

swisscleantech | Limmatstrasse 183, CH-8005 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Mittwoch, 22. Mai 2024

Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerver- kehrsabgabe LSVA

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA Stellung nehmen zu können.

Als branchenübergreifender Wirtschaftsverband mit einem Fokus auf Klima- und Energiepolitik setzt sich swisscleantech schon seit über 15 Jahren für eine CO₂-freie Mobilität ein. Mit einem Drittel der Gesamtemissionen der Schweiz ist der Verkehr aktuell der emissionsintensivste Sektor. Mehr als ein Fünftel dieser Emissionen sind wiederum auf den Güterverkehr auf der Strasse zurückzuführen. Mit 7% der Gesamtemissionen trägt der Güterverkehr demnach eine grosse Verantwortung auf dem Weg Richtung Netto-Null. Nebst der Verlagerung auf die Schiene stellt die Umstellung auf alternative Antriebe eine zentrale Massnahme in der Dekarbonisierung dar.

Dank der Befreiung von der LSVA hat der Gesamtkostenvergleich mit herkömmlichen Diesel-LKW dazu geführt, dass in den letzten Jahren eine steigende Anzahl an Transportunternehmen in elektrisch angetriebene Fahrzeuge investiert haben – allen voran in E-LKW. So waren 2023 bereits 4.2% der neu zugelassenen LKW batterieelektrisch. Doch mit der steigenden Diffusion der Fahrzeuge hat die Befreiung zunehmende Mindereinnahmen für die LSVA zur Folge.

Ziel der präsentierten Vorlage muss sein, die Integration der klimafreundlichen Fahrzeuge so zu gestalten, dass die Diffusion der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge nicht ausgebremst wird. In diesem Sinne swisscleantech begrüsst zahlreiche Aspekte der Vorlage. Jedoch besteht bei verschiedenen Aspekten Bedarf an entscheidenden Nachbesserungen.

Einbezug der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge

swisscleantech begrüsst es, dass auch elektrisch angetriebene Fahrzeuge künftig der LSVA-Pflicht unterstellt werden sollen. Auch wenn sie dank ihres CO₂-freien Betriebes einen grossen Klimavorteil gegenüber herkömmlichen Diesel-LKW vorweisen, verursachen sie Kosten (Infrastruktur, Stau etc.), für die sie mit der aktuellen Befreiung nicht aufkommen. Mit zunehmender Diffusion dieser Fahrzeuge ist dies zunehmend nicht haltbar, ohne die verfassungsmässigen Ziele der LSVA zu gefährden.

Flankierende Massnahmen

Gleichzeitig ist es wichtig, dass die Marktdiffusion der klimafreundlicheren Fahrzeuge nicht durch die neue LSVA-Pflicht gebremst wird. In dem Sinne sind die flankierenden Massnahmen zentral für diese Vorlage.

Variante II wird begrüsst

Von den zwei Varianten – Variante I (Rabattsystem) und Variante II (Rabattsystem & Investitionsbeiträge) – ist Variante II klar zu bevorzugen. Variante I würde dazu führen, dass eine bestehende Ungleichbehandlung weitergeführt würde: Bereits heute profitieren vor allem grössere Transportunternehmen, welche die beachtlichen Investitionen in Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur finanziell stemmen können, von der LSVA-Befreiung. Und je mehr Kilometer ein Unternehmen absolviert, umso mehr schlägt sich die LSVA-Befreiung bzw. -Rabattierung im Gesamtkostenvergleich zum Vorteil der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge nieder. Damit der Umstieg auf diese Fahrzeuge auch für kleinere Transportunternehmen und solche mit kürzeren Fahrdistanzen finanziell attraktiver wird, ist eine alternative Förderung in der Form von Investitionsbeiträgen unerlässlich. Mithilfe dieser können auch kleinere Unternehmen die höheren Initialkosten bewältigen und auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge umsteigen. Mit der in Variante II vorgesehenen Wahlfreiheit wird den verschiedenen Realitäten der Unternehmen Rechnung getragen.

