



Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

23. Mai 2024

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSVA (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, SVAG): Stellungnahme economie suisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 haben Sie uns eingeladen, zur Weiterentwicklung der LSVA Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Wirtschaft bündeln wir die Interessen von 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und insgesamt rund 100'000 Schweizer Unternehmen. Alle diese Mitglieder sind an einem leistungsfähigen, sauberen und kostengünstigen Verkehrssystem interessiert. Dazu gehört ein intakter Güterverkehr, der für die Versorgung der Bevölkerung und der Unternehmen gleichermassen von hoher Bedeutung ist.

Mit der Absicht des Bundesrats, erneuerbar betriebene LKW künftig in die LSVA einzubinden, sind wir grundsätzlich einverstanden. Zwar ist die LSVA-Befreiung für alternative Antriebe aktuell ein wichtiger Anreiz für die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs, die steigenden Marktanteile werden eine Systemintegration mittelfristig jedoch unumgänglich machen. Entscheidend ist, dass in dieser Übergangsphase Planungssicherheit besteht und keine Investitionsanreize zerstört werden. Die Kernelemente der Vernehmlassungsvorlage werden diesem Ziel gerecht. Darüber hinaus darf die Zielfunktion der LSVA jedoch nicht angetastet werden: Das Primärziel ist und bleibt die Internalisierung der ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs, abzüglich des Nutzens. Die Infrastrukturfinanzierung, die Steigerung der Attraktivität des Schienengüterverkehrs und die Verkehrsverlagerung sind Sekundärziele. Eine Änderung des geltenden Kostendeckungsprinzips und eine Streichung der Tarifobergrenzen lehnen wir entschieden ab. Hingegen begrüßen wir die Rücksichtnahme auf die rund siebenjährigen Investitionszyklen bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge. Dieses Prinzip sollte noch stärker im SVAG verankert werden.

Weitere Ausführungen zu unserer Position finden Sie nachfolgend sowie im beiliegenden Fragebogen und in der beiliegenden Synopse.

Ein leistungsfähiger, sauberer und günstiger Güterverkehr als Standortfaktor

Logistik und Güterverkehr sind für das Funktionieren einer Volkswirtschaft unverzichtbar. Dies gilt insbesondere für eine kleine, international vernetzte Volkswirtschaft. Die Schweiz hat die LSVA im Rahmen des Verlagerungsauftrags im Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse ins Leben gerufen und ist damit insgesamt gut gefahren. Der Marktanteil der Schiene liegt heute bei etwa 74 Prozent, ohne dass die Effekte der fertiggestellten NEAT bereits voll spürbar sind. Gleichzeitig ist der Fahrzeugpark auf der Strasse so sauber wie nie zuvor. Der Anteil der Euro 6 Fahrzeuge auf der Strasse lag 2021 bei 80 Prozent, die Fahrleistung älterer Euro-Klassen als 5 lag noch bei 3 Prozent. Die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs konnten somit substantiell reduziert werden. Das ist im Wesentlichen ein Verdienst der LSVA, der noch dazu in einem einigermaßen verträglichen wirtschaftlichen Rahmen erreicht werden konnte.

Gemäss dem Bundesamt für Statistik kommen die Verkehrsnutzenden im Strassengüterverkehr mit schweren Fahrzeugen für 91 Prozent der finalen Kosten auf. 800 Mio. CHF bleiben ungedeckt und werden auf die Allgemeinheit abgewälzt. Somit besteht die Aufgabe der LSVA darin, diese 800 Mio. CHF zusätzlich zu internalisieren.

Es braucht eine Weiterentwicklung der LSVA, keine Ausweitung und keinen Kurswechsel

Vor diesem Hintergrund stellt sich zunächst die Frage, ob die Verlagerungswirkung der LSVA noch gestärkt werden kann. Die Luft wird eindeutig dünner: Mit der Einführung der EURO 7 Norm wird in den nächsten Jahren ein letzter verbesserter Standard für Verbrennungsmotoren eingeführt. Damit ist nochmals eine Ausdifferenzierung der LSVA-Tarife möglich. Zweifellos besteht auch durch die Integration von neuen Antrieben im Gleichschritt mit der EU noch ein zusätzliches Potential. Dennoch ist absehbar, dass die externen Kosten des Schwerverkehrs weiter sinken und irgendwann einmal vollständig internalisiert sind. Dies akzentuiert bereits offenkundige Zielkonflikte: Das Lenkungs- und Internalisierungsziel der LSVA wird damit erreicht, aber das Finanzierungsziel verfehlt. Die Verschiebung der Zielfunktion der LSVA und die Ausweitung können nicht die Lösung dieses Problems sein. Deshalb lehnen wir Änderungen der Netto-Betrachtung (Kosten abzüglich Nutzen des Schwerverkehrs), des Kostendeckungsprinzips und der Tarifobergrenzen kategorisch ab. Die Wirtschaft ist nicht bereit, eine LSVA zu finanzieren, die vorwiegend einen Steuercharakter hat.

