

Bundesamt für Verkehr BAV  
3003 Bern

per E-Mail:  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 17. Mai 2024

## Weiterentwicklung LSVA

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA ist ein **substantieller Eckpfeiler der Schweizer Verkehrspolitik**. Ihre Weiterentwicklung für die Zeit nach 2030 ist für die primär betroffenen Fahrzeughalter von zentraler Bedeutung, darüber hinaus aber auch für Wirtschaft und Gewerbe sowie für die **Verlader** und die **Akteure im Schienengüterverkehr**.

Bereits im Hinblick auf die Totalrevision des Gütertransportgesetzes durften wir Ihnen mit zwei gemeinsamen Stellungnahmen (Vernehmlassung, Botschaften) sowie bei anlässlich mehrerer Treffen darlegen, dass die unterzeichnenden Verbände geschlossen für Versorgungssicherheit, Leistungsfähigkeit und Robustheit der dafür notwendigen Infrastrukturen, Energieeffizienz und Klimaschutz eintreten.

Zur Erreichung dieser Ziele, die für die gesamte Güterverkehrsbranche gleichermaßen gelten, ist – unter anderem – die **Dekarbonisierung des Strassentransports** anzustreben. Konkret braucht es eine Ausgestaltung der LSVA, welche die richtigen betriebswirtschaftlichen Anreize setzt, damit die **Zahl von Fahrzeugen mit CO<sub>2</sub>-armen Antrieben zugunsten von Umwelt und Klima möglichst rasch zunimmt**.

Vor diesem Hintergrund begrüssen wir die Vernehmlassungsvorlage zur Weiterentwicklung der LSVA, sehen aber **erhebliches Verbesserungspotential**. Wir bitten Sie daher, die nachfolgenden Erwägungen bei der Finalisierung der Vorlage angemessen zu berücksichtigen.

### 1. Externe Kosten gemäss bisheriger Formulierung

Bei der Ermittlung des Kostendeckungsgrads des Schwerverkehrs müssen gemäss geltendem Gesetz (Art. 7 Abs. 3 SVAG) «Kosten und Nutzen» beachtet werden. Die Herleitung dieser Grundlagen durch das Bundesamt für Raumentwicklung ARE hat sich in der Vergangenheit als äusserst komplex und umfangreich erwiesen, so dass sie selbst für interessierte Kreise nur schwer nachvollziehbar sind. Beispielsweise geht das ARE auch davon aus, dass die externen Kosten des Schwerverkehrs auch in Zukunft ansteigen – auch wenn infolge Dekarbonisierung mit einer deutlichen Abnahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu rechnen ist. Wir sprechen uns dafür aus, dass die bisherige Methodik beibehalten wird und nicht durch eine Neudefini-

tion, deren Auswirkungen überdies unklar und nicht nachvollziehbar sind, zusätzliche Komplexität erzeugt wird. Ausserdem ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Grundsatz, dass neben den externen Kosten auch der Nutzen des Strassentransports in die Berechnungen einfließen muss, gestrichen werden soll. Wir beantragen, die bisherige Formulierung beizubehalten.

## **2. Verankerung der Tarifobergrenzen im Gesetz**

Die Festlegung von höchstzulässigen Tarife auf Gesetzesstufe ist gemäss Vorlage nicht mehr vorgesehen. Stattdessen soll lediglich auf völkerrechtliche Vereinbarungen verwiesen werden. Die LSVA-Tarife wären damit vollständig von Vorgaben im Landverkehrsabkommen LVA und eventuellen Nachfolgeabkommen abhängig. Daraus ergibt sich die Gefahr, dass Verwaltung und die für das LVA zuständigen Gremien (Gemischter Ausschuss) massgeblich Einfluss auf die Abgabesätze haben.

Heute entscheidet der Gesetzgeber, inwiefern die im LVA festgelegten Obergrenzen ausgereizt werden. Ein Korrektiv, das sich bewährt hat. Wir sprechen uns daher gegen Neuregelung aus. Zur Sicherheit, dass der Schweizer Gesetzgeber auch künftig nach politischen Erwägungen entscheiden kann, braucht es weiterhin Maximal- bzw. Durchschnittswerte (gemäss den heutigen Formulierungen) im SVAG.

