



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 laden Sie den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG) Stellung zu nehmen. Gerne äussern wir uns wie folgt:

Einbezug der E-Fahrzeuge

Die heutige LSVA gelangt an ihre Grenzen, da sie sich seit ihrer Einführung 2001 nach den EURO-Schadstoffnormen bemisst und elektrisch angetriebene Fahrzeuge von der Abgabe befreit sind. Dies führt dazu, dass die auf Verfassungsstufe festgehaltene Zielsetzung, dass die LSVA der Deckung der externen Kosten des Strassengüterverkehrs dient, je länger je weniger gut erreicht wird. Rund ein Drittel der externen Kosten des Schwerverkehrs ist auf Luftverschmutzung und die Beeinträchtigung des Klimas zurückzuführen. Die übrigen zwei Drittel der externen Kosten werden durch anderweitige externe Effekte verursacht, die auch bei Elektro-LKW anfallen.

Der Einbezug der Elektro-LKW ist per 2031 vorgesehen, in den ersten Jahren «abgedeckt» durch flankierende Massnahmen. Dies ist aus Sicht des Kantons Uri zu begrüßen, denn damit kann mittelfristig die Lenkungswirkung der LSVA zur Förderung der Verlagerung auf die Schiene beibehalten werden. Diese Verlagerung ist unter anderem ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz.

Mitberücksichtigung der Treibhausgas (THG)-Emissionen

Der Kanton Uri ist durch seine geographische Lage an der Nord-Süd-Achse vom Transitverkehr besonders stark betroffen. Dies zeigt sich nicht nur bei der Luft- und Lärmbelastung und den Beeinträchtigungen der Landschaft, sondern auch bei den Treibhausgas (THG)-Emissionen. Der Transitverkehr macht 31 Prozent der THG-Emissionen im Kanton Uri aus. Um die THG-Emissionen im Kanton Uri zu reduzieren und das auch vom Bund vorgegebene Ziel Netto-Null bis 2050 zu erreichen, sind entsprechende Massnahmen beim Transitverkehr für den Kanton Uri von hoher Priorität. Deshalb sind im Klimaschutzkonzept des Kantons Uri von 2023 Massnahmen zur Reduktion der THG-Emissionen aus dem Transitverkehr von zentraler Bedeutung. Eine dieser Massnahmen setzt bei der LSVA an. Bei dieser sollen künftig die CO₂-Emissionen berücksichtigt werden. Dies bedeutet, dass eine Differenzierung der LSVA neu nach THG-Emissionen erfolgen soll, statt der jetzt verwendeten Einteilung gemäss EURO-Klassen.

Der Bundesrat will vorerst darauf verzichten, den Paradigmenwechsel hin zu einer Differenzierung nach CO₂-Emissionen vorzunehmen. Er begründet dies damit, dass zwar umfangreiche Grundlagen bestehen, aber das Erhebungskonzept noch ausgearbeitet werden müsste. Da die Reduktion der THG-Emissionen so rasch wie möglich vorangetrieben werden muss, stellt der Regierungsrat folgenden Antrag.

Antrag 1

- a) Bei der anstehenden Weiterentwicklung der LSVA ist das heute geltende Kriterium EURO-Emissionsklasse durch CO₂- bzw. THG-Emissionsklassen zu ersetzen. Dementsprechend ist das erforderliche Erhebungskonzept zur Erfassung der CO₂-Emissionen bei LKW so rasch wie möglich auszuarbeiten. Diese Änderung entspricht der Stossrichtung der aktuellen Richtlinie (EU) 2022/362, die entsprechend den CO₂-Emissionen des Fahrzeugs differenziert werden muss.
- b) Sollte die heute geltenden EURO-Emissionsklassen nicht bei der aktuellen Weiterentwicklung der LSVA durch CO₂- bzw. THG-Emissionsklassen ersetzt werden, so ist sie bei der nächsten Anpassung der LSVA einzuplanen und vorzusehen. Der Kanton Uri behält sich vor, diesbezüglich einen Vorstoss auf Bundesebene einzureichen.

Regelmässige Anpassung der LSVA an die Teuerung

Die Anpassung der Abgabesätze an die Teuerung ist aus Sicht des Kantons Uri zu begrüßen. Höhere Abgabesätze unterstützen die Ziele des Klimaschutzkonzepts des Kantons Uri, indem über verstärkte Anreize zur Verlagerung auf die Schiene die Treibhausgas (THG)-Emissionen aber auch andere externe Kosten des Schwerverkehrs reduziert werden.

Bislang erfolgte die Anpassung der Abgabesätze an die Teuerung in unregelmässigen Zeitabständen. Aus Sicht des Kantons Uri wäre es wichtig, eine konkrete Regel für Anpassungen ins Gesetz aufzunehmen, beispielsweise dass eine Anpassung erfolgt, wenn die kumulierte Teuerung die Schwelle von 3 Prozent überschreitet.

Antrag 2

Eine Anpassung der Abgabesätze an den Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) ist aus Sicht des Kantons Uri zu begrüßen. Damit die Anpassung der Abgabesätze an die Teuerung in regelmässigen Zeitabständen erfolgt, sind konkrete Regeln ins Gesetz aufzunehmen. Beispielsweise könnte eine Anpassung erfolgen, wenn die kumulierte Teuerung die Schwelle von 3 Prozent überschreitet.

Flankierende Massnahmen

Es werden zwei Varianten flankierender Massnahmen vorgeschlagen, um die Einführung der LSVA für Elektro-LKW im Jahr 2031 über mehrere Jahre abzufedern. Aus volkswirtschaftlicher Sicht des Kantons Uri ist Variante 2 zu bevorzugen, welche inländischen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter die Wahl lässt, für Elektro-LKW von LSVA-Rabatten zu profitieren oder Investitionsbeihilfen für den Kauf von Elektro-LKW zu erhalten. Von der Variante 2 können auch Urner Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter profitieren, die primär auf kürzeren Strecken unterwegs sind. Somit wird mit Variante 2 die Dekarbonisierung der Urner LKW-Flotte stärker gefördert, was zusätzlich zur Umsetzung des Urner Klimaschutzkonzepts beiträgt.

Antrag 3

Von den beiden Varianten für flankierende Massnahmen ist der Variante 2 (inländische Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter profitieren für Elektro-LKW von LSVA-Rabatten oder Investitionsbeihilfen für den Kauf von Elektro-LKW) vorzuziehen.

Regionale Differenzierung der LSVA

Studien weisen zusätzliche externe Kosten in sensiblen Räumen nach, wozu auch der Alpenraum gezählt wird. Insbesondere die Lärmkosten sowie die Kosten aufgrund der Beeinträchtigung des Landschaftsbilds fallen höher aus.

Antrag 4

Bei zukünftigen Überarbeitungen der LSVA sind die Abgabesätze insbesondere aufgrund der erhöhten Sensibilität des Alpenraums regional zu differenzieren.

Gerne beantworten wir zusätzlich Ihre konkreten Fragen gemäss Fragekatalog:

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?
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?
3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA

gestärkt werden muss?

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?

Antwort zu den Fragen 1 bis 4

Der Regierungsrat des Kantons Uri unterstützt die grundsätzlichen Stossrichtungen der Vorlage. Er ist einverstanden, dass alternativ angetriebene Lastwagen auch aus ökologischer Sicht grössere Schäden verursachen als der Verkehrsträger Schiene. Durch den Einbezug der alternativ angetriebenen Lastwagen kann mittelfristig die Lenkungswirkung der LSVA zur Förderung der Verlagerung auf die Schiene beibehalten werden. Diese Verlagerung ist ein wesentlicher Beitrag zur Reduktion der THG-Emissionen und somit zum Klimaschutz.

Zu der vorgeschlagenen Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

5. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, den in Artikel 40 Absatz 2 des Landverkehrsabkommens (LVA) verankerten Begriff der EURO-Norm weit auszulegen, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können?

Antwort zur Frage 5

Der Regierungsrat ist damit einverstanden, dass der Artikel 40 Absatz 2 des LVA verankerte Begriff der EURO-Norm weit auszulegen ist, damit elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA aufgenommen werden können.

6. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollen per 1. Januar 2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Antwort zur Frage 6

Der Regierungsrat ist mit der Frist vom 1. Januar 2031 einverstanden.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

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

Antwort zur Frage 7

Der Regierungsrat ist damit einverstanden.

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?

Antwort zur Frage 8

Gemäss den Ökobilanzen ist der Unterschied bezüglich ökologischer und gesundheitlicher Schäden zwischen EURO-VI-Fahrzeugen und elektrisch betriebenen Fahrzeugen in der Summe über alle externen Kostenkategorien deutlich zu gross, als dass der Abstand zwischen günstigster und zweitgünstigster Abgabekategorie gerechtfertigt wäre. Idealerweise müssten die EURO-VI-Fahrzeuge sofort in die drittgünstigste Abgabekategorie abklassiert werden oder die Differenz der LSVA-Abgabesätze müsste anderweitig der realen Differenz der verursachten externen Kosten angepasst werden. Der Regierungsrat weist in diesem Zusammenhang daraufhin, dass so rasch als möglich eine Differenzierung nach Treibhausgas-Emissionen und nicht nach EURO-Emissions-Klassen vorgenommen werden muss.

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?

Antwort zur Frage 9

Der Regierungsrat stimmt diesem Vorgehen grundsätzlich zu. Er vertritt allerdings die Ansicht, dass in der LSVA künftig die Treibhausgas (THG)-Emissionen mitberücksichtigt werden müssen. Dies bedeutet, dass eine Differenzierung der LSVA nach THG-Emissionen angestrebt wird, statt der jetzt verwendeten Einteilung gemäss EURO-Klassen. Dies würde Elektro-LKW, andere lokal emissionsfreie oder emissionsarme Antriebsformen sowie auch effiziente Verbrennungsmotoren fördern und so wesentlich zum Klimaschutz beitragen.

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?

Antwort zur Frage 10

Der Regierungsrat stimmt diesem Vorgehen zu.

Zu der vorgeschlagenen 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?

Antwort zur Frage 11

Der Regierungsrat unterstützt diesen Vorschlag.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

12. Welche Variante der vorgeschlagenen Anreizinstrumente für elektrisch angetriebene Fahrzeuge favorisieren Sie, Variante 1 oder Variante 2?

Antwort zur Frage 12

Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist Variante 2 zu bevorzugen, welche inländischen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter die Wahl lässt, für Elektro-LKW von LSVA-Rabatten zu profitieren oder Investitionsbeihilfen für den Kauf von Elektro-LKW zu erhalten. Von der Variante 2 können Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter profitieren, die primär auf kürzeren Strecken unterwegs sind. Somit wird mit Variante 2 die Dekarbonisierung der Urner LKW-Flotte stärker gefördert, was der Zielsetzung des Urner Klimaschutzkonzepts entspricht. Der Regierungsrat bevorzugt daher die Variante 2.

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

Siehe unter Antwort zur Frage 12

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

Keine Antwort.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Antwort zur Frage 15

Der Regierungsrat unterstützt im Grundsatz die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen. Verweist aber auf sein separates Schreiben zur Vernehmlassung. Insbesondere ist dabei die Forderung enthalten, die Differenzierung bei der LSVA nach EURO-Emissionsklassen durch eine Differenzierung nach THG-Emissionen zu ersetzen.

Weitere Bemerkungen

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

Antwort zur Frage 16

Im Landesverkehrsabkommen (LVA) ist festgehalten, dass die LSVA-Tarife auf Euro-Normen, das heisst, auf Schadstoffklassen beruhen. Mit dem Einbezug von Elektro-LKW wird diese Kategorisierung im Sinne der LVA erweitert. Alternativ oder auch ergänzend zur vorgeschlagenen Erweiterung ist das LSVA-Abgabekriterium «Emissionsklasse» durch CO₂- bzw. THG-Emissionsklassen zu ersetzen. Dies

würde Elektro-LKW, andere emissionsfreie oder emissionsarme Antriebsformen sowie auch effiziente Verbrennungsmotoren fördern und so zusätzlich zum Klimaschutz beitragen.

Studien weisen zusätzliche externe Kosten in sensiblen Räumen nach, wozu auch der Alpenraum gezählt wird. Insbesondere die Lärmkosten sowie die Kosten aufgrund der Beeinträchtigung des Landschaftsbilds fallen höher aus. Bei der zukünftigen Überarbeitung der LSVa sind die Abgabesätze insbesondere aufgrund der erhöhten Sensibilität des Alpenraums regional zu differenzieren.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 21. Mai 2024



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Urs Janett

Der Kanzleidirektor

Roman Balli