Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Umwelt BAFU

22. August 2023

Vergleich konzessionierte und private Transportunternehmen im E-CO_2-Gesetz

Bericht zuhanden der UREK-S

22.061 s Revision des CO_2-Gesetzes nach 2024

1 Fragestellung

Die Verwaltung wurde in der Sitzung der UREK-S vom 4. Juli 2023 gebeten, die Regulierungen von privaten und konzessionierten Transportunternehmen im E-CO_2-Gesetz bezüglich Belastung durch die Mineralölsteuer (MinöSt) und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zu vergleichen.

Weiter soll geprüft werden, wie hoch die Ausfälle bei der LSVA aufgrund der (Teil-)Befreiung der erneuerbaren Treibstoffe in Art. 4 Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG) potentiell sein könnten.

Die Abgrenzung wird auf Ebene des Angebots (und nicht auf Ebene des Unternehmens) vorgenommen, da ein Unternehmen oftmals sowohl Fahrzeuge für den Einsatz im konzessionierten Verkehr als auch Fahrzeuge für den Einsatz im nicht konzessionierten Verkehr im Fahrzeugpark hat. Konzessionierte Transportangebote umfassen alle Angebote, die eine Konzession nach Art. 6 Personenbeförderungsgesetz (PBG)[1] erfordern. Es handelt sich dabei um regelmässige gewerbsmässige Personenbeförderung. Diese konzessionierten Transportangebote werden verglichen mit allen anderen, nicht konzessionierten Transportangeboten im Personen- und Güterverkehr, die mit Fahrzeugen über 3.5 Tonnen durchgeführt werden.

2 Regulierungsvergleich von konzessionierten vs. privaten Transportangeboten

	Konzessionierte Angebote	**Private Transportangebote im Personen- und Güterverkehr**
MinöSt	- *fossile Treibstoffe* sollen mit der Vorlage 22.061 neu ab 2026 der Mineralölsteuer unterliegen (Art. 18 Abs. 1^{bis} und 3^{bis} E-MinöStG; gemäss Bundesrat und UREK-S vom 3. Juli 2023) - *erneuerbare Treibstoffe* sollen mit der Vorlage 22.061 weiterhin von Steuererleichterungen profitieren können (Art. 12a / Art. 12b / Art.	- *fossile Treibstoffe* unterliegen der Mineralölsteuer - *erneuerbare Treibstoffe* sollen mit der Vorlage 22.061 weiterhin von Steuererleichterungen profitieren können (Art. 12a / Art. 12b / Art. 12c / Art. 12d

[1] Bundesgesetz über die Personenförderung (PBG) vom 20. März 2009, **SR** 745.1

233.11-00005/00002/00002/00005/00018/R041-3444

	12c / Art. 12d / Art. 20a / Anhang 1a E-MinöStG; gemäss Bundesrat und UREK-S vom 3. Juli 2023)	/ Art. 20a / Anhang 1a E-MinöStG; gemäss Bundesrat und UREK-S vom 3. Juli 2023)
LSVA	- Fahrzeuge, mit denen konzessionierte Personentransporte durchgeführt werden, sind heute und zukünftig von der LSVA ausgenommen (Art. 3 Abs. 1 lit. c Schwerverkehrsabgabeverordnung SVAV)	- die LSVA wird pauschal erhoben für Fahrzeuge, die dem Personentransport dienen (Art. 4 SVAV) - Motorwagen mit *elektrischem Antrieb* sind heute gemäss Art. 3 Abs. 1 lit. j SVAV von der LSVA befreit und sollen mit der Vorlage 22.061 befreit bleiben (Art. 4 Abs. 1bis E-SVAG; gemäss Bundesrat befristet bis Ende 2030; gemäss UREK-S vom 3. Juli 2023 für acht Jahre ab erster Inverkehrsetzung und befristet bis längstens Ende 2038) - Motorwagen, die mit *erneuerbaren Treibstoffen* betrieben werden, sollen mit der Vorlage 22.061 für acht Jahre ab erster Inverkehrsetzung und befristet bis längstens Ende 2038 befreit oder teilbefreit werden (Art. 4 E-SVAG; gemäss UREK-S vom 3. Juli 2023)

