

Grünliberale Partei Schweiz
Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

23. Mai 2024

Ihr Kontakt: Noëmi Emmenegger, Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zur Weiterentwicklung der leistungsunabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den erläuternden Bericht zur Weiterentwicklung der leistungsunabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa. Wir nehmen dazu wie folgt Stellung:

Allgemeine Beurteilung

Die LSVa ist ein zentrales Instrument der Schweizer Güterverkehrspolitik. Sie sorgt für eine gerechtere Kostenverteilung, indem sie die vom Schwerverkehr verursachten Infrastrukturkosten und externen Kosten, wie Umwelt- und Gesundheitsschäden, teilweise internalisiert. Zudem verlagert sie einen Teil des Schwerverkehrs auf umweltfreundlichere Transportmittel, insbesondere die Schiene, und leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz und zur Erfüllung der Alpen-Initiative.

Wir sehen die längerfristige Notwendigkeit, das LSVa-System anzupassen, um mit einer Zunahme von erneuerbar-angetriebenen Fahrzeugen den Verlagerungseffekt auf die Schiene als auch die Deckung der Infrastrukturkosten weiterhin gewährleisten zu können. Gleichzeitig machen elektrische Fahrzeuge heute erst rund 0.5% der Schwerverkehrsflotte in der Schweiz aus, obwohl der Gütertransport eine wichtige Rolle im Erreichen unserer Klimaziele einnimmt. Aufgrund der höheren Anschaffungskosten von elektrischen Fahrzeugen sowie mangelnden Netzwerkeffekten wird ein umweltfreundlicher Güterverkehr in absehbarer Zeit auf Fördermassnahmen angewiesen sein.

Unsere Position

Wir begrüssen die Einbeziehung von Fahrzeugen mit elektrischem und Wasserstoffantrieb in die LSVa ab 2031. Die Einführung dieser Abgabe ist ein wichtiger Schritt, um eine technologieneutrale und faire Besteuerung aller Verkehrsträger sicherzustellen und den Umstieg auf saubere Antriebe weiter zu fördern. Gleichzeitig ist es von grundlegender Bedeutung, dass die Differenzierung zwischen den Abgabekategorien zu den fossilen Brennstoffen ausreicht, um die Emissionen der Antriebstechnologien angemessen zu berücksichtigen und den nötigen Anreiz für umweltfreundlichere Lösungen schafft. Zudem sollte in der Ausgestaltung auch in Zukunft eine regelmässige Anpassung an die technologische Entwicklung und die Umwelteffizienz ermöglichen, damit der Verlagerungseffekt auf die Schiene weiterhin gestärkt und die Umweltbelastung durch den Güterverkehr minimiert wird.

Flankierende Massnahmen

Die vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen, insbesondere die Wahlmöglichkeit zwischen Abgaberabatten und Investitionsbeiträgen, unterstützen wir ausdrücklich. Die Option auf befristete Investitionsbeiträge für die Anschaffung elektrisch angetriebener Fahrzeuge (Variante 2) ist besonders hervorzuheben, da sie direkt die Hürde der hohen Anfangsinvestition in saubere Technologien senkt und so einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Gütertransports leistet. Die Rabattierung als Wahlmöglichkeit hingegen schafft in der Anfangsphase nach der Ausweitung der LSVa eine gewünschte und nötige Kostendifferenz zwischen den

Antriebstechnologien und gleichzeitig auch für den grenzüberschreitenden Verkehr einen Anreiz zur Verwendung emissionsarmer Fahrzeuge.

Die vorgesehene Festlegung der Abgabekategorien für jeweils sieben Jahre ist ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Planungssicherheit für Fahrzeughalter:innen, um langfristige Investitionsentscheidungen zu vereinfachen.

Technologieneutrale Gesetzgebung

Für uns ist es wichtig, dass es sowohl bei der Weiterentwicklung der LSVA als auch im neuen Bundesgesetz zur Förderung von elektrisch angetriebenen Motorfahrzeugen technologieneutralere Formulierungen verwendet werden. Wir begrüßen, dass der Wasserstoff konkret aufgeführt wird. Jedoch sind andere nachhaltige und erneuerbare Treibstoffe wie Brennstoffzellen ohne Wasserstoff, E-diesel und Biogas ausgeschlossen, was allfällige Innovation in diesem Bereich verhindert.

Zudem betonen wir die Notwendigkeit der Einführung fahrleistungsabhängiger Gebühren als moderne Alternative zur Mineralölsteuer, um eine faire Beteiligung der erneuerbaren Antriebstechnologien an den Infrastrukturkosten sicherzustellen. Ergänzend würde ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing nicht nur die Kosten der Mobilität gerecht auf alle Nutzer verteilen, sondern auch effiziente und nachhaltige Verkehrsentscheidungen fördern. Solch ein System trägt wesentlich zu einer umweltfreundlicheren und effizienten Nutzung der Verkehrsinfrastruktur beim Güterverkehr bei.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen. Bei Fragen stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unser zuständiges Fraktionsmitglied, Nationalrätin Barbara Schaffner, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürg Grossen
Parteipräsident



Noëmi Emmenegger
Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion