

## REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau  
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50  
regierungsrat@ag.ch  
www.ag.ch/regierungsrat

**A-Post Plus**  
Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

8. Mai 2024

### **Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, SVAG); Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 wurden die Kantonsregierungen zum Vernehmlassungsverfahren betreffend Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) (Teilrevision des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe [Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG]) eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit.

Folgende Punkte sind dem Regierungsrat wichtig:

- Die Verkehrsinfrastruktur muss auch künftig finanziert werden können. Deshalb ist es wichtig, dass die LSVA-Erträge insgesamt nicht kleiner werden. Neben den Einlagen auf nationaler Ebene (Bahnhofinfrastrukturfonds [BIF] und Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds [NAF]) sind davon auch die kantonalen Finanzierungsinstrumente für die übergeordnete Infrastruktur betroffen.
- Alle Nutzniessenden der Verkehrsinfrastruktur sollen einen Finanzierungsbeitrag leisten. Entsprechend unterstützt der Regierungsrat die Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA als zentrales Ziel dieser Vorlage.
- Die LSVA greift in ungünstiger Weise in die Verkehrslenkung ein. Seit der Einführung der LSVA im Jahr 2001 musste verstärkt festgestellt werden, dass die Schwerverkehrsfahrten durch Siedlungsgebiete zwecks Einsparungen bei der LSVA erheblich zugenommen haben. Es wird bedauert, dass diesem wichtigen Anliegen bis anhin keine Rechnung getragen wurde.

Die Stellungnahme gliedert sich nach dem Fragenkatalog zur Vernehmlassung.

### **Zielsetzungen**

#### **Zur Frage 1**

"Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?"

Ja, der Regierungsrat stimmt mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der LSVA Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung besteht. Fossilfrei angetriebene Lastwagen verursachen auch aus

ökologischer Sicht Ökologie grössere externe Kosten als der Verkehrsträger Schiene. Somit sollten alternativ angetriebene Lastwagen mit zunehmendem Marktanteil ebenfalls der LSVA unterstellt werden.

Ein aus Sicht des Regierungsrats wichtiger Bestandteil, nämlich eine abgestufte LSVA je Strassentyp, ist in dieser Vorlage nicht enthalten. Dies wird nachfolgend genauer ausgeführt.

### **Zur Frage 2**

"Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?"

Ja.

### **Zur Frage 3**

"Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?"

Die Verkehrsverlagerungswirkung ist für den Regierungsrat sehr wichtig. Als Durchfahrtskanton für internationalen Transitverkehr wie auch als Wirtschaftsstandort profitiert der Kanton Aargau von einer guten Schieneninfrastruktur und der Verlagerung von der Strasse zur Schiene.

Die Verlagerungswirkung der LSVA soll sich aber auch insofern auswirken, dass der Schwerverkehr so weit wie möglich auf der Autobahn abgewickelt wird. Dieses Ziel wird ohne Abstufung der Tarife nach Strassenhierarchie schwer zu erreichen sein. Eine Berechnung der Abgabe pro Kategorie nur nach Streckenlänge berücksichtigt die Bedürfnisse des Bevölkerungsschutzes vor Immissionen nicht in genügendem Ausmass, da für das Transportwesen mit der heutigen Abgabe der kürzeste Weg massgebend ist. Diese Anliegen wurde seit der Einführung der LSVA immer wieder formuliert. Die Abstufung nach Strassenhierarchie Nationalstrassen – Kantonsstrassen – Gemeindestrassen ist in der aktuellen Vorlage nicht enthalten.

### **Zur Frage 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?"

Das in den Fragen 3 und 16 formulierte Anliegen einer abgestuften LSVA nach Strassentyp lässt sich innerhalb der Grenze des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) verwirklichen. Da auch die weiteren Vorhaben der vorliegenden Weiterentwicklung innerhalb dieses Rahmens möglich sind, besteht kein Anlass das Abkommen zu ändern.

## **Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA**

### **Zur Frage 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.

### **Zur Frage 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?"

Der Regierungsrat stimmt dem Zeitpunkt der Integration in die LSVA per 1. Januar 2031 zu. Die im Erläuterungsbericht getroffenen Annahmen über die Marktanteile von elektrisch angetriebenen Lastwagen sind auf den Zeitpunkt der Integration in die LSVA nachvollziehbar. Ungewiss ist allerdings, ob diese Annahmen so eintreten. Das Inkrafttreten der Integration in die LSVA kann nach Ansicht des Regierungsrats auch dynamisch ausgestaltet werden, zum Beispiel sobald ein Marktanteil an elektrisch betriebenen Lastwagen von mindestens 40 % in Bezug auf den Fahrzeugbestand erreicht ist.

### **Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien**

#### **Zur Frage 7**

"Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?"

Der Regierungsrat unterstützt grundsätzlich den Vorschlag zur zukünftigen Kategorisierung und verweist im Weiteren auf die Antwort zur Frage 8. Ebenfalls wird es als sinnvoll erachtet, dass die Kategorisierungen periodisch aktualisiert werden.