Flexiblere Ausgestaltung

Gleichzeitig sind bei den flankierenden Massnahmen entscheidende Nachbesserungen notwendig. Im Bericht des Bundes wird korrekterweise anerkannt, dass die Entwicklung der Marktdiffusion von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in den nächsten Jahren mit vielen Unsicherheiten verbunden ist und daher schwierig zu prognostizieren ist. Gleichzeitig die Rabatte gegen oben auf 25% (und gegen unten auf 0%) zu begrenzen, ist jedoch inkonsequent und gefährlich. Denn es ist nicht auszuschliessen, dass die Gesamtkosten für die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge auch 2030 noch so hoch sind, dass eine 25%-Befreiung nicht ausreicht, um ihren Betrieb kompetitiv zu machen. In einem solchen Fall würde dies zu einer deutlichen Ausbremsung der Marktdiffusion führen – etwas, was die flankierenden Massnahmen gerade verhindern sollen.

Daher braucht es eine engere Kopplung vom Rabattsystem an die Marktdiffusion. Gleichzeitig ist es für Unternehmen und ihre Planung zentral, mit genug Vorlauf die zu erwartenden Kosten möglichst gut kennen. Dies mit der teils dynamischen Preisentwicklung (Fahrzeuge, Infrastruktur, Strom etc.) zu vereinen, ist eine grosse

Herausforderung. Um beiden dieser Tatsachen gerecht zu werden, beantragt swisscleantech, dass der Maximalrabatt mindestens verdoppelt und ergänzend ein Mindestrabatt vorgesehen wird:

Jahr	Mindestrabatt	Maximalrabatt
1	30%	50%
2	25%	40%
3	20%	30%
4	15%	20%
5	5%	10%

Mit einem solchen Modell besteht die Gefahr eines potenziellen Konflikts zwischen Marktdiffusion und Einbussen bei den LSVA-Einnahmen. So ist es nicht auszuschliessen, dass die Preise für den Betrieb eines elektrisch angetriebenen Fahrzeuges – v.a. in Bezug auf die Anschaffung des Fahrzeuges und den Aufbau der Ladeinfrastruktur – in den nächsten Jahren so stark sinken, dass z.B. ein Rabatt von 30% im ersten Jahr nicht mehr angebracht wäre und zu «unnötigen» Mindereinnahmen führen würde. Doch in Anbetracht der Investitionszyklen bei Fahrzeugen und der Dringlichkeit des Umstiegs auf alternative Antriebe sind allfällige kurzfristige Mindereinnahmen in Kauf zu nehmen – vor allem in Anbetracht der Prognose, dass die Transportleistung auf der Strasse auch künftig zunehmen und zu Mehreinnahmen bei der LSVA führen wird.

Planungs- und Investitionssicherheit

Damit die Unternehmen beim Umstieg auf klimafreundlichere Antriebe ausreichend Planungs- und Investitionssicherheit haben, braucht es bei den flankierenden Massnahmen eine Umsetzungsgarantie. Die aktuellen «kann»-Formulierungen, sowohl beim Rabattsystem als auch bei den Investitionsbeiträgen, sind unzureichend, um diese Sicherheiten zu gewährleisten.

Zudem ist basierend auf dem Gesetzestext noch unklar, wie die Investitionsbeiträge berechnet und ausgezahlt werden sollen und zu was für einem administrativen Mehraufwand sie führen werden. Auch die angedachte Rückzahlung bei Nicht-Erfüllen der durchschnittlichen Fahrleistung lässt viele Fragen offen. Hier braucht es dringend eine neue Lösung, von der auch kleinere Unternehmen, sowie jene, die hauptsächlich im Nahverkehr tätig sind, profitieren können. Ziel der Lösung muss dabei stets sein, dass ein angemessener Anteil der Mehrkosten gefördert wird. Denkbar sind hier Lösungen wie jene bei Art. 41a im neuen CO₂-Gesetz, gemäss dem Betriebe des öffentlichen Verkehrs bei der Beschaffung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb mit 75% der

Mehrkosten unterstützt werden (im Regionalverkehr). Länder wie Deutschland handhaben es bei LKW mit alternativen Antrieben ähnlich und fördern 80% der Mehrkosten.

