Finanzpolitische Motive dürfen keine Rolle spielen (vgl. dazu Kap. 3.1).

Abgabekategorien

7. *Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?*
JA (vgl. dazu Kap. 2.5).

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 Abklassierung von Fahrzeugen der EURO-Norm VI darf aber erst dann erfolgen, wenn die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen vorgenommen wird, d.h. frühestens 2031. Eine vorzeitige Abklassierung muss ausgeschlossen sein, selbst wenn vorher Fahrzeuge der EURO-Norm VII erhältlich sein sollten.

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?*

NEIN (vgl. dazu Antwort zu Frage 8).

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.

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 (vgl. dazu Kap. 2.5).

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?*

Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind in Anschaffung und Betrieb sehr viel teurer als Diesellastwagen. Der Kaufpreis liegt aktuell um mindestens Faktor 2 höher und ist Hindernis Nr. 1 für eine beschleunigte Dekarbonisierung im Strassentransport. Insbesondere kleinere und mittlere Transportunternehmen haben häufig nicht die finanziellen Möglichkeiten, um ihre Fahrzeugflotten zu modernisieren. Investitionsbeiträge sind daher *conditio sine qua non* der gesamten Vorlage. Nur so kann Chancengleichheit für alle Mitbewerber gewährleistet werden. Jeder Rabatt nützt nichts, wenn der Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen vorher am Kaufpreis scheitert (vgl. dazu Kap. 2.6).

14. *Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach die durchschnittliche Transportleistung, die für die Bemessung der Investitionsbeiträge massgeblich ist, festgelegt werden?*

Die Ausrichtung der Investitionsbeiträge auf eine durchschnittliche Transportleistung ist der falsche Ansatz; das System funktioniert in der Praxis nicht bzw. führt zu einer massiven Benachteiligung von Transportunternehmen im Nahverkehr – wo sich Fahrzeuge mit Elektroantrieb besonders gut eignen würden.

Rechtsanpassungen

15. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Die ASTAG ist mit dem Gesetzesentwurf in der vorliegen Form nicht einverstanden.

Weitere Bemerkungen

16. *Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?*

vgl. Vernehmlassungsantwort.

17. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

vgl. Vernehmlassungsantwort.

ANHANG 2

Synopse mit Anträgen der ASTAG

SCHWERVERKEHRSABGABEGESETZ SVAG (SR 641.81)		
GELTENDES RECHT	VERNEHMLASSUNGSVORLAGE	ANTRAG ASTAG
Art. 1 Abs. 1 Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt	Art. 1 Abs. 1 Mit der <u>leistungsabhängigen</u> Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren <u>Infrastrukturkosten</u> und <u>die ihm zurechenbaren</u> Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.	Art. 1 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann die Abgabe nach Fahrzeugkategorien abstufen.	Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann <u>diesen Betrag an die Teuerung anpassen.</u> <u>Er kann Abgabekategorien für Fahrzeuge festlegen.</u>	Art. 4 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
Art. 6 Abs. 1 Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern.	Art. 6 Abs. 1 <u>Die Höhe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) richtet sich für jedes Fahrzeug nach:</u>	Art. 6 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)

	<p><u>a. dem höchstzulässigen Gesamtgewicht;</u> <u>b. den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern; und</u> <u>c. den Emissionen oder dem Verbrauch.</u></p>	
<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der Abgabe herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der <u>LSVA</u> herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 6 Abs. 3 Zusätzlich kann die Abgabe emissions- oder verbrauchsabhängig erhoben werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 3 <u>Die Höhe der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) richtet sich nach der Art und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs.</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 7 Abs. 1 Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</p>	<p>Art. 7 Abs. 1 <u>Die Höhe der Abgabe ist so zu bemessen, dass die ungedeckten Infrastrukturkosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit gedeckt sind, soweit der Abgabenhöhe nicht völkerrechtliche Verträge oder der Abgabebemessung erhebungs- und berechnungstechnische Gründe entgegenstehen. Der Ertrag der Abgabe darf die Gesamtheit dieser Kosten nicht übersteigen.</u></p>	<p>Art. 7 Abs. 1 <u>Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</u></p>
<p>Art. 7 Abs. 2</p>	<p>Art. 7 Abs. 2</p>	<p>Art. 7 Abs. 2</p>