Je stärker die externen Kosten des Schwerverkehrs reduziert und internalisiert sind, desto mehr sollte sich die Verlagerungspolitik stattdessen mit der Attraktivität der Schiene befassen. Diese muss weiterhin verlässlicher und kundennäher werden, um zusätzliche Gütermengen anzuziehen. Auch im nördlichen und südlichen NEAT-Zulauf müssen stabile oder zumindest anpassungsfähige Verhältnisse herrschen. Ereignisse wie die Streckensperrung in Rastatt im August 2024 führen zu einem Vertrauensverlust in die Bahn, die auch eine höhere LSVA nicht aufwiegen kann.

Beschränkung der Vorlage auf das Wesentliche

Die Vernehmlassungsvorlage setzt die Kernidee der Systemintegration erneuerbarer Antriebe gut um. Insbesondere wird spürbar auf die Investitionszyklen der Wirtschaft Rücksicht genommen, indem Änderungen an den Rahmenbedingungen jeweils mit siebenjähriger Vorlaufzeit implementiert werden sollen. Dieses Prinzip sollte noch stärker im Entwurf zum SVAG Eingang finden. Auch das vorgesehene Rabattsystem und die Investitionsbeiträge für den Schwerverkehr sind unter diesem Gesichtspunkt positiv zu werten. Die Rabatte verhindern, dass Investitionen kurz vor dem Systemwechsel gehemmt werden. Die Investitionsbeiträge sind insofern zu begrüßen, als dass damit die LSVA direkt der Dekarbonisierung des Strassenverkehrs zugutekommt. Insgesamt sollte sich die Vorlage auf diese Kernelemente beschränken und weitere Eingriffe ins System unterlassen.

Seite 3

Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSV (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes, SVAG): Stellungnahme economiesuisse

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Bei Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

economiesuisse

Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung, Bereichsleiter
Infrastruktur, Energie & Umwelt

Lukas Federer
Stv. Bereichsleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

Beilage erwähnt



Aktenzeichen: BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Fragekatalog zur Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa (Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes SVAG)

Zielsetzungen

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

Wir sind grundsätzlich damit einverstanden, alternative Antriebe künftig in der LSVa zu erfassen. Hingegen lehnen wir Änderungen in der Zielfunktion und Spielregeln der LSVa, wie sie die Vorlage ebenfalls an verschiedenen Stellen enthält, entschieden ab.

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?

Gemäss dem Bundesamt für Statistik kommen die Verkehrsnutzenden im Strassengüterverkehr mit schweren Fahrzeugen für 91 Prozent der finalen Kosten auf. 800 Mio. CHF bleiben ungedeckt und werden auf die Allgemeinheit abgewälzt. Somit besteht die Aufgabe der LSVa darin, diese 800 Mio. CHF zusätzlich zu internalisieren.

<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/kosten-finanzierung.assetdetail.811-2000.html>

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

Gemäss Verlagerungsbericht des Bundes konnte die Anzahl der alpquerenden Lastwagenfahrten u.a. dank der LSVa in den letzten zwanzig Jahren um etwa ein Viertel reduziert werden. Dies bei einem Transportmengenwachstum von etwa X Prozent. Das ist signifikant und in Europa einmalig. Der Marktanteil der Schiene liegt bei etwa 74 Prozent. Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und der Vervollständigung der NEAT sind weitere Marktanteilsgewinne zu erwarten. Der Anteil der Euro 6 Fahrzeuge auf der Strasse lag 2021 bei 80 Prozent, die Fahrleistung älterer Euro-Klassen als 5 lag noch bei 3 Prozent.



