

Elektronisch verschickt an:  
[zentrale-psva@ezv.admin.ch](mailto:zentrale-psva@ezv.admin.ch)

Eidgenössisches Finanzdepartement  
Bundesgasse 3  
3003 Bern

XYZ, 16. November 2021

**Stellungnahme zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung (Erneuerung der technischen Infrastruktur der Schwerverkehrsabgabe (LSVA))**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Erneuerung der technischen Infrastruktur der Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Stellung zu nehmen.

Vor 20 Jahren trat die LSVA in Kraft. Die LSVA stellt einen der wichtigsten Pfeiler der erfolgreichen schweizerischen Verlagerungspolitik dar. Die LSVA muss aus unserer Sicht nicht nur technisch, sondern auch inhaltlich (Ausgestaltung der Abgabe) möglichst rasch weiterentwickelt und erhöht werden. Die LSVA ist ein wichtiges Instrument, um die vom Schwerverkehr verursachten externen Kosten, wie CO<sub>2</sub>-Emissionen, Stickoxide, Stau, Lärm, Flächen- und Ressourcenverbrauch, Feinstaub und Mikroplastik der Reifen, zu internalisieren. Nur wenn die LSVA die externen Kosten vollumfänglich deckt, kann von einer fairen Bepreisung des Schwerverkehrs gesprochen werden. Dies ist aktuell leider sehr deutlich nicht der Fall, wie das die Erhebungen des ARE zu externen Kosten und Nutzen des Verkehrs fundiert und eindrücklich nachweisen. **Unsere Organisation fordert, dass die LSVA möglichst rasch im Rahmen des Landverkehrsabkommens ausgereizt und künftig unter anderem nach CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen erhoben wird.**

Nun zur Erneuerung der technischen Infrastruktur: Auf der einen Seite wird die Erneuerung des Erfassungssystems der LSVA und die Standardisierung mit dem europäischen System (LSVA III) die Zollabfertigung der grenzüberschreitenden Lastwagenverkehre vereinfachen und beschleunigen. Das wird den Strassentransport günstiger und attraktiver machen. Auf der anderen Seite kann eine schnellere und

## UWA-Musterstellungnahme

ungehinderte Abfertigung am Zoll, welche von einer einheitlichen elektrischen Datenerhebung ermöglicht wird, auch zu einer leichten Verminderung der lokalen Emissionen beitragen kann. Dieser Effekt wird aber auf jeden Fall überschaubar klein sein.

Natürlich begrüßen wir administrative Vereinfachungen, wie sie mit dieser Vorlage ermöglicht werden. Es ist niemandem gedient, wenn ebendiese Abläufe bei den Transportunternehmen und der Verwaltung mehr Ressourcen benötigen, aber keinen Mehrwert generieren. Allerdings führt diese Änderung, bzw. Vereinfachung durch digitale Lösungen bei der technischen Infrastruktur der LSVA dazu, dass der Strassengüterverkehr gegenüber dem Schienengüterverkehr an Attraktivität dazugewinnt. **Damit die Verlagerungspolitik keine Dämpfer erfährt, braucht es ein Massnahmenbündel mit Verlagerungswirkung, welches diesen Wettbewerbsvorteil kompensiert.** Bspw. könnte die Abgabenhöhe der LSVA gesteigert werden, Trassenpreise für die Güterbahn gesenkt werden und administrative Vorgänge bei grenzüberschreitenden Schienentransporten vereinfacht werden. Ohne ein solches Massnahmenbündel führt die wünschenswerte technische Erneuerung der LSVA zu Rückverlagerungen auf die Strasse bzw. bremst die Verlagerungspolitik aus. Dieser Gefahr ist entschieden entgegenzutreten.

**Zudem sollen von der Digitalisierung des Systems nicht nur die Verwaltung und die Transport-Branche, sondern auch die Allgemeinheit, Gesellschaft, Umwelt und andere Verkehrsteilnehmer profitieren. Es soll vertieft geprüft werden, ob und in welcher Form Daten, welche mit dem neuen Erfassungssystem (EETS-CH) erfasst werden können, genutzt werden können, um die externen Effekte des Schwerverkehrs zu reduzieren.** Bspw. mit einer intelligenteren Lenkung des Verkehrs, Erkenntnissen zur Senkung des Treibstoff- bzw. Energie-Verbrauchs oder der Senkung der Belastung der Luftschadstoffe und des Lärms. Falls dies aus Datenschutzgründen anders nicht möglich sein sollte, könnten diese Daten auch nur in anonymisierter bzw. aggregierter Form gesammelt werden.