#### **Zur Frage 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?"

Es erscheint als angemessen, dass die Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb in die tiefste Abgabekategorie eingeteilt und die EURO VI-Fahrzeuge abklassiert werden. Mit Blick auf die ökologischen und gesundheitlichen Schäden erscheint der Unterschied zwischen EURO-VI-Fahrzeugen und elektrisch betriebenen Fahrzeugen über alle externen Kostenkategorien summiert hingegen als deutlich zu gross, als dass der Abstand zwischen günstigster und zweitgünstigster Abgabekategorie gerechtfertigt wäre. Vor diesem Hintergrund müssten die EURO-VI-Fahrzeuge in die drittgünstigste Abgabekategorie abklassiert werden oder die Differenz der LSVA-Abgabesätze wäre anderweitig an die reale Differenz der verursachten externen Kosten anzupassen. Diesbezüglich wäre die Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen zu prüfen.

#### **Zur Frage 9**

"Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?"

Ja.

#### **Zur Frage 10**

"Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?"

Ja.

## **Zu der vorgeschlagenen Gewährleistung der Investitionssicherheit**

### **Zur Frage 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?"

Der Regierungsrat erachtet dieses Vorgehen als sinnvoll.

## **Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge**

### **Zur Frage 12**

"Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge bevorzugen Sie, Variante 1 oder Variante 2?"

Der Regierungsrat bevorzugt die Variante 1.

### **Zur Frage 13**

"Mit welcher Begründung haben Sie sich in Frage 12 für Variante 1 oder Variante 2 entschieden?"

Aus Sicht des Regierungsrats ist die Variante 1 einfacher und mit weniger administrativem Aufwand umzusetzen. Die Variante 1 ist auch transparenter und besser nachvollziehbar.

Sollte der Variante 2 der Vorzug gegeben werden, müssen die Investitionsbeiträge auch für Ladeinfrastruktur verwendet werden dürfen und nicht nur für die Anschaffung der Fahrzeuge. Solange elektrisch betriebene Lastwagen einen relativ geringen Marktanteil haben und Skaleneffekte nicht ausreichend zum Tragen kommen, sind die Investitionskosten eine wesentliche Hürde bei der Elektrifizierung der Flotte durch vor allem kleinere Spediteure. Hier könnten Investitionsbeiträge helfen, dieses Hemmnis befristet zu überwinden.

### **Zur Frage 14**

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

Ein Investitionsbetrag soll als Alternative für den Fall eingeführt werden, falls das Rabattsystem den Übergang zu einer Elektroflotte nicht ausreichend fördern kann und entsprechende Investitionen ausbleiben. Zudem wird ausgeführt, dass einige Unternehmen nicht über die nötigen flüssigen Mittel verfügen, um in elektrisch angetriebene Fahrzeuge zu investieren und so nicht von den Rabatten profitieren können. Als Auflage ist das Erreichen einer Kilometeranzahl, welche sich an der durchschnittlich erbrachten Transportleistung orientiert, vorgesehen. Der Regierungsrat steht einer derartigen Anschubfinanzierung kritisch gegenüber, da diese dem Verlagerungsziel entgegenwirkt und nicht mit der ungenügenden Deckung der Kosten im Strassenverkehr vereinbar ist. Demgegenüber wird die Anpassung der Abgabekategorien als flankierende Massnahme zur Förderung der alternativen Antriebe als zweckmässig erachtet.

## **Rechtsanpassungen**

### **Zur Frage 15**

"Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?"

Ja.

## **Weitere Bemerkungen**

### **Zur Frage 16**

"Haben Sie andere Vorschläge, wie die LSVA weiterentwickelt werden könnte?"

Die LSVA wird seit ihrer Einführung pro Kategorie nur nach Streckenlänge berechnet. Dies führt seit Beginn zu Fahrten auf untergeordneten Strassen insbesondere durch die Siedlung. Diese Anliegen wurde seit der Einführung der LSVA immer wieder formuliert, da für das Transportwesen mit der heutigen Abgabe der kürzeste Weg massgebend ist. Die nun vorliegende Vorlage berücksichtigt die Bedürfnisse des Bevölkerungsschutzes vor Immissionen nicht in genügendem Ausmass.

Aus Sicht des Regierungsrats soll eine Abstufung der Tarife nach Strassenhierarchie vorgesehen werden. Die neue Generation der Erfassungsgeräte erlaubt diese Auswertung. Dem Datenschutz kann mit geeigneten Massnahmen Rechnung getragen werden. Ziel soll sein, dass der Schwerverkehr so weit wie möglich auf der Autobahn abgewickelt wird. Eine Bevorzugung des Nationalstrassennetzes – oder je nach Ausgestaltung auch Mehrkosten für das untergeordnete Netz – kann die Kosten für den Mehrweg aufgrund von Autobahnstrecken kompensieren. Die Abstufung nach Strassenhierarchie Nationalstrassen – Kantonsstrassen – Gemeindestrassen ist in der aktuellen Vorlage nicht enthalten. Es ist aufzuzeigen, wie die Routenwahl durch die LSVA verbessert werden kann.

### **Zur Frage 17**

"Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?"

Der Regierungsrat beantragt, dass die Abstufung der Tarife nach Strassenhierarchie geprüft und in das SVAG aufgenommen wird. Ziel ist es, den Schwerverkehr so weit wie möglich auf dem übergeordneten Strassennetz, insbesondere der Autobahn zu führen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Markus Dieth  
Landammann

Joana Filippi  
Staatsschreiberin

Kopie

- [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)