## **3. Planungssicherheit auf Gesetzesstufe**

Das Kernanliegen des Strassentransportgewerbe bei jeder LSVA-Reform ist eine gesicherte Folgenabschätzung. Zwecks verlässlicher Kostenkalkulation bei Investitionsentscheiden und Berechnung der Transportpreise sind Fahrzeughalter auf eine möglichst frühzeitige Bekanntgabe von Anpassungen der Tarife und Zuordnung von Emissionsklassen auf die Tarifkategorien angewiesen. Ein Planungshorizont von mindestens sieben Jahren ist unerlässlich.

Erfreulicherweise ist der Bundesrat bereit, den Bedürfnissen der Branche zu entsprechen. Das vorgeschlagene Vorgehen, neu eine «rollende Planung» auf sieben Jahre vorzunehmen, d.h. jedes Jahr mitzuteilen, ob und welche Anpassungen bei der Definition der Abgabekategorien im siebten Jahr der Zukunft (t+7) vorgesehen sind, ist von der Stossrichtung her sehr positiv; wir begrüssen diesen Ansatz ausserordentlich.

Ein Manko ist allerdings, dass die Neuregelung lediglich auf Verordnungsstufe vorgesehen ist. Der Bundesrat wäre damit, nach Verabschiedung des revidierten SVAG durch das Parlament, frei, ob die Planungssicherheit wirklich realisiert werden soll oder nicht. Das Grundprinzip der rollenden Planung muss auf Gesetzesstufe festgeschrieben werden, nicht nur in der Verordnung. Nur so kann mehr Planungs- und Investitionssicherheit auch garantiert werden.

## **4. Umsetzungsgarantie für Flankierende Massnahmen**

Im Grundsatz sind Rabattsystem und Investitionsbeiträge gut konzipiert. Es macht Sinn, auch nach dem Ende der LSVA-Totalbefreiung für E-LKW, noch Anreize für Flottenmodernisierungen und Dekarbonisierung zu setzen. Es ist ausserdem schlüssig, diese Rabatte vom allgemeinen Verbreitungsgrad von E-LKW abhängig zu machen. Damit lässt sich vermeiden, dass weiterhin Rabatte gewährt werden, wenn das Ziel der Dekarbonisierung bereits erreicht ist. Die Investitionsbeiträge erlauben es auch kleineren Unternehmen, LKW mit alternativen Antrieben anzuschaffen. Diese sind zurzeit noch bedeutend teurer als Diesellastwagen.

Problematisch ist hingegen, die Umsetzung mittels «kann-Formulierung» im geplanten neuen Bundesgesetz vorgesehen ist. Der Bundesrat würde damit nur die Kompetenz zur Schaffung eines Rabattsystems erhalten; eine Verpflichtung ist damit nicht verbunden. Zwecks Planungs- und Investitionssicherheit sind die Fahrzeughalter jedoch schon heute auf absolute Garantien angewiesen. Auch ein konkreter Schwellenwert für Marktdurchdringung, bis zu dem Rabatte gewährt werden, ist nicht gesetzlich festgeschrieben.

Auch bei den Investitionsbeiträgen fehlt es – trotz ihrer Wichtigkeit für eine Mehrheit der Branche – an der nötigen Umsetzungsgarantie. Die Investitionsbeiträge sind im Entwurf lediglich als eine «Möglichkeit» (S. 63) aufgeführt; der Bundesrat will erst nach Vorliegen der Resultate der Vernehmlassung entscheiden, ob er dem Parlament wirklich eine Anschubfinanzierung vorschlägt. Selbst bei einer Umsetzung, wäre wiederum nur eine «kann-Formulierung» vorgesehen.

Wir vertreten die Position, dass das Rabattsystem und Investitionsbeiträge garantiert umzusetzen sind – nicht nur fakultativ. Sie müssen daher im Gesetz statt lediglich auf Verordnungsebene verankert werden. Auch ist ein konkreter Schwellenwert festzulegen, ab wann die Modernisierung der Fuhrparks als so weit fortgeschritten gilt, dass Rabattsystem und Investitionsbeiträge eingestellt werden.