<p>Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</p>	<p><u>Die Berechnung der</u> Kosten zulasten der Allgemeinheit <u>wird periodisch nachgeführt.</u> Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen. (vgl. Art. 7 Abs. 3 SVAG)</p>	<p><u>Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</u></p>
<p>Art. 7 Abs. 3 Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</p>	<p>Art. 7 Abs. 3 <i>Streichen (neu Abs. 2)</i></p>	<p>Art. 7 Abs. 3 <u>Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</u></p>
<p>Art. 8 Abs. 1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen. b. Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen beträgt der Tarif höchstens 3 Rappen. Der Bundesrat kann diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen um höchstens einen Fünftel reduzieren. 	<p>Art. 8 Abs. 1 <u>Für die Erhebung der LSVA legt der Bundesrat Abgabekategorien für Fahrzeuge fest.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>

<p>c. Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 gilt der jeweilige Tarif als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p>		
<p>Art. 8 Abs. 2 Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabesatz nach Absatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen</p>	<p>Art. 8 Abs. 2 <u>Dabei berücksichtigt er die Emissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge, insbesondere:</u> a. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Schadstoffemissionen</u> b. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Treibhausgasemissionen</u> <u>oder</u> c. <u>die Energieeffizienz</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 2 <u>Dabei berücksichtigt er die Schadstoffemissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge.</u></p>
<p>Art. 8 Abs. 3 Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat: a. die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs; b. die Belastung der Volkswirtschaft; c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht</p>	<p>Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u> <u>Er teilt jede Änderung mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren mit.</u></p>

<p>oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden;</p> <p>d. die Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu fördern;</p> <p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen.</p>		
<p>Art. 8a Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8a Abs. 1 <u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</u> (vgl. Art. 8 Abs. 1 SVAG)</p>	<p>Art. 8a Abs. 1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</p> <p>a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 3,0 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen.</p> <p>b. Der jeweilige Tarif gilt als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p> <p>alternativ:</p> <p><u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</u></p>

		<p><u>Der gewichtete Durchschnitt der Tarife beträgt höchstens 325 Franken für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 40 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegt. Die Gebühr für die Kategorie mit dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 Franken.</u></p>
<p>Art. 8a Abs. 2 (neu)</p>	<p>Art. 8a Abs. 2 <u>Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. die Berechnungen der ungedeckten <u>Infrastrukturkosten</u> und der Kosten zulasten der Allgemeinheit; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. a, SVAG) b. die Belastung der Volkswirtschaft <u>durch den Schwerverkehr;</u> (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. b, SVAG) c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. c, SVAG) 	<p>Art. 8a Abs. 2 <u>Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. die Berechnungen über die ungedeckten <u>Wegekosten</u> sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. a, SVAG) b. die Belastung der Volkswirtschaft <u>durch den Schwerverkehr;</u> (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. b, SVAG) c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. c, SVAG)

	<p><u>d. die Förderung der</u> Wettbewerbsfähigkeit der Bahn; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. d, SVAG)</p> <p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. e, SVAG)</p> <p><u>f. die Teuerung</u> (vgl. Art. 8 Abs. 2, SVAG)</p>	<p><u>d. die Förderung der</u> Wettbewerbsfähigkeit der Bahn; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. d, SVAG)</p> <p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. e, SVAG)</p> <p><u>f. die Teuerung</u> (vgl. Art. 8 Abs. 2, SVAG)</p>
<p>Art. 8b Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 1 <u>Die Zuteilung zur Abgabekategorie erfolgt:</u></p> <p><u>a. bei inländischen Fahrzeugen: bei der Verkehrszulassung;</u></p> <p><u>b. bei ausländischen Fahrzeugen: bei der Einfahrt ins Zollgebiet.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 8b Abs. 2 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 2 <u>Erbringt die abgabepflichtige Person keinen Nachweis, zu welcher Kategorie ihr Fahrzeug gehört, so wird dieses der Abgabekategorie mit dem höchsten Tarif zugeteilt.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p>Art. 8b Abs. 3 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 3 <u>Erbringt sie den Nachweis im Nachhinein, so wird das Fahrzeug neu zugeteilt. Wird es dabei einer Abgabekategorie mit einem tieferen Tarif zugeteilt, so hat die</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>