3 Einbussen Reinertrag LSVA als Folge von (Teil-)Befreiungen

Mit dem Entscheid der UREK-S vom 3. Juli, die Befreiung für Motorwagen mit **elektrischen Antrieben** bis längstens Ende 2038 zu verlängern, sinken die Einnahmen der LSVA und damit die Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) gegenüber dem Vorschlag des Bundesrates in der Zeit von 2031 bis Ende 2038.

Heute liegt der Ertrag aus der LSVA bei ca. 1.7 Milliarden Franken pro Jahr. Der Anteil elektrisch angetriebener Fahrzeuge am Fahrzeugpark ist heute noch vernachlässigbar. Wenn z.B. 10 % der Fahrzeuge zukünftig befreit sind, sinken die Erträge der LSVA mit diesem Entscheid grob gerechnet um 170 Millionen Franken pro Jahr. Die Entwicklung der E-LKW-Flotte bis 2038 ist schwierig vorherzusagen. Entsprechend gross ist die Bandbreite der Schätzungen für die kumulierten Einnahmeausfälle der LSVA zwischen 2026 bis 2038. Sie reicht je nach Szenario **von ca. 3.5 bis 7 Milliarden Franken**.

Bei einer Umsetzung des Entscheids der UREK-S vom 3. Juli auch LKW, die **mit erneuerbaren Treibstoffen** betrieben werden, eine differenzierte LSVA-Reduktion (z.B. über einen Rabatt) zu gewähren, kommen weitere Einnahmeausfälle hinzu. Der Umfang dieser Ausfälle ist jedoch stark abhängig von der Verfügbarkeit dieser Treibstoffe und der Ausgestaltung des Rabatts. Halbiert man beispielsweise den LSVA-Satz für den Anteil der mit erneuerbaren Treibstoffen gefahrenen Strecken und geht man von einer Verdreifachung des Anteils von erneuerbaren Treibstoffen von heute ca. 5 % bis auf 15 % im Jahr 2038 aus, so können in der Zeit von 2026 bis 2038 kumuliert Einnahmeausfälle von **zusätzlich knapp 1 Milliarde Franken** dazukommen.

Fazit: Die Umsetzung beider Beschlüsse kann **kumulierte Einnahmeausfälle der LSVA von ca. 4.5 bis 8 Milliarden Franken** von 2026 bis 2038 zur Folge haben.

4 Auswirkungen auf den BIF, den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und auf die Kantone

Bis zu zwei Drittel des Reinertrags der LSVA fliessen in den Bahninfrastrukturfonds BIF, so dass dort je nach Szenario kumuliert zwischen ca. 3 und 5.3 Milliarden Franken für Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau der Bahninfrastruktur fehlen würden. Dieser erhebliche Ausfall würde den vom Parlament beschlossenen Bahnausbau verzögern.

Ein Drittel der Einnahmen aus der LSVA fliesst an die Kantone. Mit der Umsetzung dieser beiden Entscheide würden den Kantonen je nach Szenario zwischen ca. 1.5 und 2.7 Milliarden Franken Mindereinnahmen entstehen.

5 Widerspruch zum Zweck der LSVA

Art. 85 BV enthält den Verfassungsauftrag der Internalisierung der nicht gedeckten externen Kosten. Eine Befreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen über das Jahr 2030 hinaus würde eine Schwächung der Deckung externer Kosten bedeuten, da auch diese Fahrzeuge andere externe Kosten als Klimakosten (Lärm- und Unfallkosten, Flächenverbrauch etc.) verursachen. Eine zusätzliche teilweise Befreiung von alternativen Treibstoffen würde diesen Effekt noch deutlich verstärken.