### 5. Investitionsbeiträge gemäss Modell öV

Die vorgesehene Regelung, welche die Höhe des Investitionsbeitrags mit den Rabatten bei einer «durchschnittlichen jährlichen Transportleistung» (S. 63) in Zusammenhang bringt, führt zu einem Dilemma. Die Problematik liegt darin, dass die durchschnittliche Jahresleistung im nationalen Überlandverkehr (Komplettlösungen, Stückgut) vergleichsweise hoch ist, im Nahverkehr (z.B. Baustellen-, Abfall- oder Holztransporte) aber eher gering. Berechnungen der ASTAG zeigen, dass die vorgeschlagene Methodik in keinem Fall aufgeht. Entweder ist die durchschnittliche jährliche Transportleistung so hoch, dass der Wert für Betriebe im Nahverkehr nicht erreichbar ist, oder aber so tief, dass die Investitionsbeiträge zu gering ausfallen und keinerlei Wirkung hätten. Die ASTAG lehnt Investitionsbeiträge in Abhängigkeit von Rabatten daher ab; sie würden zu einer massiven Ungleichbehandlung der einzelnen Transportsparten führen und sind in der Praxis völlig unwirksam.

Die Schaffung einer Anschubfinanzierung muss folglich losgelöst von den Rabatten erfolgen. Für den Erwerb von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb ist, für eine Dauer von 5 Jahren, ein Ausgleich von 80 Prozent der in diesem Jahr im Mittel vorhandenen Preisdifferenz zu einem Diesel-LKW vorzunehmen.

Solche Förderbeiträge wären nicht neu. Das Parlament hat mit der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Zeit nach 2024 für genau diese Lösung zugunsten von Betrieben der konzessionierten Personenbeförderung ausgesprochen. Gemäss Art. 41a CO<sub>2</sub>-Gesetz werden hier jährlich (bis 2030) 47 Mio. Franken für die Beschaffung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb bereitgestellt; der Maximalbetrag beträgt zwischen 75 und 30 Prozent der zusätzlichen Kosten gegenüber Fahrzeugen mit fossilem Antrieb.

Wir danken Ihnen bestens für die Kenntnisnahme unserer Ausführungen und verweisen gerne auf die Antworten im Fragebogen bzw. bei den Gesetzesanpassungen (Anhänge 1 und 2). Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**LITRA**



Martin Candinas, Nationalrat  
Präsident (078 841 66 86)

**ASTAG**



Thierry Burkart, Ständerat  
Zentralpräsident (078 764 15 88)

**IG Kombiniertes Verkehr**



Hans-Jörg Bertschi  
Präsident (079 330 50 72)

**Verband öffentlicher Verkehr (VöV)**



Ueli Stückelberger  
Direktor (079 613 77 01)

**VAP**



Frank Furrer  
Generalsekretär (079 544 58 78)

**Kommission Güterverkehr VöV**



Philipp Wegmüller  
Präsident (079 335 37 39)

## ANHANG 1 Beantwortung des Fragebogens

### Zielsetzungen

1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bezüglich der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung herrscht?*  
JA. Die Revision ist aber auf die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zu beschränken. Gesetzgebung auf Vorrat muss ausgeschlossen sein.
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?*  
NEIN. (Vgl. dazu Kap. 2.2–2.3)
3. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?*  
Die LSVA soll ihre Verlagerungswirkung, die heute schon vorhanden ist, weiterhin erfüllen. Der Verlagerungsauftrag nach Art. 84 BV gilt jedoch einzig für den alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze. Für weitere Fortschritte ist primär bei der Qualität (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit) des Schienengüterverkehrs anzusetzen; dazu braucht es mehr Kapazitäten auf den Zulaufstrecken nördlich der Schweiz, wie der Bundesrat im Verlagerungsbericht 2023 richtig festhält.
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. Das Landverkehrsabkommen mit der EU muss in der bestehenden Form beibehalten werden. Vor allem darf es keine Anpassung beim Regulativ für die Strasse geben. Sonntags- und Nachtfahrverbot, Kabotageverbot und das Verbot von Gigalinern sind für die Zukunft des gesamten Güterverkehrs (Strasse UND Schiene) in der Schweiz von existentieller Bedeutung; sie dürfen nicht aufs Spiel gesetzt werden.

### Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA

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 1.1.2031 in die LSVA integriert werden. Sind Sie der Ansicht, dass ihre Integration früher oder später erfolgen sollte?*  
2031 ist der frühestmögliche Zeitpunkt. Besser wäre, die Integration auf den Diffusionsgrad von Elektro-Fahrzeugen auszurichten. Finanzpolitische Motive dürfen keine Rolle spielen. (Vgl. dazu Kap. 3.1)

### Abgabekategorien

7. *Unterstützen Sie den Vorschlag, die genaue Kategorisierung der Fahrzeuge im Rahmen der nachfolgenden SVAV-Revision zu erarbeiten und regelmässig zu aktualisieren?*  
JA. (Vgl. dazu Kap. 2.5)

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?*

JA. Die Abklassierung von Fahrzeugen der EURO-Norm VI darf aber erst dann erfolgen, wenn die Integration von elektrisch angetriebene Fahrzeugen vorgenommen wird, d.h. frühestens 2031. Eine vorzeitige Abklassierung muss ausgeschlossen sein, selbst wenn vorher Fahrzeuge der EURO-Norm VII erhältlich sein sollten.

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.

### **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?*

JA. (Vgl. dazu Kap. 2.5)

### **Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge**

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

Variante 2 (Rabatte oder Investitionsbeiträge).

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

Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind in Anschaffung und Betrieb sehr viel teurer als Diesel-Lastwagen. Der Kaufpreis liegt aktuell um mindestens Faktor 2 höher und ist Hindernis Nr. 1 für eine beschleunigte Dekarbonisierung im Strassentransport. Insbesondere kleinere und mittlere Transportunternehmen haben häufig nicht die finanziellen Möglichkeiten, um ihre Fahrzeugflotten zu modernisieren. Investitionsbeiträge sind daher *conditio sine qua non* der gesamten Vorlage. Nur so kann Chancengleichheit für alle Mitbewerber gewährleistet werden. Jeder Rabatt hingegen nützt nichts, wenn der Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen vorher am Kaufpreis scheitert. (Vgl. dazu Kap. 2.6)

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

Die Ausrichtung der Investitionsbeiträge auf eine durchschnittliche Transportleistung ist der falsche Ansatz; das System funktioniert in der Praxis nicht bzw. führt zu einer massiven Benachteiligung von Transportunternehmen im Nahverkehr – wo sich Fahrzeuge mit Elektroantrieb besonders gut eignen würden.

### **Rechtsanpassungen**

15. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Die ASTAG ist mit dem Gesetzesentwurf in der vorliegenden Form nicht einverstanden.

### Weitere Bemerkungen

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

vgl. Vernehmlassungsantwort.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

vgl. Vernehmlassungsantwort.

## ANHANG 2

### Synopse mit Anträgen

SCHWERVERKEHRSABGABEGESETZ SVAG (SR 641.81)		
GELTENDES RECHT	VERNEHMLASSUNGS-VORLAGE	ANTRAG ASTAG
<p><b>Art. 1 Abs. 1</b> Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zu lasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt</p>	<p><b>Art. 1 Abs. 1</b> Mit der <u>leistungsabhängigen</u> Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren <u>Infrastrukturkosten</u> und <u>die ihm zurechenbaren</u> Kosten zu lasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.</p>	<p><b>Art. 1 Abs. 1</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p><b>Art. 4 Abs. 2</b> Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann die Abgabe nach Fahrzeugkategorien abstufen.</p>	<p><b>Art. 4 Abs. 2</b> Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann <u>diesen Betrag an die Teuerung anpassen. Er kann Abgabekategorien für Fahrzeuge festlegen.</u></p>	<p><b>Art. 4 Abs. 2</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p><b>Art. 6 Abs. 1</b> Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern.</p>	<p><b>Art. 6 Abs. 1</b> <u>Die Höhe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) richtet sich für jedes Fahrzeug nach:</u>  <u>a. dem höchstzulässigen Gesamtgewicht;</u></p>	<p><b>Art. 6 Abs. 1</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>