Änderungen Fahrzeugkategorien

Der Bund sieht vor, neu 7 Jahre im Voraus zu kommunizieren, mit welchen Änderungen der Kriterien für die Abgabekategorieeinteilung zu rechnen sein wird. Dies wird ausdrücklich begrüsst. Unverständlich ist jedoch, wieso diese neue Bestimmung nur auf Verordnungsstufe geregelt wird. Um der Branche wirkliche Planungssicherheit zu gewähren, muss die Bestimmung auf der Gesetzesstufe festgehalten werden.

Wichtig ist zudem, dass diese Planungssicherheit auch in Bezug auf die künftige Einführung der EURO-VII-Norm – und der wahrscheinlich damit verbundenen Abklassierung der EURO-VI-Fahrzeuge – gewährleistet wird. Hier soll ebenfalls mindestens 7 Jahre im Voraus kommuniziert werden, wenn eine Abklassierung vorgesehen ist.

Förderung weiterer klimafreundlicher Technologien

In der Dekarbonisierung des Güterverkehrs werden neben den elektrisch angetriebenen Fahrzeugen und der Verlagerung auf die Schiene weitere Technologien eine wichtige Rolle spielen – vor allem kurz- bis mittelfristig. Damit Emissionsreduktionen auch dank erneuerbaren Treibstoffen oder innovativen Systemen wie dem Mobile Carbon Capture möglich werden, müssen diese finanziell kompetitiv sein – ansonsten werden sie von den Transportunternehmen nicht eingesetzt.

Ein Ansatz wäre, die CO₂-Emissionen eines Lastwagens als Basis für die Einteilung in die Abgabekategorien zu nehmen. Ein Wandel hin zu einem System mit CO₂-basierten Abgabekategorien würde jedoch eine Neuverhandlung des Landesverkehrsabkommens mit der Europäischen Union bedeuten. In Anbetracht des aktuellen Standes der Beziehungen mit der EU ist dies nicht realistisch. Es ist daher nachvollziehbar, dass zum aktuellen Zeitpunkt erneuerbare Treibstoffe und weitere klimafreundlichen Technologien nicht über die LSVa gefördert werden können.

Umso wichtiger ist es, dass diese Technologien in der Zwischenzeit über andere Instrumente gefördert werden – stets mit der Kostenparität gegenüber dem Betrieb von konventionellen Diesel-LKW als Ziel. Die erneuerbaren Treibstoffe wurden im Rahmen des revidierten CO₂-Gesetzes weiterhin von der Mineralölsteuer befreit. Für swisscleantech ist das die Mindestmassnahme. Weitere Massnahmen sind zu prüfen, um den Einsatz von erneuerbaren Treibstoffen kompetitiv zu machen. Entscheidend dabei ist stets, dass vorgeschrieben – und durchgesetzt – wird, dass die Produktion der erneuerbaren Treibstoffe nicht in Konkurrenz zur Lebensmittelproduktion steht, sondern nur auf Abfällen und Reststoffen basiert.

Nebst erneuerbaren Treibstoffen werden aktuell weitere innovative Ansätze entwickelt, die eine entscheidende Rolle in der Dekarbonisierung spielen können. QAPTIS, ein Spin-off der EPFL, entwickelt ein mobiles Carbon Capture System, welches bis zu 90% der Emissionen direkt am Lastwagen einfängt, welche später einlagert werden können. Vor allem in der Übergangsphase der nächsten 20-25 Jahre, in der Unternehmen von herkömmlichen auf alternative Antriebe umsteigen, können solche Technologien

entscheidend zu Emissionsreduktionen beitragen. Hier ist zwingend zu prüfen, wie diese Technologien gefördert werden und damit einen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten können.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Dr. Christian Zeyer
Co-Geschäftsführer



Gregory Germann
Mobilität

Anhang 1: Fragekatalog

Zielsetzungen

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

Ja. Dass aktuell elektrisch angetriebene Fahrzeuge nicht LSVA-pflichtig sind und dadurch im Gesamtkostenvergleich bereits heute oftmals besser als Diesel-LKW abschneiden, ist im Sinn der klimatauglichen Wirtschaft. Gleichzeitig übernehmen sie wegen der Befreiung viel weniger der von ihnen verursachten externen Kosten, was mittelfristig die Ziele der LSVA gefährdet; dies ist nicht haltbar. Hier gilt es, die Deckung der externen Kosten wieder zu steigern, ohne dabei die Marktdiffusion der klimafreundlicheren Fahrzeuge zu bremsen.