Mit den beiden Beschlüssen der UREK-S und den damit verbundenen Folgen sind die Verfassungsaufträge in Frage gestellt. Heute liegt der Kostendeckungsgrad im Schwerverkehr bei ca. 61 %. Je mehr Fahrzeuge von der LSVA befreit werden, umso weiter entfernt ist das Ziel der Kostendeckung des Schwerverkehrs. Beide Beschlüsse stehen daher im Widerspruch zu Art. 85 BV.

Ein weiteres Verfassungsziel der LSVA ist die Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Art. 84 Abs. 2 BV). Mit den beiden Beschlüssen der UREK-S verschlechterte sich die Wettbewerbssituation zwischen Schiene und Strasse zulasten des Schienengüterverkehrs, da sich die Anreizwirkung der LSVA zur Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs deutlich abschwächen würde. Auch dies widerspräche dem verfassungsmässigen Auftrag. Die Beschlüsse der UREK-S könnten die von der Bevölkerung und Parlament erwartete Wirkung der milliardenschweren Investitionen des Bundes, des langjährigen Einsatzes zur Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs (u.a. Bau der NEAT) sowie der Verankerung der schweizerischen Verlagerungspolitik im Landverkehrsabkommen[2] mit der EU (LVA) behindern.

Die Verbreitung von elektrisch angetriebenen Schwerverkehrsfahrzeugen wird voraussichtlich in den kommenden Jahren europaweit schnell voranschreiten. Treiber dieser Entwicklung sind insbesondere europäische oder nationale Förderprogramme, die in der Zukunft schrittweise sinkenden Investitionskosten für Elektrofahrzeuge und der Vorschlag der Europäischen Kommission, ihre Ziele für die Senkung der CO_2-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen bis 2040 um 90 % gegenüber 2019 zu verschärfen.

6 Inkompatibilität mit europäischer Entwicklung

Die Weiterentwicklung der LSVA soll sich aus Sicht des Bundesrats an der in der EU geltenden revidierten Eurovignetten-Richtlinie orientieren[3]. In dieser Richtlinie ist die Befreiung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen nur bis 2025 befristet. Mit der Umsetzung der beiden Beschlüsse der UREK- S würde ein System geschaffen, das mit dem Abgabesystem der EU nicht vollständig kompatibel ist. Ausserdem könnten die beiden Beschlüsse der UREK-S, die eine Verringerung der Deckung der externen Kosten und eine Schwächung der Verlagerungswirkung Strasse zu Schiene bedeuten, zu Regelungsunterschieden mit dem Landverkehrsabkommen führen. Das Abkommen sieht eine gegenseitige Koordination der Güterverkehrspolitik in Einklang mit den Anforderungen des Umweltschutzes vor. Die Vertragsparteien (Schweiz und EU) bemühen sich darum, eine weitgehende Vergleichbarkeit der Bedingungen im Verkehrsbereich in ihrem jeweiligen Gebiet zu schaffen (Art. 30 LVA). In Bezug auf die LSVA bzw. auf die Gebührenregelungen im Strassenverkehr (Art. 37 ff. LVA) sieht das LVA jedoch keine ausdrückliche Gleichwertigkeit der jeweiligen schweizerischen und EU-Rechtsvorschriften gemäss Art. 52 Abs. 6 LVA vor, was zumindest einen gewissen Handlungsspielraum eröffnet. Je weiter sich die Schweiz jedoch von den Vorgaben der Eurovignette entfernt, desto schwieriger dürfte die für die Neukonzeption der LSVA erforderliche Anpassung des LVA mit der EU werden.