Vor diesem Hintergrund stellt sich zunächst die Frage, ob die Verlagerungswirkung der LSVA noch gestärkt werden kann. Zweifellos besteht durch die Integration von neuen Antrieben im Gleichschritt mit der EU noch ein zusätzliches Potential. Da die Strasse aber immer sauberer wird, muss der Fokus der Verlagerungspolitik zwingend auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene schwenken. Diese muss weiterhin verlässlicher und kundennäher werden, um zusätzliche Gütermengen anzuziehen. Auch im nördlichen und südlichen NEAT-Zulauf müssen stabile oder zumindest anpassungsfähige Verhältnisse herrschen. Ereignisse wie die Streckensperrung in Rastatt im August 2024 führen zu einem Vertrauensverlust in die Bahn, die auch eine LSVA nicht aufwiegen kann.

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. Eine Anpassung des Landverkehrsabkommens ist nicht opportun, solange das Verhältnis zu Europa nicht im Rahmen der Bilateralen III stabilisiert wurde.

Zu der vorgeschlagenen 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?

Sofern der Bundesrat aufgrund der Signale der EU im gemischten Ausschuss davon ausgeht, dass diese Auslegung akzeptiert wird: 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?

Die Integration soll frühestens per 2031 erfolgen, um die aktuellen Investitionsanreize aus der LSVA-Befreiung nicht zu zerstören. Der Planungshorizont bei Fahrzeuginvestitionen beträgt rund sieben Jahre, dies sollte in den Rahmenbedingungen berücksichtigt werden.

Zu den vorgeschlagenen Abgabekategorien

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

Ja. Insb. die Einteilung der Abgabekategorien mit sieben Jahren «Vorlaufzeit» erscheint uns sehr sinnvoll. Im Übrigen ist die bestehende Regelung gemäss Art. 14 Abs. 3 SVAV beizubehalten: Fahrzeuge, die der besten Abgabekategorie 3 zugeteilt werden, sollen für sieben Jahre dort verbleiben.

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, wobei wir eine Abklassierung erst nach 2031 und der Systemintegration der elektrischen Fahrzeuge befürworten.

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?

Nur sofern dies nicht zu einer vorzeitigen Abklassierung von Euro-VI-Fahrzeugen führt (siehe vorherige Antwort).

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.

Zu der vorgeschlagenen 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 (siehe Antwort auf Frage 7).

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

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

A priori bestehen Vorbehalte gegenüber einer Förderung. Zum einen sind solche Fördersysteme mit neuen Finanzflüssen (über den Staat) verbunden, die zwangsläufig Reibungsverluste verursachen. Andererseits sind Fördertatbestände erfahrungsgemäss nicht temporär, sondern werden von der Politik perpetuiert. Drittens verstärkt die Zweckbindung der LSVA den Konflikt zwischen Finanzierungs- und Lenkungsziel der LSVA. Aus unserer Sicht ist die LSVA nach wie vor eine Lenkungsabgabe, die möglichst wenig Einnahmen generieren soll, weil die externen Kosten des Schwerverkehrs internalisiert oder reduziert sind. Die LSVA ist hingegen keine Steuer zur fortwährenden Finanzierung von Staatsausgaben.

Trotz diesen kritischen Erwägungen und einer resultierenden Präferenz für ein reines Rabattsystem, unterstützen wir Variante 2. Dies vor allem, da sich im Rahmen der Totalrevision des Güterverkehrs eine massive Umverteilung von der Strasse zur Schiene abzeichnet. Sollte der LSVA im Rahmen dieser Vorlage tatsächlich eine halbe Milliarde Franken entzogen werden, um den Betrieb von SBB Cargo zu finanzieren, ist es im Sinne gleich langer Spiesse absolut gerechtfertigt, dass auch LSVA Gelder direkt für die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs zugeführt werden. Dies hat direkt positive Auswirkungen auf die externen Kosten des Verkehrs und dient somit dem Verfassungsziel der LSVA.

Das vorgeschlagene Rabatt-System müsste angepasst werden, um in der Übergangsphase tatsächlich einen positiven Effekt auf die Elektrifizierung des Schwerverkehrs zu erzielen. Einerseits fordern wir einen Rabatt von 50 Prozent; die vorgeschlagenen 25 Prozent sind zu tief, um den «Systembruch» für Investitionen nahe an 2031 abzufedern. Andererseits lehnen wir die degressive Ausgestaltung ab. Diese wirkt arbiträr und verkompliziert die Planung einer Investition unnötig. Drittens fordern wir, dass die Übergangslösung nicht für fünf Jahre gilt, sondern für sieben Jahre ab Inverkehrsetzung der Fahrzeuge (spätestens 2031). Diese Frist ist kongruent mit den

übrigen Fristen der Vernehmlassungsvorlage und mit den Investitionszyklen im Schwerverkehr.