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?*

swisscleantech setzt sich schon immer für eine möglichst starke Internalisierung der externen Kosten ein. Dass die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge ebenfalls der LSVA-Pflicht unterstellt werden – und dabei in die günstigste Kategorie kommen –, ist daher richtig. Denn auch wenn sie vor Ort weniger klimaschädliche Emissionen verursachen, verantworten sie andere externe Kosten wie z.B. Infrastrukturkosten.

Die Zahlen des ARE zeigen, dass die externen Kosten aktuell nur zu 62% durch gedeckt werden. Idealerweise wäre der Kostendeckungsgrad höher. Das bedeutet jedoch nicht, dass dieser künftig als erste Massnahme erhöht werden soll. Im Sinne des fairen Wettbewerbs wäre es z.B. prüfenswert, zuerst den Kostendeckungsgrad bei den Lieferwagen unter 3.5t zu steigern. So wäre es prüfenswert, eine LSVA-Pflicht auch für jene Fahrzeuge einzuführen.

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

Grundsätzlich muss ein höherer Anteil des Schienenverkehrs am Modalsplit das Ziel sein. Dass die LSVA, sprich eine Verteuerung des Güterverkehrs auf der Strasse, dies allein erreicht, ist unrealistisch. Hier braucht es sich ergänzende Push-und-Pull-Massnahmen, die im Zusammenspiel den Schienenverkehr attraktiver machen. Gleichzeitig muss gemäss Verlagerungsbericht anerkannt werden, dass durch Verzögerungen beim Ausbau des Schienenverkehrs im Ausland die Attraktivität des Schienenverkehrs trotz Fertigstellung und Inbetriebnahme der NEAT nicht signifikant gesteigert werden konnte.

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 Änderung des Abkommens ist in Anbetracht des aktuellen Schweiz-europäischen Kontextes nicht realistisch und eine Weiterentwicklung der LSVA soll nicht von diesen unsicheren Entwicklungen anhängig sein.

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 Landverkehrs-abkommens (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?*

Früher als 2031 soll die Integration nicht erfolgen. Denn die Branche braucht die Investitions- und Planungssicherheit, die im Rahmen des CO₂-Gesetzes und der dort von Bundesrat Rösli mündlich zugesicherten Befreiung bis 2030 gewährt wurde.

Auch eine spätere Integration erachten wir als problematisch. Falls die Mehrkosten des Betriebs eines elektrisch angetriebenen Fahrzeugs 2031 weiterhin hoch und die Marktdiffusion der Fahrzeuge weiterhin tief sind, soll der Umstieg mit entsprechenden Rabatten und Investitionsbeiträgen gefördert werden. Im Sinne der Planungssicherheit brauchen die Unternehmen jedoch so früh wie möglich Gewissheit darüber, ab wann die Fahrzeuge integriert werden und zu welchem (ungefähren) Tarif.

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.

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?*

swisscleantech kann der Abklassierung zustimmen, sofern sie im Gesetz auf einen Zeitpunkt nach Einführung der EURO-Norm VII festgeschrieben wird (z.B. im 7. Jahr nach Einführung).

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.

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. Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, wieso dieser Vorschlag nicht auf Gesetzesstufe festgehalten wird. Dies ist im Sinne der Planungs- und Investitionssicherheit bei den Unternehmen absolut notwendig.

Zu den Anreizinstrumenten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

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

swisscleantech favorisiert klar Variante 2.

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

Variante I würde dazu führen, dass eine bestehende Ungleichbehandlung weitergeführt würde: Bereits heute profitieren vor allem grössere Transportunternehmen, welche die signifikanten Investitionen in Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur finanziell stemmen können, von der LSVA-Befreiung. Und je mehr Kilometer ein Unternehmen absolviert, umso mehr schlägt sich die LSVA-Befreiung im Gesamtkostenvergleich nieder. Damit der Umstieg auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge auch für kleinere Transportunternehmen bzw. solche mit kürzeren Fahrdistanzen finanziell attraktiver wird, ist eine alternative Förderung in der Form von Investitionsbeiträgen unerlässlich. Mithilfe dieser können auch kleinere Unternehmen die höheren Initialkosten bewältigen. Mit der in Variante II vorgesehenen Wahlfreiheit wird den verschiedenen Ansprüchen von Gross- und Kleinunternehmen Rechnung getragen.

Wichtig ist beim Rabattsystem zudem eine Kopplung der Rabatte an die Marktdiffusion. Hierfür braucht es höhere Maximalrabatte sowie Minimalrabatte (s. 3).

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

swisscleantech spricht sich gegen eine Ausrichtung der Investitionsbeiträge an die durchschnittliche Transportleistung aus. Investitionsbeiträge sollen sich an den Mehrkosten des Betriebs eines elektrisch angetriebenen Fahrzeugs richten und einen angemessenen Anteil abdecken.

Rechtsanpassungen

15. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

swisscleantech begrüsst die grundsätzliche Stossrichtung der Anpassungen, sieht jedoch in verschiedenen Punkten Bedarf für zentrale Nachbesserungen (siehe oben).

Weitere Bemerkungen

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

Verschärfung der CO₂-Neuwagenflottenziele für schwere Nutzfahrzeuge bis 2030 mindestens im Gleichschritt mit der EU. In der Botschaft soll dies unter Änderungen andere Erlasse umgesetzt werden. Die EU hat das Verminderungsziele für 2030 bereits von minus 30% (wie im CO₂-Gesetz der Schweiz beschlossen) auf minus 45% verschärft und zusätzlich weitere Ziele, bspw. für Sattelaufleger, beschlossen. Zudem hat die EU auch Ziele für die mittelfristige Zukunft beschlossen: Die CO₂-Emissionen von neuen Lastwagen sollen künftig gegenüber dem Ausgangsjahr 2019 ab dem Jahr 2035 um 65 Prozent und ab dem Jahr 2040 um 90 Prozent reduziert werden. Diese Ziele müssten allerspätestens mit dem neuen CO₂-Gesetz für die Jahre ab 2030 beschlossen werden. Die Schweiz soll sich den Bestrebungen der EU anschliessen und einen weniger ambitionierten Swiss Finish vermeiden.

Ausweitung LSVA-Pflicht: Gerade bei Fahrzeugen mit einem Gewicht von 2.5-3.5t wächst die Verkehrsleistung deutlich, während (bzw. wohl auch weil) sie nicht der LSVA-Pflicht unterstellt sind. Während also der Schwerverkehr für einen grossen Anteil an den durch ihn generierten externen Kosten aufkommt, ist dies bei Lieferwagen aktuell nicht der Fall. Dies hat negative Folgen für den Wettbewerb, die Verlagerung auf die Schiene und das Klima. In diesem Zusammenhang muss schnellstmöglich eine Diskussion darüber geführt werden, ab wann und in welcher Form leichtere Fahrzeuge im Güterverkehr der LSVA-Pflicht unterstellt werden sollen.

17. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Anhang 2: Synopsis

SCHWERVERKEHRSABGABEGESETZ SVAG (SR 641.81)		
Geltendes Recht	Vernehmlassungsvorlage	Antrag swisscleantech
<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 leistungsabhängigen 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 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der</p>	<p>Art. 4 Abs. 2 Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der</p>	<p>Art. 4 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

<p>Bundesrat kann die Abgabe nach Fahrzeugkategorien abstufen.</p>	<p>Bundesrat kann <u>diesen Betrag an die Teuerung anpassen. Er kann Abgabekategorien für Fahrzeuge festlegen.</u></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></p> <ul style="list-style-type: none"> a. <u>dem höchstzulässigen Gesamtgewicht;</u> b. <u>den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern; und</u> c. <u>den Emissionen oder dem Verbrauch.</u> 	<p>Art. 6 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></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 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 6 Abs. 3</p>	<p>Art. 6 Abs. 3 <u>Die Höhe der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) richtet sich nach der</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 3 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

<p>Zusätzlich kann die Abgabe emissions- oder verbrauchsabhängig erhoben werden.</p>	<p><u>Art und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs.</u></p>	
<p>Art. 7 Abs. 1 Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.</p>	<p>Art. 7 Abs. 1 <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>Art. 7 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></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 Kosten zulasten der Allgemeinheit wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</u></p>	<p>Art. 7 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></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 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 8 Abs. 1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</p> <ul 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. 	<p>Art. 8 Abs. 1 <u>Für die Erhebung der LSVÄ legt der Bundesrat Abgabekategorien für Fahrzeuge fest.</u></p>	<p>Art. 8 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></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>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></p> <ul style="list-style-type: none"> 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>Art. 8 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 8 Abs. 3 Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die 	<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 <u>Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.</u></p>

<p>externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs;</p> <p>b. die Belastung der Volkswirtschaft;</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><u>Er teilt jede Änderung mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren mit.</u></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.</u></p>	<p><i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></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>Art. 8a Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> a. <u>die Berechnungen der ungedeckten Infrastrukturkosten und der Kosten zulasten der Allgemeinheit;</u> b. <u>die Belastung der Volkswirtschaft durch den Schwerverkehr;</u> c. <u>die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden;</u> d. <u>die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn;</u> e. <u>die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen;</u> f. <u>die Teuerung</u> 	
<p>Art. 8b Abs. 1 (neu)</p>	<p>Art. 8b Abs. 1 <u>Die Zuteilung zur Abgabekategorie erfolgt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. <u>bei inländischen Fahrzeugen: bei der Verkehrszulassung;</u> b. <u>bei ausländischen Fahrzeugen: bei der Einfahrt ins Zollgebiet.</u> 	<p>Art. 8b Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></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 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></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 Rückerstattung festlegen.</u></p>	<p>Art. 8b Abs. 3 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die Abgabe nach Ermessen veranlagt werden.</p>	<p>Art. 11 Abs. 3 Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die <u>LSVA</u> nach Ermessen veranlagt werden.</p>	<p>Art. 11 Abs. 3 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

<p>Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der Abgabe kann als automatisierte Einzelentscheidung nach Artikel 21 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.</p>	<p>Art. 11 Abs. 4 Die Festsetzung der <u>LSVA</u> kann als automatisierte Einzelentscheidung nach Artikel 12 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 erfolgen.</p>	<p>Art. 11 Abs. 4 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>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.</p>	<p>Art. 19 Abs. 2 <u>Der Bund weist seinen Anteil am Reinertrag dem Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013 zu.</u></p>	<p>Art. 19 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
<p>Art. 19 Abs. 2^{bis} <i>(neu)</i></p>	<p>Art. 19 Abs. 2^{bis} <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</u></p>	<p>Art. 19 Abs. 2^{bis} <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

	<u>Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</u>	
--	--	--

BUNDESGESETZ ÜBER DIE FÖRDERUNG DES ERWERBS VON ELEKTRISCH ANGETRIEBENEN SCHWEREN MOTORFAHRZEUGEN DES GÜTERVERKEHRS		
Geltendes Recht	Vernehmlassungsvorlage	Antrag swisscleantech
	<p>Art. 1 Abs. 1 <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></p>	<p>Art. 1 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 1 Abs. 2 <u>Als elektrisch angetrieben gilt ein schweres Motorfahrzeug, wenn es batterieelektrisch oder mit Wasserstoffbrennstoffzellen angetrieben werden.</u></p>	<p>Art. 1 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat kann für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorsehen.</u></p>	<p>Art. 2 Abs. 1 <u>Der Bundesrat sieht für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vor.</u></p>