---

[2] Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse vom 21. Juni 1999, **SR** 0.740.72

[3] Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG, der Richtlinie 1999/37/EG des Rates und der Richtlinie (EU) 2019/520 in Bezug auf die CO2-Emissionsklasse von schweren Nutzfahrzeugen mit Anhängern. Verfügbar unter : eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0189

7 Umsetzung der Befreiung erneuerbarer Treibstoffe von der LSVA

Eine Befreiung von Fahrzeugen, die mit erneuerbaren Treibstoffen betrieben werden, von der LSVA ist in der Praxis nicht vollziehbar. Es ist technisch nicht machbar, bei der Berechnung der LSVA für schweizerische und ausländische Fahrzeuge zu berücksichtigen, welcher Treibstoff für welche Fahrleistung verwendet wurde. Bei Hybridfahrzeugen, die einen Anteil alternative Treibstoffe verwenden, wird die Vollziehbarkeit noch schwieriger. Deshalb wird die LSVA heute auf der Grundlage der Antriebsart eines Fahrzeugs erhoben. Die Verwendung von erneuerbaren Treibstoffen ist darüber hinaus auch nicht kontrollierbar. Eine (Teil)Befreiung dieser Fahrzeuge würde Missbräuche erleichtern und zu zusätzlichen Ertragsausfällen führen. Eine Förderung von Fahrzeugen, die mit erneuerbaren Treibstoffen betrieben werden, ist deshalb besser mit einer Reduktion oder Befreiung von der Mineralölsteuer umsetzbar.

8 Auftrag des Bundesrats mit Verlagerungsbericht 2021: Weiterentwicklung LSVA

Der Bundesrat hat im Verlagerungsbericht 2021[4] das Vorgehen skizziert, wie er unter Berücksichtigung der technologischen Entwicklung die LSVA weiterentwickeln will. Die Beschlüsse der UREK-S stellen den eingeschlagenen Weg in Frage. Die bisherigen Arbeiten des UVEK zur Weiterentwicklung der LSVA verfolgen die folgenden Stossrichtungen:

- Befreiung der LSVA für elektrisch angetriebene Fahrzeuge bis 2030
- Differenzierung der LSVA nach CO_2-Emissionen und nicht mehr allein nach EURO-Klassen
- Differenzierung der LSVA nach neu 5 statt bisher 3 Abgabekategorien
- Flankierende Massnahme zur schrittweisen Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in das System ab 2030 und zur Förderung des Übergangs zu einer Flotte, die aus emissionsfreien Fahrzeugen besteht.

9 In Vernehmlassungsvorlage zur Weiterentwicklung der LSVA vorgeschlagene Massnahmen: Rabattsystem und Investitionsbeiträge

Zurzeit erarbeitet das BAV eine Vorlage für die Weiterentwicklung der LSVA mithilfe einer Anpassung des SVAG. Darin werden für die Jahre unmittelbar nach 2030 Massnahmen geprüft, um weiterhin die Diffusion von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zu beschleunigen und zu fördern. Die Einführung und tatsächliche Umsetzung dieser Massnahmen soll direkt davon abhängig sein, wie weit Schwerverkehrsfahrzeuge mit elektrischem Antrieb zu diesem Zeitpunkt bereits verbreitet sind.

Es bestehen zwei Varianten, um den Übergang zu einer elektrischen und umweltfreundlichen Flotte zu fördern. Wichtig ist hierbei, dass diese Förderungsmassnahmen nicht dazu führen, dass im Ausland zugelassene Fahrzeuge gegenüber in der Schweiz zugelassenen Fahrzeugen diskriminiert werden.

Die erste Variante besteht aus einem **Rabattsystem**, das für alle in- und ausländischen elektrisch angetriebenen Fahrzeuge verfügbar ist. Die zweite Variante ist eine **Kombination aus einem Rabattsystem und einem Investitionsbeitrag** für den Erwerb eines elektrisch angetriebenen Fahrzeugs. Die Fahrzeughaltenden von Schweizer Fahrzeugen können zwischen den Rabatten und dem Investitionsbeitrag wählen, die Fahrzeughaltenden von ausländischen Fahrzeugen hingegen lediglich vom Rabattsystem profitieren. Die zweite Variante sollte als Alternative für den Fall vorgestellt werden, dass Rabattsysteme den Übergang zu einer Elektroflotte nicht ausreichend fördern können und entsprechende Investitionen ausbleiben.

