



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

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

Basel, 7. Mai 2024

Regierungsratsbeschluss vom 7. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG); Vernehmlassung; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 hat der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesrat Albert Röstli, die Kantone eingeladen, sich zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA zu äussern.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Der Kanton Basel-Stadt begrüsst die Stossrichtung der Vorlage. Aus ökologischer Sicht verursachen alternativ angetriebene Lastwagen grössere Schäden als der Verkehrsträger Schiene. Somit sollten alternativ angetriebene Lastwagen mit zunehmendem Marktanteil ebenfalls der LSVA unterstellt werden. Im Einzelnen haben wir folgende Anmerkungen:

Zu Fragen 1 bis 5:

Der Kanton Basel-Stadt bejaht diese Fragen und unterstützt das Vorhaben.

Zu Frage 6:

Bezüglich den im Erläuternden Bericht getroffenen Annahmen über die Marktanteile von elektrisch angetriebenen Lastwagen merken wir an, dass ungewiss ist, ob diese eintreten. Sollten im Jahr 2030 anteilmässig deutlich weniger elektrisch betriebene Lastwagen zugelassen werden als angenommen, könnte die Vorlage Innovationen blockieren, auch wenn zukünftig Rabatte oder Investitionsbeiträge gesprochen werden sollen. Idealerweise sollte das Inkrafttreten der Integration in die LSVA dynamisch ausgestaltet werden, sobald ein Marktanteil an elektrisch betriebenen Lastwagen von mind. 40% in Bezug auf den Fahrzeugbestand erreicht ist. Alternativ könnten auch die Rabatte (und Investitionsbeiträge) bezüglich Zeitraum und Höhe dynamisch an den Marktanteil von elektrisch betriebenen Lastwagen gekoppelt werden.

Zu Frage 7:

Wir sind mit dem Vorgehen einverstanden und haben keine weiteren Bemerkungen.

Zu Frage 8:

Gemäss aktuellen Ökobilanzen ist der Unterschied bezüglich ökologischen und gesundheitlichen Schäden zwischen EURO-VI-Fahrzeugen und elektrisch betriebenen Fahrzeugen in Summe über alle externen Kostenkategorien deutlich zu gross, als dass der Abstand zwischen günstigster und zweitgünstigster Abgabekategorie gerechtfertigt wäre. Idealerweise sollten EURO-VI-Fahrzeuge so rasch wie möglich in die drittgünstigste Abgabekategorie abklassiert werden. Alternativ ist die Differenz der LSVA-Abgabesätze anderweitig der realen Differenz der verursachten externen Kosten anzupassen. Uns ist bewusst, dass dies wahrscheinlich nicht mit dem Landverkehrsabkommen vereinbar wäre. Im Sinn des Verursacherprinzips, welche im schweizerischen Umweltschutzgesetz festgehalten ist, sollte hier eine angemessene Lösung gefunden werden.

Zu Fragen 9 und 10:

Wir sind mit dem Vorgehen einverstanden und haben keine Ergänzungen.

Zu Frage 11:

Wir sind einverstanden, sehen die Zeitspanne jedoch als sehr grosszügig an. Betroffene Fahrzeuge werden oft schon nach vier bis fünf Jahren ersetzt.

Zu Fragen 12 und 13:

Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt sind beide Varianten denkbar. Ein Rabattsystem gemäss Variante 1 würde für den Bund keine vorgängigen Investitionen bedingen. Zudem bestünde die Möglichkeit, wenn der Markt bereits mehrheitlich mit elektrischen Fahrzeugen ausgerüstet bzw. gesättigt ist, keine Rabatte mehr zu gewähren. Für Variante 2 spricht die Wahlmöglichkeit, dass Spediteure zwischen Rabatten auf die LSVA und Investitionsbeiträgen auswählen können. Die Investitionsbeiträge müssen zwingend 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.

Zu Frage 14:

Zu dieser Frage haben wir keine Bemerkungen.

Zu Frage 15:

Wir unterstützen die Gesetzesanpassungen.

Zu Frage 16:

Wir haben keine weiteren Vorschläge.

Zu Frage 17:

Es ist vorgesehen, dass elektrisch betriebene Lieferwagen über 3.5 Tonnen zulässiges Fahrzeuggewicht abgabepflichtig werden, auch wenn die Überschreitung nur durch die schwereren Batterien verursacht ist. Demgegenüber bleiben funktional gleiche, aber konventionell angetriebene Lieferwagen aufgrund ihrer leichteren Antriebseinheit abgabefrei. Aus ökologischer Sicht ist dies eine Benachteiligung von elektrisch betriebenen Lieferwagen. Elektrisch betriebene Lieferwagen, die vom Einsatzzweck her konventionell angetriebenen Fahrzeugen unter 3.5 Tonnen zulässiges Fahrzeuggewicht entsprechen, sind ebenfalls von der Abgabepflicht zu befreien.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin