

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 10. April 2024

### **395. Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, Vernehmlassung**

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes [SVAG, SR 641.81]) eröffnet.

Seit 2001 erhebt der Bund für alle Fahrten mit Benzin- oder Dieselfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen auf dem Strassennetz der Schweiz die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Für die Berechnung der LSVA sind das Gewicht, die gefahrenen Kilometer und die Euroschadstoffnorm massgebend. Die LSVA trägt dazu bei, die vom Schwerverkehr verursachten Infrastrukturkosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit zu decken. Zudem dient sie als Lenkungsmassnahme für die Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene.

Heute sind gegen 90% der auf den Schweizer Strassen fahrenden Schwerverkehrsfahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie eingeteilt. Zudem steigt der Anteil der LSVA-befreiten elektrisch oder wasserstoffelektrisch angetriebenen Fahrzeuge. Um die Kostendeckung der vom Schwerverkehr verursachten Kosten und die Verlagerungswirkung weiterhin zu gewährleisten, ist das Tarifsysteem der LSVA neu auszurichten.

Zentrales Ziel der Vorlage ist der Einbezug der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA ab 2031. Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sollen in die günstigste Abgabekategorie eingeteilt werden, weil sie keine direkten Schadstoffemissionen und im Vergleich mit fossil angetriebenen Fahrzeugen tiefere externe Kosten verursachen. Die heute umweltfreundlichsten Fahrzeuge mit fossilem Antrieb (EURO VI) sollen in die zweitgünstigste Abgabekategorie eingeteilt werden. Um die Auswirkungen für die Betroffenen abzufedern, sieht die Vorlage Varianten für flankierende Massnahmen vor. Die erste Variante sieht einen auf fünf Jahre befristeten LSVA-Rabatt für neu erworbene und schon in Verkehr gesetzte elektrisch angetriebene Lastwagen vor. Bei der zweiten Variante können Transporteure mit Sitz in der Schweiz beim Kauf eines neuen Lastwagens mit Elektroantrieb wählen, ob sie den LSVA-Rabatt oder einen Investitionsbeitrag beanspruchen wollen.

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, 3003 Bern (Zustellung auch per E-Mail als PDF- und Word-Version an [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)):

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 haben Sie uns den Entwurf zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und für ein neues Gesetz über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs zur Vernehmlassung unterbreitet. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Wir begrüssen die Vorlage grundsätzlich, da sie geeignet ist, die Erträge aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) der Kantone und die ihnen indirekt (über den Bahninfrastrukturfonds) zugutekommenden LSVA-Erträge des Bundes zumindest teilweise zu sichern.

Zu den Fragen:

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

Ja. Die Weiterentwicklung der LSVA ist sowohl als Instrument zur leistungsabhängigen (Mit-)Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur als auch zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wichtig. Auch unterstützt die Weiterentwicklung der LSVA die Transformation zu fossilfreien Antrieben im Schwerverkehr.

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

Ja. Die Internalisierung von externen Kosten setzt Anreize für eine effizientere Abwicklung des Güterverkehrs. Die energie- und flächeneffiziente Erbringung der Transportleistung trägt dazu bei, dass die vorhandene Infrastruktur wirtschaftlicher und umweltgerechter genutzt wird und die Leistungsfähigkeit erhalten wird.

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

Ja. Der Kanton Zürich strebt gemäss seinem eigenen Güterverkehrs- und Logistikkonzept eine Erhöhung des Anteils der auf der Schiene transportierten Güter an. Entsprechend ist diese Absicht in seinem Sinne.

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.

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. Januar 2031 in die LSVa integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?

Wir erachten den vorgeschlagenen Zeitpunkt, auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge LSVa zu erheben, als geeignet.

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

Ja. Da die Entwicklung, Akzeptanz und Verbreitung der Antriebstechnik dynamisch und aktuell schlecht prognostizierbar ist, scheint eine regelmässige Aktualisierung sinnvoll.

8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrates überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?

Ja.

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.

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.

*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.

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

Variante 1. Im Sinne einer schrittweisen Einführung kann die Reduktion der Abgabe in den ersten Jahren sinnvoll sein. Allerdings wäre zu prüfen, ob nicht grössere Schritte mit einem höheren Einstiegsprozentsatz an Rabatt sinnvoller wären. Ziel sollte bei einer solchen begleitenden Massnahme sein, die Anfangshürde zu senken.

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

Variante 2 ist für die Nutzenden schwer verständlich. Es ist z. B. unklar, was mit «Ersterwerb» gemeint ist. Der zu erwartende Förderbeitrag ist zudem kompliziert zu ermitteln und ungesichert in seiner Höhe. Ausserdem ist davon auszugehen, dass der Verwaltungsaufwand deutlich höher ausfallen wird (auch aufgrund der Rückforderungs- und Vollzugsaufgaben) als bei Variante 1.

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

Keine Rückmeldung zu dieser Frage.

*15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Grundsätzlich ja. Den Regelungen zu Investitionsbeiträgen stehen wir aber ablehnend gegenüber (vgl. Antwort zu Frage 13).

Zu Art. 7 Abs. 1 E-SVAG: Mit Blick auf die verfassungsrechtlichen Vorgaben zum Verursacherprinzip im Umweltschutz (Art. 74 Abs. 2 Bundesverfassung [BV, SR 101]), zum alpenquerenden Transitverkehr (Art. 84 Abs. 2 BV) und zur Schwerverkehrsabgabe (Art. 85 BV) ist es zu begrüssen, dass das Kostendeckungsprinzip nun in Art. 7 Abs. 1 SVAG in beide Richtungen verankert werden soll. Rechtsetzungstechnisch sollte diese Bestimmung zur besseren Lesbarkeit in mehrere Absätze aufgeteilt werden.

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

Nein.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es ist darauf zu achten, dass das Rabattsystem (nach Variante 1) auf fünf Jahre befristet bleibt. Dies scheint insbesondere im Lichte des mittleren Erneuerungszyklus von Fahrzeugen sinnvoll zu sein.

II. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates und die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:

**Kathrin Arioli**