	<p><u>b. den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern; und</u>  <u>c. den Emissionen oder dem Verbrauch.</u></p>	
<p><b>Art. 6 Abs. 2</b>  Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der Abgabe herangezogen werden.</p>	<p><b>Art. 6 Abs. 2</b>  Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der <u>LSVA</u> herangezogen werden.</p>	<p><b>Art. 6 Abs. 2</b>  (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p><b>Art. 6 Abs. 3</b>  Zusätzlich kann die Abgabe emissions- oder verbrauchsabhängig erhoben werden.</p>	<p><b>Art. 6 Abs. 3</b>  <u>Die Höhe der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) richtet sich nach der Art und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs.</u></p>	<p><b>Art. 6 Abs. 3</b>  (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
<p><b>Art. 7 Abs. 1</b>  Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</p>	<p><b>Art. 7 Abs. 1</b>  <u>Die Höhe der Abgabe ist so zu bemessen, dass die ungedeckten Infrastrukturkosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit gedeckt sind, soweit der Abgabenhöhe nicht völkerrechtliche Verträge oder der Abgabebemessung erhebungs- und berechnungstechnische Gründe entgegenstehen. Der Ertrag der Abgabe darf die Gesamtheit dieser Kosten nicht übersteigen.</u></p>	<p><b>Art. 7 Abs. 1</b>  <u>Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</u></p>
<p><b>Art. 7 Abs. 2</b>  Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</p>	<p><b>Art. 7 Abs. 2</b>  <u>Die Berechnung der</u> Kosten zulasten der Allgemeinheit <u>wird periodisch nachgeführt.</u> Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen. (vgl. Art. 7 Abs. 3 SVAG)</p>	<p><b>Art. 7 Abs. 2</b>  <u>Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</u></p>
<p><b>Art. 7 Abs. 3</b>  Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</p>	<p><b>Art. 7 Abs. 3</b>  <del>Streichen (neu Abs. 2)</del></p>	<p><b>Art. 7 Abs. 3</b>  <u>Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</u></p>
<p><b>Art. 8 Abs. 1</b>  Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</p>	<p><b>Art. 8 Abs. 1</b></p>	<p><b>Art. 8 Abs. 1</b>  (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>



<p>a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen.</p> <p>b. Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen beträgt der Tarif höchstens 3 Rappen. Der Bundesrat kann diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen um höchstens einen Fünftel reduzieren.</p> <p>c. Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 gilt der jeweilige Tarif als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p>	<p><u>Für die Erhebung der LSVA legt der Bundesrat Abgabekategorien für Fahrzeuge fest.</u></p>	
<p><b>Art. 8 Abs. 2</b> Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabsatz nach Absatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen</p>	<p><b>Art. 8 Abs. 2</b> <u>Dabei berücksichtigt er die Emissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge, insbesondere:</u></p> <p>a. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Schadstoffemissionen</u></p> <p>b. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Treibhausgasemissionen</u> <u>oder</u></p> <p>c. <u>die Energieeffizienz</u></p>	<p><b>Art. 8 Abs. 2</b> <u>Dabei berücksichtigt er die Schadstoffemissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge.</u></p>
<p><b>Art. 8 Abs. 3</b> Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat:</p> <p>a. die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs;</p> <p>b. die Belastung der Volkswirtschaft;</p>	<p><b>Art. 8 Abs. 3</b> <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u></p>	<p><b>Art. 8 Abs. 3</b> <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u></p> <p><u>Er teilt jede Änderung mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren mit.</u></p>

<p>c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden;</p> <p>d. die Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu fördern;</p> <p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen.</p>		
<p><b>Art. 8a Abs. 1</b> (neu)</p>	<p><b>Art. 8a Abs. 1</b> <u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</u> (vgl. Art. 8 Abs. 1 SVAG)</p>	<p><b>Art. 8a Abs. 1</b> Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</p> <p>a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 3,0 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen.</p> <p>b. Der jeweilige Tarif gilt als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p> <p>alternativ:</p> <p><u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</u></p> <p><u>Der gewichtete Durchschnitt der Tarife beträgt höchstens 325 Franken für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 40 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegt. Die Gebühr für die Kategorie mit</u></p>