Beide Varianten haben nur die Förderung elektrischer Antriebe zum Ziel. Eine Berücksichtigung von alternativen Treibstoffen wäre – wie oben unter Kapitel 7 begründet – ebenfalls nicht vollziehbar.

9.1 Rabattsystem

Das Rabattsystem richtet sich nur an die in der Schweiz und im Ausland zugelassenen elektrisch angetriebenen Fahrzeuge, die vor Inkrafttreten der neuen Bestimmungen (also bis 31.12.2030) gemäss neuem CO_2-Gesetz von der LSVA befreit waren und ab 2031 Abgaben zahlen müssen. Diese Massnahme zielt erstens darauf ab, die schnellere Entwicklung einer umweltfreundlicheren Flotte zu fördern.

[4] Bundesamt für Verkehr BAV Verlagerungsbericht (admin.ch)

Zweitens trägt die Investition in Fahrzeuge, die kein CO_2 ausstossen, zur Senkung der externen Kosten von CO_2-Emissionen bei und unterstützt damit das Verfassungsziel der LSVA. Der Ersatz der Flotte durch emissionsfreie Fahrzeuge hängt von den Fahrzeugtypen, dem Gewicht der Fahrzeuge und der zurückgelegten Strecke ab. Gemäss einer ersten groben Schätzung könnten die klimabedingten externen Kosten für direkte und indirekte Emissionen um 70 bis 180 Millionen Franken pro Jahr gesenkt werden, wenn alle LKW elektrisch betrieben würden. Dies würde eine Senkung der gesamten externen Kosten um circa 3 % bis 10 % im Vergleich zum Basisjahr 2019 bedeuten.

Mit dem Rabattsystem sollen elektrisch angetriebene Fahrzeuge einen prozentualen Rabatt auf den Tarif der Abgabekategorie erhalten, in der sie eingestuft sind. Diese Rabatte sind zeitlich befristet, um die Einnahmen aus der LSVA nicht zu gefährden. Innerhalb von fünf Jahren ist eine stufenweise Abnahme des Rabatts angedacht, 25% im Jahr 2031, 20 % im Jahr 2032, usw., wobei die genaue Bemessung des Rabatts innerhalb des vorgegebenen Rahmens direkt davon abhängig ist, wie weit fortgeschritten die Diffusion von elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu diesem Zeitpunkt ist.

Die zeitliche Befristung des Rabattsystems ist notwendig, da sonst die Gefahr besteht, dass der Schienengüterverkehr teurer wird als der Strassengüterverkehr. In diesem Fall könnte das in der Verfassung verankerte Ziel der Verkehrsverlagerung gefährdet werden. Darüber hinaus darf das Rabattsystem nicht zu Marktverzerrungen führen. Zwar sind die Investitionskosten für elektrisch angetriebene Fahrzeuge höher als für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, aber mit zunehmender Verbreitung werden die Investitionen für solche Fahrzeuge stetig günstiger.

Die genaue Umsetzung des Systems muss auf Verordnungsstufe konkretisiert werden.

9.2 Investitionsbeiträge

Als Alternative zum oben dargestellten Rabattsystem und um den Übergang zu einer elektrischen Flotte weiter zu beschleunigen, kann der Bund Investitionen in elektrisch angetriebene Fahrzeuge fördern.

Investitionskosten für elektrisch angetriebene Fahrzeuge werden in absehbarer Zukunft noch deutlich höher sein als für konventionelle Fahrzeuge. Vor allem kleinere Unternehmen verfügen nicht über die nötigen flüssigen Mittel, um in elektrisch angetriebene Fahrzeuge zu investieren, um so von den Rabatten zu profitieren. Deshalb könnte der Bund einen einmaligen, pauschalen Investitionsbeitrag sprechen. Damit könnten sich Fahrzeughaltende beim Neuerwerb eines elektrisch angetriebenen Fahrzeugs entscheiden, ob sie für dieses Fahrzeug einmalig den pauschalen Investitionsbeitrag erhalten wollen oder während der befristeten Dauer des Rabattsystems vom reduzierten Tarif profitieren wollen.