	<u>abgabepflichtige Person Anspruch auf Rückerstattung der zu viel bezahlten Abgaben abzüglich einer Gebühr für den administrativen Aufwand. Der Bundesrat kann einen Mindestbetrag für die Rückerstattung festlegen.</u>	
Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die Abgabe nach Ermessen veranlagt werden.	Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die <u>LSVA</u> nach Ermessen veranlagt werden.	Art. 11 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der Abgabe kann als automatisierte Einzelentscheidung nach Artikel 21 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.	Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der <u>LSVA</u> kann als automatisierte Einzelentscheidung nach <u>Artikel 12</u> des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.	Art. 11 Abs. 4 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
Art. 19 Abs. 2 Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.	Art. 19 Abs. 2 Der Bund <u>weist seinen</u> Anteil am Reinertrag <u>dem Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013 zu.</u>	Art. 19 Abs. 2 <u>Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u>

<p>Art. 19 Abs. 2bis (neu)</p>	<p>Art. 19 Abs. 2bis <u>Sofern der Bundesrat in der Finanzplanung des Bahninfrastrukturfonds eine angemessene Reserve ausweist, verwendet der Bund die nicht für die Bildung der Reserve benötigten Mittel zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u></p>	<p>Art. 19 Abs. 2bis (streichen)</p>
---	--	---

<p>BUNDESGESETZ ÜBER DIE FÖRDERUNG DES ERWERBS VON ELEKTRISCH ANGETRIEBENEN SCHWEREN MOTORFAHRZEUGEN DES GÜTERVERKEHRS (SR XXX)</p>		
<p>GELTENDES RECHT</p>	<p>VERNEHMLASSUNGSVORLAGE</p>	<p>ANTRAG ASTAG</p>
	<p>Art. 1 Abs. 1 <u>Dieses Gesetz regelt die flankierenden Massnahmen im Güterverkehr zur Unterstellung elektrisch angetriebener schwerer Motorfahrzeuge unter die Schwerverkehrsabgabe gemäss Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997 (SVAG).</u></p>	<p>Art. 1 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p>Art. 1 Abs. 2 <u>Als elektrisch angetrieben gilt ein schweres Motorfahrzeug, wenn es batterieelektrisch</u></p>	<p>Art. 1 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>

	<u>oder mit Wasserstoffbrennstoffzellen angetrieben werden.</u>	
	Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat kann für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorsehen.</u>	Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat sieht für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vor.</u>
	Art. 2 Abs. 2 <u>Sieht er einen reduzierten Tarif für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, so entspricht die Reduktion höchstens den folgenden Prozentzahlen:</u> <u>a. für das erste Jahr: 25 Prozent;</u> <u>b. für das zweite Jahr: 20 Prozent;</u> <u>c. für das dritte Jahr: 15 Prozent;</u> <u>d. für das vierte Jahr: 10 Prozent;</u> <u>e. für das fünfte Jahr: 5 Prozent.</u>	Art. 2 Abs. 2 <u>Die reduzierten Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge entsprechen den folgenden Prozentzahlen:</u> <u>a. für das erste Jahr: mindestens 30 bis höchstens 50 Prozent;</u> <u>b. für das zweite Jahr: mindestens 25 bis höchstens 40 Prozent;</u> <u>c. für das dritte Jahr: mindestens 20 bis höchstens 30 Prozent;</u> <u>d. für das vierte Jahr: mindestens 15 bis höchstens 20 Prozent;</u> <u>e. für das fünfte Jahr: mindestens 5 bis höchstens 10 Prozent.</u>
	Art. 3 Abs. 1 <u>Sieht der Bundesrat reduzierte Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, kann er Investitionsbeiträge an den Ersterwerb von</u>	Art. 3 Abs. 1 <u>Als Alternative zu reduzierten Tarifen sieht der Bundesrat die Gewährung von Investitionsbeiträgen für inländische Fahrzeughalter vor.</u>

