



Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Association suisse des transports routiers  
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

# LSVA für alternative Antriebe: Wie weiter?

**André Kirchhofer**  
**Vizedirektor ASTAG**

**5. Branchentag biofuels**  
**Parkhotel Langenthal**  
**15. November 2023**

## Überblick

# LSVA für alternative Antriebe – wie weiter?

1. LSVA – Kostenfaktor im Strassentransport
2. Absichten & Pläne des Bundes
3. Position ASTAG
4. Aktueller Stand der Dinge
5. Schluss / Fragerunde



Teil 1

# Kostenfaktor im Strassentransport



# LSVA – Kostenfaktor im Strassentransport

## aktuelle Tarife

### 6 Emissionsklassen (EURO-Normen) in 3 Abgabekategorien

Abgabekategorie	Eurokategorie	Tarif
I	Euro 0 bis 5	3.10 Rp./tkm
II	-	2.69 Rp./tkm
III	Euro 6	2.28 Rp./tkm

# LSVA – Kostenfaktor im Strassentransport aktuelle Tarife

## Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

(Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV)

### – Art. 3 Ausnahmen von der Abgabepflicht

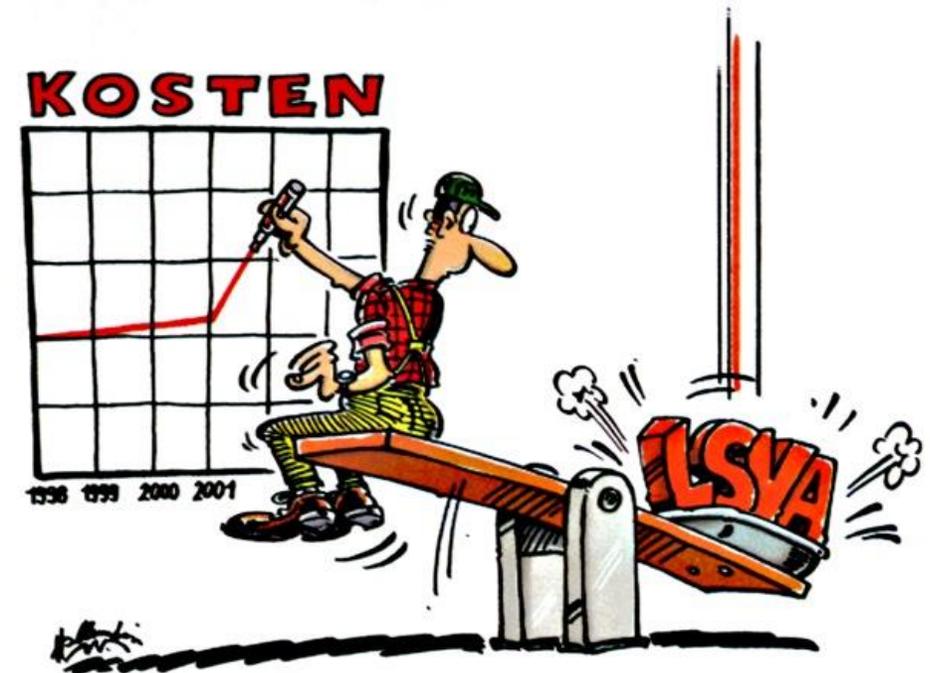
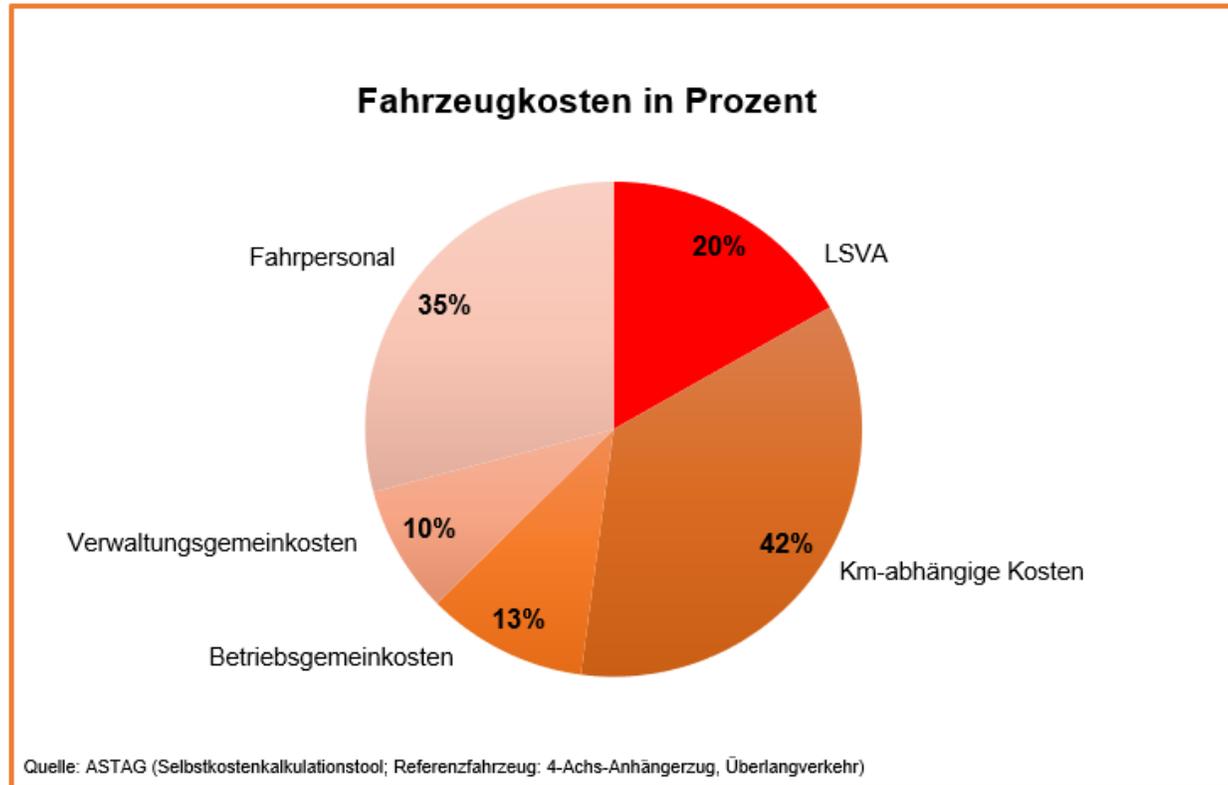
<sup>1</sup> Von der Abgabepflicht **ausgenommen** sind:<sup>5</sup>