		<a href="#">dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 Franken.</a>
<b>Art. 8a Abs. 2</b> (neu)	<p><b>Art. 8a Abs. 2</b> <a href="#">Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere:</a></p> <p>a. die Berechnungen der ungedeckten <a href="#">Infrastrukturkosten</a> und der Kosten zulasten der Allgemeinheit; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. a, SVAG)</p> <p>b. die Belastung der Volkswirtschaft <a href="#">durch den Schwerverkehr</a>; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. b, SVAG)</p> <p>c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. c, SVAG)</p> <p><a href="#">d. die Förderung der</a> Wettbewerbsfähigkeit der Bahn; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. d, SVAG)</p> <p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. e, SVAG)</p> <p><a href="#">f. die Teuerung</a> (vgl. Art. 8 Abs. 2, SVAG)</p>	<p><b>Art. 8a Abs. 2</b> <a href="#">Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere:</a></p> <p>a. <a href="#">die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs</a>; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. a, SVAG)</p> <p>b. die Belastung der Volkswirtschaft <a href="#">durch den Schwerverkehr</a>; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. b, SVAG)</p> <p>c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. c, SVAG)</p> <p><a href="#">d. die Förderung der</a> Wettbewerbsfähigkeit der Bahn; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. d, SVAG)</p> <p>e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. e, SVAG)</p> <p><a href="#">f. die Teuerung</a> (vgl. Art. 8 Abs. 2, SVAG)</p>
<b>Art. 8b Abs. 1</b> (neu)	<p><b>Art. 8b Abs. 1</b> <a href="#">Die Zuteilung zur Abgabekategorie erfolgt:</a></p> <p><a href="#">a. bei inländischen Fahrzeugen: bei der Verkehrszulassung;</a></p> <p><a href="#">b. bei ausländischen Fahrzeugen: bei der Einfahrt ins Zollgebiet.</a></p>	<b>Art. 8b Abs. 1</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
<b>Art. 8b Abs. 2</b> (neu)	<b>Art. 8b Abs. 2</b>	<b>Art. 8b Abs. 2</b>

	<u>Erbringt die abgabepflichtige Person keinen Nachweis, zu welcher Kategorie ihr Fahrzeug gehört, so wird dieses der Abgabekategorie mit dem höchsten Tarif zugeteilt.</u>	(gemäss Vernehmlassungsvorlage)
<b>Art. 8b Abs. 3</b> (neu)	<b>Art. 8b Abs. 3</b> <u>Erbringt sie den Nachweis im Nachhinein, so wird das Fahrzeug neu zugeteilt. Wird es dabei einer Abgabekategorie mit einem tieferen Tarif zugeteilt, so hat die abgabepflichtige Person Anspruch auf Rückerstattung der zu viel bezahlten Abgaben abzüglich einer Gebühr für den administrativen Aufwand. Der Bundesrat kann einen Mindestbetrag für die Rückerstattung festlegen.</u>	<b>Art. 8b Abs. 3</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
<b>Art. 11 Abs. 3</b> Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die Abgabe nach Ermessen veranlagt werden.	<b>Art. 11 Abs. 3</b> Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die <b>LSVA</b> nach Ermessen veranlagt werden.	<b>Art. 11 Abs. 3</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
<b>Art. 11 Abs. 4</b> Die Festsetzung der Abgabe kann als automatisierte Einzelentscheidung nach Artikel 21 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.	<b>Art. 11 Abs. 4</b> Die Festsetzung der <b>LSVA</b> kann als automatisierte Einzelentscheidung nach <b>Artikel 12</b> des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.	<b>Art. 11 Abs. 4</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
<b>Art. 19 Abs. 2</b> Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.	<b>Art. 19 Abs. 2</b> Der Bund <u>weist seinen</u> Anteil am Reinertrag <u>dem Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013 zu.</u>	<b>Art. 19 Abs. 2</b> <u>Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u>
<b>Art. 19 Abs. 2bis</b> (neu)	<b>Art. 19 Abs. 2bis</b> <u>Sofern der Bundesrat in der Finanzplanung des Bahninfrastrukturfonds eine angemessene Reserve ausweist, verwendet der Bund die nicht für die Bildung der Reserve benötigten Mittel zum</u>	<b>Art. 19 Abs. 2bis</b> (streichen)