	<u>elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen vorsehen.</u>	
	Art. 3 Abs. 2 <u>Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag, der nicht für den Bahninfrastrukturfonds nach Artikel 19 Absatz 2bis SVAG benötigt wird, finanziert. Die für die Investitionsbeiträge notwendigen Verpflichtungskredite bedürfen der Bewilligung durch die Bundesversammlung in Form einfacher Bundesbeschlüsse.</u>	Art. 3 Abs. 2 <u>Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag finanziert. Die für die Investitionsbeiträge notwendigen Verpflichtungskredite bedürfen der Bewilligung durch die Bundesversammlung in Form einfacher Bundesbeschlüsse.</u>
	Art. 3 Abs. 3 <u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens der Summe, die mit dem reduzierten Tarif nach Artikel 2 bei einer durchschnittlichen Transportleistung bis zum Ende der Geltungsdauer dieses Gesetzes eingespart werden kann. Die durchschnittliche Transportleistung wird vom Bundesrat festgelegt.</u>	Art. 3 Abs. 3 <u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten.</u> <u>Das Bundesamt für Verkehr legt die zusätzlichen Investitionskosten einmal pro Jahr pauschal fest.</u>
	Art. 3 Abs. 4 <u>Der Investitionsbeitrag wird der Halterin oder dem Halter pro Fahrzeug in Form eines A-Fonds-perdu-Beitrages gewährt.</u>	Art. 3 Abs. 4 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 3 Abs. 5 <u>Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen</u>	Art. 3 Abs. 5 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)

	<u>für die Ausrichtung sowie die Höhe der Beiträge.</u>	
	Art. 4 Abs. 1 <u>Sieht der Bund Investitionsbeiträge nach Artikel 3 vor, kann diese nur in Anspruch genommen werden, wenn bis zum Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) auf die reduzierten Tarife nach Artikel 2 verzichtet wird.</u>	Art. 4 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 4 Abs. 2 <u>Nach Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung unterstehen die vom Bund nach Absatz 1 mitfinanzierten Fahrzeuge dem reduzierten Tarif nach Artikel 2.</u>	Art. 4 Abs. 2 (streichen)
	Art. 5 Abs. 1 <u>Erreicht ein Fahrzeug die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes nicht, so fordert das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) den Investitionsbeitrag zurück.</u>	Art. 5 Abs. 1 (streichen)
	Art. 5 Abs. 2 <u>Wird ein vom Bund nach Artikel 3 Absatz 1 mitfinanziertes Fahrzeug vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes veräussert</u>	Art. 5 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)

	<u>und hat es zu diesem Zeitpunkt die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) nicht erreicht, so fordert das BAZG den Investitionsbeitrag zurück.</u>	
	Art. 5 Abs. 3 <u>Die Höhe der Rückforderung nimmt proportional zu den mit dem Fahrzeug zurückgelegten Kilometern ab.</u>	Art. 5 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 6 Abs. 1 <u>Die Halterin oder der Halter des veräusserten Fahrzeuges muss die Veräusserung nach Artikel 4 Absatz 2 dem BAZG in der von diesem vorgeschriebenen Form melden.</u>	Art. 6 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 7 <u>Wer gegen die Meldepflicht nach Artikel 6 verstösst, wird mit Busse bestraft.</u>	Art. 7 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 8 <u>Hat der Täter durch eine oder mehrere Handlungen die Voraussetzungen für mehrere Bussen nach Artikel 6 erfüllt, so kann das BAZG die Strafe angemessen erhöhen.</u>	Art. 8 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 9 <u>Widerhandlungen werden nach dem Bundesgesetz vom 22. März 1974 über das</u>	Art. 9 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)

	<u>Verwaltungsstrafrecht durch das BAZG verfolgt und beurteilt.</u>	
	Art. 10 Abs. 1 <u>Der Bundesrat vollzieht dieses Gesetz.</u>	Art. 10 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 10 Abs. 2 <u>Er erlässt die Ausführungsvorschriften.</u>	Art. 10 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 11 Abs. 1 <u>Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.</u>	Art. 11 Abs. 1 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 11 Abs. 2 <u>Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.</u>	Art. 11 Abs. 2 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	Art. 11 Abs. 3 <u>Dieses Gesetz gilt bis zum ...</u>	Art. 11 Abs. 3 (gemäss Vernehmlassungsvorlage)