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

Siehe Antwort auf Frage 12.

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

Die Transportleistung als Bemessungsgrundlage erscheint uns wenig zielführend. Dies führt zu unverhältnismässigem Vollzugsaufwand und hat im Übrigen nichts mit den unternehmerischen Realitäten zu tun (die Transportleistung ist nicht allein ausschlaggebend für eine Investitionsentscheidung). Stattdessen würden wir pauschale Beiträge bevorzugen.

Rechtsanpassungen

15. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Unsere Kommentare und Änderungsanträge zur Synopse finden Sie nachfolgend.

Weitere Bemerkungen

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

Nein.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Siehe Vernehmlassungsantwort. Wir betonen insbesondere die Ablehnung ggü. Änderungen am Kostendeckungsprinzip und an der Streichung der Tarifobergrenzen.

Geltendes SVAG	VE-SVAG	Antrag economiesuisse
<p>Art. 1 Abs. 1 Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.</p>	<p>Art. 1 Abs. 1 Mit der <u>leistungsabhängigen</u> Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren <u>Infrastrukturkosten</u> und <u>die ihm zurechenbaren</u> Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.</p>	<p>Art. 1 Abs. 1 Wir beantragen die Beibehaltung des Konzepts der Wegekosten gem. geltendem Recht.</p>
<p>Art. 4 Abs. 2 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>Art. 4 Abs. 2 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>Art. 4 Abs. 2 Keine Stellungnahme.</p>
<p>Art. 6 Abs. 1 Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern.</p>	<p>Art. 6 Abs. 1 <u>Die Höhe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) richtet sich für jedes Fahrzeug nach:</u> <u>a. dem höchstzulässigen Gesamtgewicht;</u> <u>b. den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern; und</u> <u>c. den Emissionen oder dem Verbrauch.</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 1 Im Hinblick auf die Differenzierung zwischen elektrischen Fahrzeugen und konventionellen Antrieben macht die Ergänzung Sinn. Wir beantragen allerdings eine Beschränkung von lit. c auf «Emissionen».</p>
<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der Abgabe herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der <u>LSVA</u> herangezogen werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 2 Keine Stellungnahme.</p>
<p>Art. 6 Abs. 3 Zusätzlich kann die Abgabe emissions- oder verbrauchsabhängig erhoben werden.</p>	<p>Art. 6 Abs. 3 <u>Die Höhe der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) richtet sich nach der Art und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs.</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 3 Keine Stellungnahme.</p>
<p>Art. 7 Abs. 1 Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und</p>	<p>Art. 7 Abs. 1 <u>Die Höhe der Abgabe ist so zu bemessen, dass die</u></p>	<p>Art. 7 Abs. 1 Wir beantragen die Beibehaltung des geltenden</p>

<p>die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</p>	<p><u>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>Rechts. Die Zielfunktion der LSVA sollte nicht angetastet werden. Der ergänzende Hinweis auf das LVA wirkt redundant.</p>
<p>Art. 7 Abs. 2 Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.</p>	<p>Art. 7 Abs. 2 <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>Art. 7 Abs. 2 Wir beantragen die Beibehaltung des geltenden Rechts. Die Netto-Betrachtung von Kosten und Nutzen ist aus Sicht der Wirtschaft zentral. Die Zielfunktion der LSVA sollte nicht verschoben werden.</p>
<p>Art. 7 Abs. 3 Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</p>	<p>Art. 7 Abs. 3 <i>Streichen (neu Abs. 2)</i></p>	<p>Art. 7 Abs. 3 In Konsequenz der Position zu Abs. 1 fordern wir die Beibehaltung des geltenden Rechts.</p>
<p>Art. 8 Abs. 1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen. 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. c. Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 gilt der jeweilige Tarif als Durchschnitt; er wird bei 	<p>Art. 8 Abs. 1 <u>Für die Erhebung der LSVA legt der Bundesrat Abgabekategorien für Fahrzeuge fest.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 1 Keine Stellungnahme.</p>

<p>Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.</p>		
<p>Art. 8 Abs. 2 Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabesatz nach Absatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen</p>	<p>Art. 8 Abs. 2 <u>Dabei berücksichtigt er die Emissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge, insbesondere:</u> a. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Schadstoffemissionen</u> b. <u>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Treibhausgasemissionen oder</u> c. <u>die Energieeffizienz</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 2 Wir beantragen eine Beschränkung der neuen Bestimmung auf die Emissionen und die Streichung des Verbrauchs, resp. der der Energieeffizienz als massgebende Grössen.</p>
<p>Art. 8 Abs. 3 Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat: a. die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs; b. die Belastung der Volkswirtschaft; c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; d. die Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu fördern; e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen.</p>	<p>Art. 8 Abs. 3 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 3 Wir unterstützen die vorgeschlagene Änderung, fordern jedoch ergänzend die Formalisierung der beabsichtigten Regelung, dass Änderungen mit sieben Jahren Vorlaufzeit kommuniziert werden.</p>
<p>Art. 8a Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8a Abs. 1 <u>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest. (vgl. Art. 8 Abs.1 SVAG)</u></p>	<p>Art. 8a Abs. 1 Wir unterstützen hier die die Position des Nutzfahrzeugverbandes ASTAG und fordern folgende Änderung: 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>Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest.</p> <p>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 dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 Franken.</p>
<p>Art. 8a Abs. 2 (neu)</p>	<p>Art. 8a Abs. 2 <u>Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere:</u></p> <p>a. die Berechnungen der ungedeckten <u>Infrastrukturkosten</u> und der Kosten zulasten der Allgemeinheit; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. a, SVAG)</p> <p>b. die Belastung der Volkswirtschaft <u>durch den Schwerverkehr</u>; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. b, SVAG)</p>	<p>Art. 8a Abs. 2 Wir beantragen die Beibehaltung des Konzepts der Wegekosten gem. geltendem Recht sowie der Netto-Betrachtung von Kosten und Nutzen des Verkehrs. Die Zielfunktion der LSVA sollte nicht angetastet werden.</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><u>d. die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn; (vgl. Art. 8 Abs. 3 Lit. d, SVAG)</u></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><u>f. die Teuerung (vgl. Art. 8 Abs. 2, SVAG)</u></p>	
<p>Art. 8b Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 1 <u>Die Zuteilung zur Abgabekategorie erfolgt:</u></p> <p><u>a. bei inländischen Fahrzeugen: bei der Verkehrszulassung;</u></p> <p><u>b. bei ausländischen Fahrzeugen: bei der Einfahrt ins Zollgebiet.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 1 Einverstanden.</p>
<p>Art. 8b Abs. 2 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 2 <u>Erbringt die abgabepflichtige Person keinen Nachweis, zu welcher Kategorie ihr Fahrzeug gehört, so wird dieses der Abgabekategorie mit dem höchsten Tarif zugeteilt.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 2 Einverstanden.</p>
<p>Art. 8b Abs. 3 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 3 <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</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 3 Einverstanden.</p>

	<u>Rückerstattung festlegen.</u>	
Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die Abgabe nach Ermessen veranlagt werden.	Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die <u>LSVA</u> nach Ermessen veranlagt werden.	Art. 11 Abs. 3 Einverstanden.
Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der Abgabe kann als automatisierte Einzelentscheidung nach Artikel 21 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.	Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der <u>LSVA</u> kann als automatisierte Einzelentscheidung nach <u>Artikel 12</u> des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.	Art. 11 Abs. 4 Einverstanden.
Art. 19 Abs. 2 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.	Art. 19 Abs. 2 Der Bund <u>weist seinen</u> Anteil am Reinertrag <u>dem</u> <u>Bahninfrastrukturfonds nach dem</u> <u>Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013 zu.</u>	Art. 19 Abs. 2 Wir beantragen die Beibehaltung des geltenden Rechts. Die Zielfunktion der LSVA sollte nicht angetastet werden.
Art. 19 Abs. 2bis (neu)	Art. 19 Abs. 2bis <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 Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u>	Art. 19 Abs. 2bis Diese Bestimmung bringt im Vergleich zum bestehenden Recht keinen Mehrwert. Wir beantragen deshalb die Streichung. Die Zielfunktion der LSVA sollte nicht angetastet werden.