Diese Investitionsbeiträge sollen wie beim Rabattsystem ebenfalls bis 2035 befristet sein und einmalig als Pauschale an die Halterin oder den Halter des Fahrzeugs ausbezahlt werden. Der Investitionsbeitrag darf den Gegenwert des durchschnittlich durch das Rabattsystem reduzierten Tarifs nicht überschreiten. Somit werden auch die Investitionsbeiträge degressiv ausgestaltet sein und orientieren sich direkt am Rabattsystem.

Auf Stufe Gesetz könnte der Bund lediglich die Möglichkeit für den Bundesrat einführen, Investitionen zu fördern. Der Bundesrat müsste auf Verordnungsstufe das Finanzierungsverfahren und die Bemessung der Investitionsbeiträgen regeln sowie die Voraussetzungen konkretisieren. Die erforderlichen Mittel würden dann dem Parlament im Rahmen von Voranschlag und Finanzplan beantragt.

9.3 Finanzierung

Das Rabattsystem würde eine Verringerung der Einnahmen aus der LSVA bedeuten. Schätzungen des BAV zufolge würden sich die Rabatte im Zeitraum von 2031 bis 2035 in der Summe auf circa 100 Millionen Franken belaufen. Durch die Einführung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen ab 2030 werden jedoch die Einnahmen der LSVA gemäss ersten Schätzungen auf ein ähnliches oder leicht höheres Niveau im Vergleich zu 2022 ansteigen.

Die Finanzierung der Investitionsbeiträge könnte über mehrjährige Verpflichtungskredite erfolgen, die von der Bundesversammlung bewilligt werden. Es ist angedacht, dass diese Verpflichtungskredite durch

einen Teil der Einnahmen aus der LSVA finanziert werden, indem die Einlage des Bundes in den Bahninfrastrukturfonds BIF in der Grössenordnung des Kredits gekürzt wird.

9.4 Erlass zur Revision des SVAG

Eine Anpassung von *Art. 8c* des SVAG gibt dem Bundesrat die Möglichkeit, ein Rabattsystem in Form reduzierter Tarife für elektrisch angetriebene Fahrzeuge einzuführen. Von den reduzierten Tarifen sollen diejenigen Fahrzeuge profitieren, welche aufgrund des im Rahmen des neuen CO_2-Gesetzes per Ende 2030 vorgesehenen Endes der Befreiung von der LSVA-Pflicht (Art. 4 Abs. 1^{bis} SVAG) ab 1. Januar 2031 abgabepflichtig werden sollen. Die Möglichkeit der Einführung reduzierter Tarife ist zeitlich befristet. Das Rabattsystem wird so ausgestaltet sein, dass auf dem für die Abgabekategorie der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge massgebenden Tarif, eine prozentuale Ermässigung vorgenommen wird. Die prozentuale Ermässigung wird dabei jährlich reduziert und ist direkt abhängig von der Marktdiffusion elektrisch angetriebener Fahrzeuge. Je nachdem wie schnell diese voranschreitet, kann die prozentuale Ermässigung bei fehlender Notwendigkeit niedriger ausfallen oder auch ganz wegfallen. Absatz 2 gibt dem Bundesrat damit eine Vorgabe bezüglich der maximalen Höhe der prozentualen Ermässigung. Gegen unten steht es hingegen im Ermessen des Bundesrates, ob bzw. wie hoch die jährliche Ermässigung ausfallen soll. Die Ermässigung kann auch bis auf 0 sinken, wenn kein Bedarf bestehen sollte.

Art. 8c Reduzierte Tarife für elektrisch angetriebene Fahrzeuge

[1] Der Bundesrat kann für elektrisch angetriebene Fahrzeuge für die Jahre 2031–2035 reduzierte Tarife vorsehen.