j. Motorwagen mit **elektrischem** Antrieb (Art. 51 VTS<sup>16</sup>);



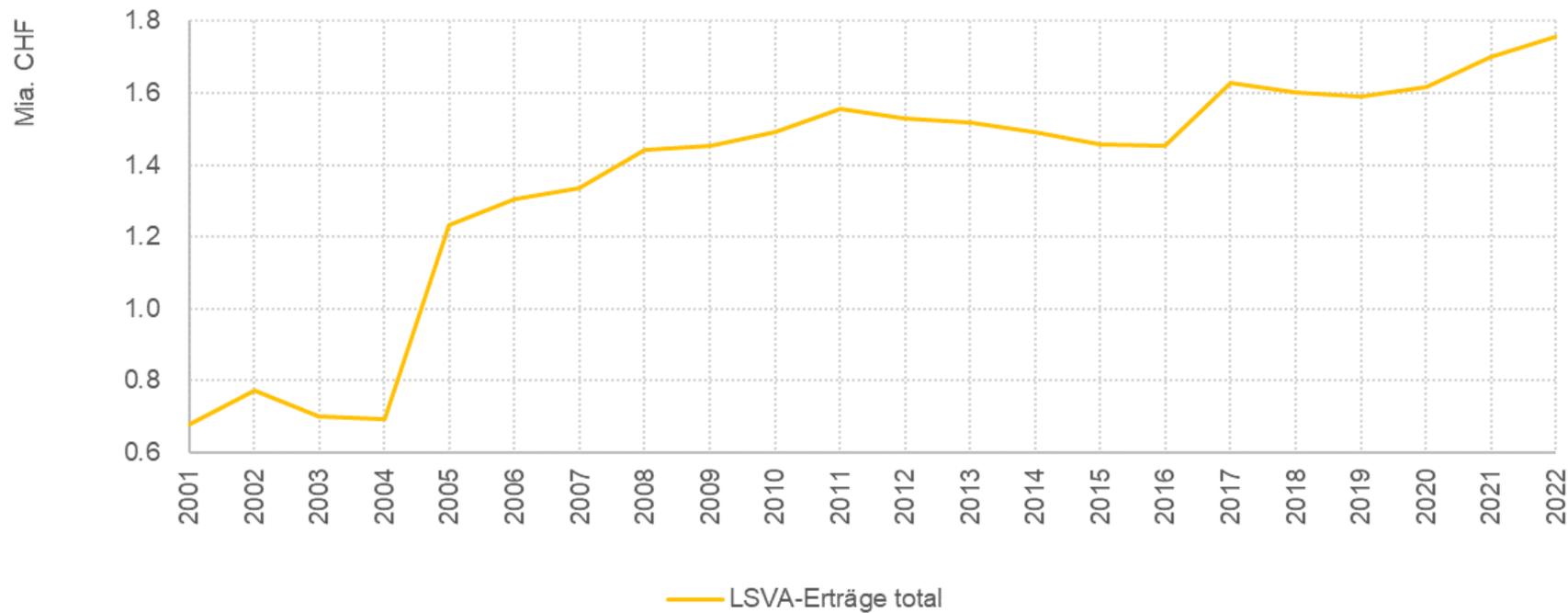
# LSVA – Kostenfaktor im Strassentransport betriebliche Kalkulation

ca. 20 Prozent der Gesamtkosten



# LSVA – Kostenfaktor im Strassentransport staatliche Kalkulation

1,76 Mia. CHF pro Jahr für Bund und Kantone



Teil 2

# Absichten & Pläne des Bundes



# Absichten & Pläne des Bundesrats

## Vorentwurf 2021

### Grundsätze

- Beibehaltung einer leistungsabhängigen Abgabenerhebung
- keine Erhöhung der Tarife selbst
- Neuerungen primär bei Struktur des Tarifsystems

### Stossrichtungen / zeitlicher Verlauf

- Phase 1: Integration EURO-Norm VII
- Phase 2: Integration Alternative Antriebe
- Phase 3: Integration CO2-Emissionsklassen

optional:

- Nr. 4: räumliche Differenzierung der LSVA = Mobility Pricing

# Absichten & Pläne des Bundesrats

## Vorentwurf 2021

Stossrichtungen	Phase I	Phase II	Phase III
Abklassierung EURO IV + V			
Integration EURO VII			
Integration alternativer Antriebe			
Einführung CO2 Emissionsklassen			

————— 10 bis 15 Jahre —————>

Teil 3

# Position ASTAG

ASTAG

## Position ASTAG

# Nein zum Vorentwurf

### wichtigste Kritikpunkte

- heikle Öffnung des Landverkehrsabkommens mit EU
- fehlende Planungs- und Investitionssicherheit
- illusorische Hoffnungen auf EURO 7
- keine Technologieneutralität