	<u>Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u>	
--	---	--

<b>BUNDESGESETZ ÜBER DIE FÖRDERUNG DES ERWERBS VON ELEKTRISCH ANGETRIEBENEN SCHWEREN MOTORFAHRZEUGEN DES GÜTERVERKEHRS (SR XXX)</b>		
<b>GELTENDES RECHT</b>	<b>VERNEHMLASSUNGSVORLAGE</b>	<b>ANTRAG ASTAG</b>
	<b>Art. 1 Abs. 1</b> <u>Dieses Gesetz regelt die flankierenden Massnahmen im Güterverkehr zur Unterstellung elektrisch angetriebener schwerer Motorfahrzeuge unter die Schwerverkehrsabgabe gemäss Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997 (SVAG).</u>	<b>Art. 1 Abs. 1</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	<b>Art. 1 Abs. 2</b> <u>Als elektrisch angetrieben gilt ein schweres Motorfahrzeug, wenn es batterieelektrisch oder mit Wasserstoffbrennstoffzellen angetrieben werden.</u>	<b>Art. 1 Abs. 2</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	<b>Art. 2 Abs. 1</b> <u>Der Bundesrat kann für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorsehen.</u>	<b>Art. 2 Abs. 1</b> <u>Der Bundesrat sieht für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vor.</u>
	<b>Art. 2 Abs. 2</b> <u>Sieht er einen reduzierten Tarif für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, so entspricht die Reduktion höchstens den folgenden Prozentzahlen:</u>  <u>a. für das erste Jahr: 25 Prozent;</u> <u>b. für das zweite Jahr: 20 Prozent;</u> <u>c. für das dritte Jahr: 15 Prozent;</u> <u>d. für das vierte Jahr: 10 Prozent;</u>	<b>Art. 2 Abs. 2</b> <u>Die reduzierten Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge entsprechen den folgenden Prozentzahlen:</u>  <u>a. für das erste Jahr: mindestens 30 bis höchstens 50 Prozent;</u> <u>b. für das zweite Jahr: mindestens 25 bis höchstens 40 Prozent;</u> <u>c. für das dritte Jahr: mindestens 20 bis höchstens 30 Prozent;</u>

	<u>e. für das fünfte Jahr: 5 Prozent.</u>	<u>d. für das vierte Jahr: mindestens 15 bis höchstens 20 Prozent;</u> <u>e. für das fünfte Jahr: mindestens 5 bis höchstens 10 Prozent.</u>
	<b>Art. 3 Abs. 1</b> <u>Sieht der Bundesrat reduzierte Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, kann er Investitionsbeiträge an den Ersterwerb von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen vorsehen.</u>	<b>Art. 3 Abs. 1</b> <u>Als Alternative zu reduzierten Tarifen sieht der Bundesrat die Gewährung von Investitionsbeiträgen für inländische Fahrzeughalter vor.</u>
	<b>Art. 3 Abs. 2</b> <u>Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag, der nicht für den Bahninfrastrukturfonds nach Artikel 19 Absatz 2bis SVAG benötigt wird, finanziert. Die für die Investitionsbeiträge notwendigen Verpflichtungskredite bedürfen der Bewilligung durch die Bundesversammlung in Form einfacher Bundesbeschlüsse.</u>	<b>Art. 3 Abs. 2</b> <u>Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag finanziert. Die für die Investitionsbeiträge notwendigen Verpflichtungskredite bedürfen der Bewilligung durch die Bundesversammlung in Form einfacher Bundesbeschlüsse.</u>
	<b>Art. 3 Abs. 3</b> <u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens der Summe, die mit dem reduzierten Tarif nach Artikel 2 bei einer durchschnittlichen Transportleistung bis zum Ende der Geltungsdauer dieses Gesetzes eingespart werden kann. Die durchschnittliche Transportleistung wird vom Bundesrat festgelegt.</u>	<b>Art. 3 Abs. 3</b> <u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten.</u>  <u>Das Bundesamt für Verkehr legt die zusätzlichen Investitionskosten einmal pro Jahr pauschal fest.</u>
	<b>Art. 3 Abs. 4</b> <u>Der Investitionsbeitrag wird der Halterin oder dem Halter pro Fahrzeug in Form eines A-Fonds-perdu-Beitrages gewährt.</u>	<b>Art. 3 Abs. 4</b> <u>(gemäss Vernehmlassungsvorlage)</u>
	<b>Art. 3 Abs. 5</b> <u>Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen für die Ausrichtung sowie die Höhe der Beiträge.</u>	<b>Art. 3 Abs. 5</b> <u>(gemäss Vernehmlassungsvorlage)</u>