[2] Die Tarife werden dabei um folgenden Prozentsatz reduziert:

a. für das Jahr 2031: um höchstens 25 Prozent;
b. für das Jahr 2032: um höchstens 20 Prozent;
c. für das Jahr 2033: um höchstens 15 Prozent;
d. für das Jahr 2034: um höchstens 10 Prozent;
e. für das Jahr 2035: um höchstens 5 Prozent.

Darüber hinaus könnte mit einem neuen Artikel *19a* dem Bundesrat die Möglichkeit gegeben werden, Neuinvestitionen in elektrisch betriebene Schwerverkehrsfahrzeuge finanziell zu unterstützen. Mitfinanziert wird dabei nur der Neuerwerb von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bei Erstinbetriebnahme. Wie die in Artikel *8c* geregelten Rabatte ist auch die Möglichkeit der Gewährung von Investitionsbeiträgen zeitlich begrenzt.

In Absatz 2 wird festgehalten, dass der finanzielle Umfang der einzelnen Investitionsbeiträge pro Fahrzeug nicht grösser sein darf als derjenige Betrag, der bei einer durchschnittlichen Fahrleistung mit reduziertem Tarif gemäss Artikel 8*c* eingespart werden kann. Ziel dieser Abstimmung zwischen Investitionsbeiträgen und Rabattsystem ist die finanzielle Gleichbehandlung der Fahrzeughaltenden, unabhängig davon, ob sie sich für die einmaligen Investitionsbeiträge oder den reduzierten Tarif entscheiden. Das bedeutet konkret, dass die Investitionsbeiträge im Jahre 2030 am höchsten ausfallen werden, da zu diesem Zeitpunkt bei Neuerwerb des elektrisch betriebenen Fahrzeugs noch fünf Jahre vom Rabattsystem profitiert werden könnte. Zu einem späteren Zeitpunkt zwischen 2030 und 2035 sind die Investitionsbeiträge hingegen tiefer, da auch der mögliche Rabatt tiefer ausfallen würde.

Die Investitionsbeiträge können als A-fonds-perdu-Beiträge im Sinne von Art. 3, Abs. 1 des Subventionsgesetzes einmalig pro Fahrzeug gewährt werden. Absatz 3 gibt dem Bundesrat auf Verordnungsstufe insbesondere die Möglichkeit, Voraussetzungen, Verfahren und die Bemessung der Beiträge zu bestimmen. Die Finanzierung dieser Beträge wird vom Bundesrat festgelegt. Er entscheidet unter Berücksichtigung von Absatz 2 über die Beträge, die er den Fahrzeughaltern zuteilen will. Dabei muss er dafür sorgen, dass im Sinne von Artikel 19 Abs. 2 SVAG, aber auch der Zweckbestimmung des SVAG (Art. 1) die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur sowie die Konkurrenzfähigkeit des Güterverkehrs mit der Bahn gewährleistet bleiben.

Art. 19a Investitionsbeiträge für elektrisch angetriebene Fahrzeuge

[1] Der Bund kann Schweizer Fahrzeughaltenden in den Jahren 2031—2035 Beiträge an Neuinvestitionen für elektrisch angetriebene Fahrzeuge ausrichten.

[2] Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag gemäss Artikel 9 Absatz 2 finanziert. Sie werden der Halterin oder dem Halter pro Fahrzeug pauschal anstelle der Reduktion nach Artikel 8*c* gewährt.

[3] Die Höhe der Beiträge entspricht dem Betrag, der bei einer durchschnittlichen jährlichen Transportleistung mit dem reduzierten Tarif gemäss Artikel 8*c* eingespart werden kann. Massgebend sind die zum Zeitpunkt der Ausrichtung geltenden reduzierten Tarife gemäss Artikel 8*c*.

[4] Der Bundesrat regelt die Einzelheiten, insbesondere die Voraussetzungen für die Ausrichtung der Beiträge, die Bestimmung der Beiträge sowie das Verfahren der Finanzierung.