## Position ASTAG

# enge Zusammenarbeit mit Partnern

## Allianz für Fossilfreie Logistik

**aeesuisse**

**ASTAG+**

**SWISS  
CLEANTECH**

  
biofuels

  
Galliker  
Transport &  
Logistics

**gaz  
energie**

**axpo**

**sgv @ usam**

**Krummen Kerzers**

  
**LIDL**

Förderverein  
**H2 Mobilität Schweiz**

  
**BIOMASSE  
suisse**

**schöni**  
Yes, we can!

  
Ökostrom  
Schweiz

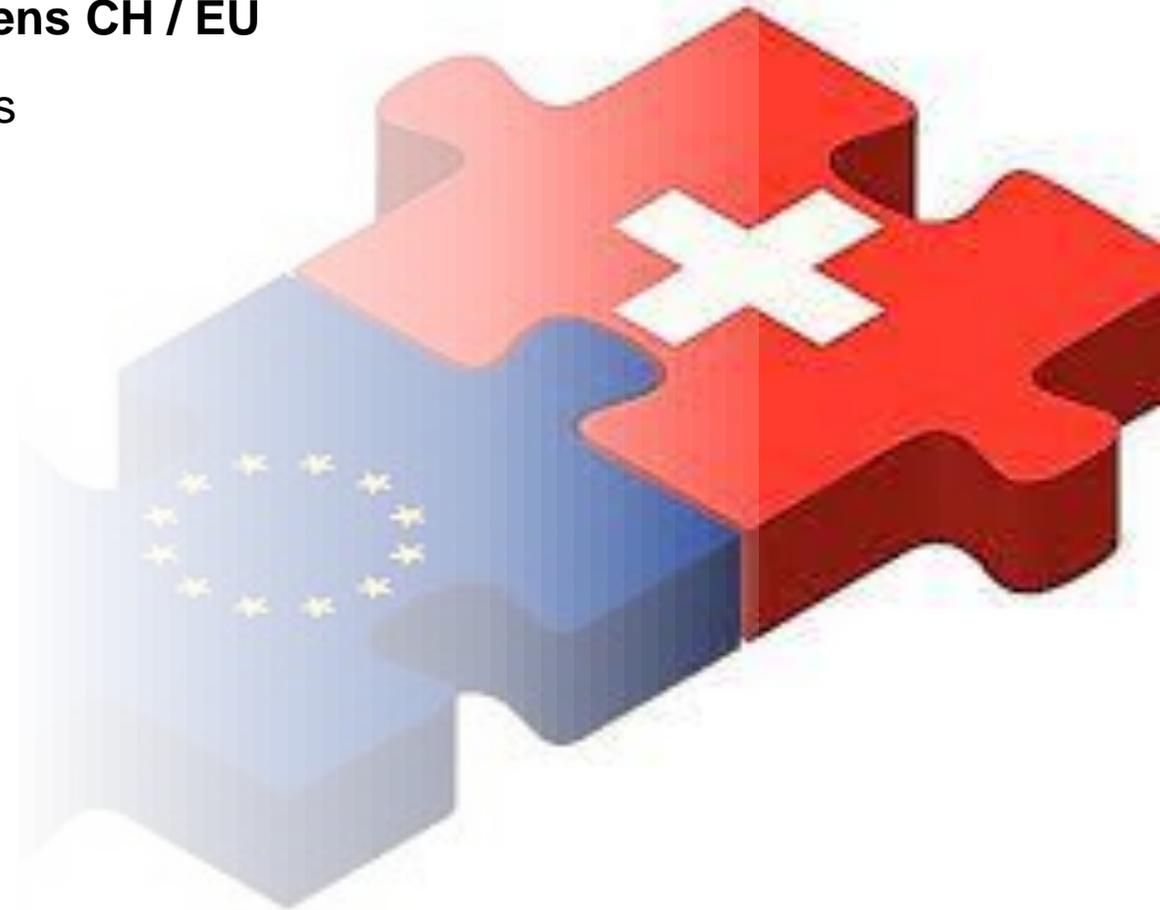
  
swisspower

## Position ASTAG

# Lösungsvorschläge

### Beibehaltung des bestehenden Landverkehrsabkommens CH / EU

- Verzicht auf grundsätzliche Änderungen des Vertragstexts
- falls nötig: Anpassung der Anhänge