	<p>Art. 2 Abs. 2</p> <p><u>Sieht er einen reduzierten Tarif für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, so entspricht die Reduktion höchstens den folgenden Prozentzahlen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. <u>für das erste Jahr: 25 Prozent;</u> b. <u>für das zweite Jahr: 20 Prozent;</u> c. <u>für das dritte Jahr: 15 Prozent;</u> d. <u>für das vierte Jahr: 10 Prozent;</u> e. <u>für das fünfte Jahr: 5 Prozent.</u> 	<p>Art. 2 Abs. 2</p> <p><u>Die reduzierten Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge entsprechen den folgenden Prozentzahlen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. <u>für das erste Jahr: mindestens 30 und höchstens 50 Prozent;</u> b. <u>für das zweite Jahr: mindestens 25 und höchstens 40 Prozent;</u> c. <u>für das dritte Jahr: mindestens 20 und höchstens 30 Prozent;</u> d. <u>für das vierte Jahr: mindestens 15 und höchstens 20 Prozent;</u> e. <u>für das fünfte Jahr: mindestens 5 und höchstens 10 Prozent.</u>
	<p>Art. 3 Abs. 1</p> <p><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></p>	<p>Art. 3 Abs. 1</p> <p><u>Als Alternative zu reduzierten Tarifen sieht der Bundesrat die Gewährung von Investitionsbeiträgen für inländische Fahrzeughalter vor.</u></p>

	<p>Art. 3 Abs. 2</p> <p><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></p>	<p>Art. 3 Abs. 2</p> <p><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></p>
	<p>Art. 3 Abs. 3</p> <p><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></p>	<p>Art. 3 Abs. 3</p> <p><u>Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten.</u></p> <p><u>Das Bundesamt für Verkehr legt die zusätzlichen Investitionskosten einmal pro Jahr pauschal fest.</u></p>

	<p>Art. 3 Abs. 4 <u>Der Investitionsbeitrag wird der Halterin oder dem Halter pro Fahrzeug in Form eines A-Fonds-perdu-Beitrages gewährt.</u></p>	<p>Art. 3 Abs. 4 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 3 Abs. 5 <u>Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen für die Ausrichtung sowie die Höhe der Beiträge.</u></p>	<p>Art. 3 Abs. 5 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 4 Abs. 1 <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>Art. 4 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 4 Abs. 2 <u>Nach Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung unterstehen die vom Bund nach Absatz 1 mitfinanzierten Fahrzeuge dem reduzierten Tarif nach Artikel 2.</u></p>	<p>Art. 4 Abs. 2 <i>streichen</i></p>

	<p>Art. 5 Abs. 1</p> <p><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>Art. 5 Abs. 1</p> <p><i>streichen</i></p>
	<p>Art. 5 Abs. 2</p> <p><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>Art. 5 Abs. 2</p> <p><i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 5 Abs. 3</p> <p><u>Die Höhe der Rückforderung nimmt proportional zu den mit dem Fahrzeug zurückgelegten Kilometern ab.</u></p>	<p>Art. 5 Abs. 3</p> <p><i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

	<p>Art. 6 Abs. 1 <u>Die Halterin oder der Halter des veräus- serten Fahrzeuges muss die Veräusse- rung nach Artikel 4 Absatz 2 dem BAZG in der von dieser vorgeschriebenem Form melden.</u></p>	<p>Art. 6 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 7 <u>Wer gegen die Meldepflicht nach Artikel 6 verstösst, wird mit Busse bestraft.</u></p>	<p>Art. 7 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 8 <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></p>	<p>Art. 8 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>
	<p>Art. 9 <u>Widerhandlungen werden nach dem Bundesgesetz vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht durch das BAZG verfolgt und beurteilt.</u></p>	<p>Art. 9 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i></p>

	Art. 10 Abs. 1 <u>Der Bundesrat vollzieht dieses Gesetz.</u>	Art. 10 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i>
	Art. 10 Abs. 2 <u>Er erlässt die Ausführungsvorschriften.</u>	Art. 10 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i>
	Art. 11 Abs. 1 <u>Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.</u>	Art. 11 Abs. 1 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i>
	Art. 11 Abs. 2 <u>Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.</u>	Art. 11 Abs. 2 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i>
	Art. 11 Abs. 3 <u>Dieses Gesetz gilt bis zum ...</u>	Art. 11 Abs. 3 <i>gemäss Vernehmlassungsvorlage</i>