	<p><b>Art. 4 Abs. 1</b>  <u>Sieht der Bund Investitionsbeiträge nach Artikel 3 vor, kann diese nur in Anspruch genommen werden, wenn bis zum Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) auf die reduzierten Tarife nach Artikel 2 verzichtet wird.</u></p>	<p><b>Art. 4 Abs. 1</b>  (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p><b>Art. 4 Abs. 2</b>  <u>Nach Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung unterstehen die vom Bund nach Absatz 1 mitfinanzierten Fahrzeuge dem reduzierten Tarif nach Artikel 2.</u></p>	<p><b>Art. 4 Abs. 2</b>  (streichen)</p>
	<p><b>Art. 5 Abs. 1</b>  <u>Erreicht ein Fahrzeug die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes nicht, so fordert das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) den Investitionsbeitrag zurück.</u></p>	<p><b>Art. 5 Abs. 1</b>  (streichen)</p>
	<p><b>Art. 5 Abs. 2</b>  <u>Wird ein vom Bund nach Artikel 3 Absatz 1 mitfinanziertes Fahrzeug vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes veräussert und hat es zu diesem Zeitpunkt die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) nicht erreicht, so fordert das BAZG den Investitionsbeitrag zurück.</u></p>	<p><b>Art. 5 Abs. 2</b>  (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p><b>Art. 5 Abs. 3</b>  <u>Die Höhe der Rückforderung nimmt proportional zu den mit dem Fahrzeug zurückgelegten Kilometern ab.</u></p>	<p><b>Art. 5 Abs. 3</b>  (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p><b>Art. 6 Abs. 1</b>  <u>Die Halterin oder der Halter des veräusserten Fahrzeuges muss die Veräusserung nach Artikel 4 Absatz 2 dem BAZG in der von diesem vorgeschriebenen Form melden.</u></p>	<p><b>Art. 6 Abs. 1</b>  (gemäss Vernehmlassungsvorlage)</p>
	<p><b>Art. 7</b></p>	<p><b>Art. 7</b></p>

	<u>Wer gegen die Meldepflicht nach Artikel 6 verstösst, wird mit Busse bestraft.</u>	(gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	<b>Art. 8</b> <u>Hat der Täter durch eine oder mehrere Handlungen die Voraussetzungen für mehrere Bussen nach Artikel 6 erfüllt, so kann das BAZG die Strafe angemessen erhöhen.</u>	<b>Art. 8</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	<b>Art. 9</b> <u>Widerhandlungen werden nach dem Bundesgesetz vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht durch das BAZG verfolgt und beurteilt.</u>	<b>Art. 9</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	<b>Art. 10 Abs. 1</b> <u>Der Bundesrat vollzieht dieses Gesetz.</u>	<b>Art. 10 Abs. 1</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	<b>Art. 10 Abs. 2</b> <u>Er erlässt die Ausführungsvorschriften.</u>	<b>Art. 10 Abs. 2</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	<b>Art. 11 Abs. 1</b> <u>Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.</u>	<b>Art. 11 Abs. 1</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	<b>Art. 11 Abs. 2</b> <u>Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.</u>	<b>Art. 11 Abs. 2</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)
	<b>Art. 11 Abs. 3</b> <u>Dieses Gesetz gilt bis zum ...</u>	<b>Art. 11 Abs. 3</b> (gemäss Vernehmlassungsvorlage)