## Position ASTAG

# Lösungsvorschläge

### Beibehaltung der bisherigen Tarifobergrenzen

- Verzicht auf generelle Erhöhungen
- gewichteter Durchschnitt wie bisher: 325 CHF für 300 km

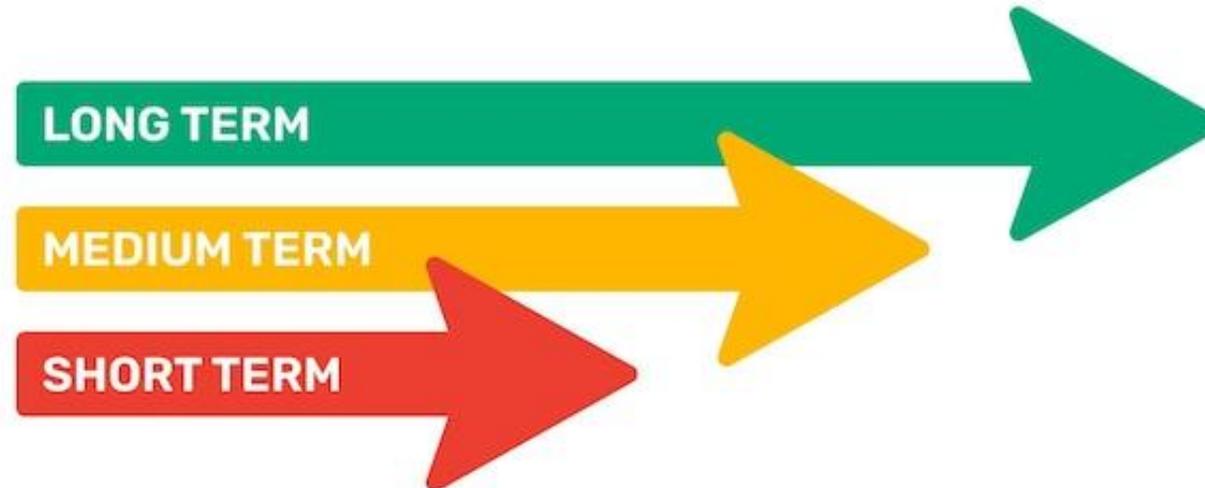


## Position ASTAG

# Lösungsvorschläge

### Gewährleistung einer Planungs- bzw. Investitionssicherheit von mindestens 7 Jahren

- Laufdauer ab Kaufdatum des Fahrzeugs
- Anwendung bei Integration von alternativen, fossilfreien Antrieben
- Umsetzung bei jeder «Abklassierung»



## Position ASTAG

# Lösungsvorschläge

### technologieneutrale LSVA-Integration von alternativem Antrieben

- 202x–2030: Systemwechsel weg von «Befreiung» zu «Reduktion» der Tarife = Rabatte
- 2031–2040: allmähliche Reduktion der Rabatte (z.B. von 50 auf 40 auf 30% etc.)



## Position ASTAG

# Lösungsvorschläge

### Schaffung einer Anschubfinanzierung für alternative Antriebe

- Übernahme von 80 Prozent der Preisdifferenz zu Diesel-LKW
- degressive Entwicklung der Beiträge (abnehmende Preisdifferenz)



## Thema 4

# aktueller Stand der Dinge



## aktueller Stand der Dinge diverse «Störfaktoren»

### Revision CO2-Gesetz für Zeit nach 2024

Heute ist die Befreiung von der LSVA in der Schwerverkehrsabgabeverordnung<sup>48</sup> geregelt. Sie gilt unbefristet und umfasst Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, was in der Praxis auch Brennstoffzellenfahrzeuge umfasst. Neu soll diese Befreiung befristet **bis 2030** auf Gesetzesstufe in das SVAG aufgenommen werden. Es werden explizit **Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb befreit**, welche Elektrizität oder Wasserstoff als Energiequelle nutzen.



**aktueller Stand der Dinge**

## **Sonderinteressen statt Technologieneutralität**

**Namen der Redaktion bekannt...**



Teil 5

# Fragerunde / Diskussion