**Die neue digitale Erhebungsmethode der LSVA führt zu neuen Betrugspotenzialen. Im erläuterten Bericht wird darum auch festgehalten, dass die Manipulationssicherheit mit den neuen Systemen abnimmt. Dem gilt es mit einem engen, wirksamen und griffigen Kontrollsystem (stationär, mobil, IT-System) entgegenzutreten.** Bei der LSVA geht es um einen relevanten Kostenbetrag für die Transport-Branche. Wenn man bedenkt, dass nur schon zur Einsparung von Ad-Blue-Ausgaben Emulatoren (Software und Hardware) eingebaut werden, kann man sich gut vorstellen, dass dies zur Umgehung von Maut- und LSVA-Abgaben sicherlich auch geschehen wird. Umso mehr, wenn man durch eine «digitale Manipulation» gleich kostenfrei durch ganz Europa fahren kann und damit Mautkosten von jährlich 25'000 CHF pro Fahrzeug sparen könnte. Es braucht darum genügend stationäre, mobile Kontrollen im Feld und stabile IT-Sicherheitssysteme. Für die digitale Systeme des EETS-CH fordern wir zur Erhöhung der Sicherheit, dass auch die Option von Open Source Software geprüft wird, bei der der Quellcode veröffentlicht würde. Auf jeden Fall soll es anonyme Meldemöglichkeiten für systemische Sicherheitslücken geben.

Im Rahmen der vorgeschlagenen Verordnung kann jeder, der vorsätzlich die Abgabe umgehen will, mit einer Geldstrafe bis zur Höhe des Fünffachen des normalen Abgabebetrags belegt werden. Da sich dieser Beitrag bei einer Fahrt durch die Schweiz aktuell auf etwa 300 CHF beläuft, beträgt die Höchst-

strafe somit 1'500 CHF. **Dieser Strafbetrag ist viel zu niedrig, um wirksam von einer Straftat abzuschrecken.** Wenn ein Lastwagen die Schweiz mehrmals durchquert, würde es sich lohnen, das Risiko einzugehen, wenn man weniger als jedes fünfte Mal bei der Transitfahrt eine Geldstrafe bekäme. Als Relation: Aktuell werden bspw. im Transitverkehr nur ca. 4% des Nord-Süd-Schwerverkehrs kontrolliert. Die LSVA vorsätzlich nicht zu bezahlen ist keine Bagatelle, sondern ein Umweltverbrechen, das sich unter keinen Umständen lohnen soll.

Aus unserer Sicht ist es stossend, dass Transporte der Land- und Forstwirtschaft teilweise von der LSVA befreit werden. Diese versteckte, klima- und umweltschädliche Subvention muss rasch abgeschafft werden. Auch diese Fahrzeuge erzeugen externen Kosten, und sollen für ebendiese zu gleichen Teilen aufkommen wie andere Fahrzeuge des Schwerverkehrs. Es widerspricht der Logik der LSVA, dass gewisse Transporte hier eine Sonderbehandlung erhalten, obwohl dies inhaltlich nicht begründet ist (wie dies beim Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs der Fall ist). Im Abschnitt 3 (Artikel 13-15) der neuen Verordnung werden diese Vergünstigungen wiederum aufgeführt: **Transporte von Rohholz, offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren können von der Reduktion der LSVA-Abgabe um bis zu 25% profitieren. Diese Ausnahmen gehören so rasch wie möglich abgeschafft. Sie widersprechen dem Ziel der LSVA der Internalisierung der externen Kosten und sind unfair.**

Die Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen beträgt in der Schweiz maximal 80 km/h. Bundesrat und Verwaltung scheinen sich im Klaren darüber zu sein, dass diese Höchstgeschwindigkeit sehr schlecht eingehalten wird. Hält der Bundesrat im Verlagerungsbericht 2019 doch fest: «Die schweren Güterfahrzeuge sind im Durchschnitt auf ebenen Strecken mit fast 90 km/h unterwegs.» Daraus kann geschlossen werden, dass ein Grossteil der Lastwagen schneller als erlaubt fährt. Dies ist u.a. aus folgenden Gründen nicht wünschenswert:

1. Höhere Lkw-Geschwindigkeiten verursachen mehr Treibstoffverbrauch und damit auch mehr klimaschädliche Emissionen. Die strikte Einhaltung des Tempolimits (80 km/h) würde laut Studien eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit um ca. 7% bedeuten und den Kraftstoffverbrauch bzw. den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 6 bis 8% vermindern<sup>1</sup>. Für Österreich werden die Einsparungen von absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die strikte Einhaltung des Tempolimits 80 km/h für den Schwerverkehr auf über 100'000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr beziffert.
2. Mit zunehmender Geschwindigkeit der Schwerverkehrsfahrzeuge steigen sowohl die Unfallgefahr als auch die Schwere der Unfälle deutlich an. Konsequenterweise eingehaltene Höchstgeschwindigkeiten retten Menschenleben.
3. Die Lärmemissionen des Strassenverkehrs steigen mit höheren Fahrtgeschwindigkeiten drastisch an. Bei strikter Einhaltung der Lkw-Höchstgeschwindigkeit (80 km/h) könnte auf der Autobahn eine Lärminderung erzielt werden, die mit einer 20-prozentigen Verkehrsabnahme vergleichbar ist. Dadurch ergeben sich auch Sparpotenziale beim Lärmschutz.

**Vor diesem Hintergrund fordern wir, dass das neue Erfassungssystem der Schweiz (EETS-CH) so ausgestaltet ist, dass Geschwindigkeitsübertretungen über 80 km/h von Lastwagen auf Schweizer Hoheitsgebiet verunmöglicht werden.** Idealerweise wären alle strassenspezifischen

---

<sup>1</sup> Informationen zur Umweltpolitik (2011): Lkw-Tempolimits und Emissionen Auswirkungen der Einhaltung der Lkw-Tempolimits auf Autobahnen auf Emissionen und Lärm. S. 21 ([https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/izUmweltpolitik\\_Ausgabe\\_184.pdf](https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/izUmweltpolitik_Ausgabe_184.pdf))

## UWA-Musterstellungnahme

Höchstgeschwindigkeiten in der Schweiz in einem System hinterlegt und der Lastwagen könnte diese entsprechend nicht systematisch überschreiten. Falls dies nicht möglich ist, dann sollen per se illegale Geschwindigkeitsübertretungen von über 80 km/h über dieses System automatisch gebüsst werden können. Die entsprechenden Gesetzesänderungen sollten vom Bund erarbeitet werden. Mit der Einführung eines solchen neuen Systems muss die Schweiz sicherstellen, dass die systematische Missachtung der Höchstgeschwindigkeiten auf Schweizer Strassen verunmöglicht oder zumindest drastisch reduziert wird. **Des Weiteren soll geprüft werden, ob mit diesem neuen digitalen System EETS-CH auch Verstösse gegen Arbeits- und Ruhezeiten-Vorgaben, gewisse Verstösse bei der Fahrzeugtechnik und Verstösse gegen Kabotage-Regelungen verunmöglicht, zumindest gebüsst oder mit einem Monitoring spezifischer Fahrzeuge bzw. Fahrer an die zuständigen Kantonalpolizeien und Schwerverkehrskontrollzentren gemeldet werden können.**

Massnahme 4.2.4 des Aktionsplans Biodiversität verlangt die umfassende Evaluation der Wirkung von Bundessubventionen. Deren Auswirkungen auf die Biodiversität sollen untersucht und Möglichkeiten zur Vermeidung von Fehlanreizen aufgezeigt werden. Die laufende Vernehmlassung zur LSVA bringt deshalb die Notwendigkeit mit sich biodiversitätsschädigende Subventionen und Fehlanreize zu minimieren. **Gesetz und Verordnung zur LSVA müssen biodiversitäts-, klima- und umweltfreundlich ausgestaltet werden. Ausnahmen und Befreiung, Tarifgestaltung und Sonderregelungen gilt es verursachergerecht, transparent und der Kostenwahrheit entsprechend auszugestalten**, unter Berücksichtigung der externen Kosten auf Umwelt, Klima und Biodiversität. Der Zweck der LSVA, die Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig zu decken, muss endlich konsequent und vollständig umgesetzt werden. Sämtliche externe Kosten des Schwerverkehrs müssen berücksichtigt und gedeckt werden. **Die Einnahmen der LSVA, welche sich an den externen Kosten des Schwerverkehrs orientieren, sollen dazu verwendet werden sämtliche Kosten der entstehenden Schäden an Biodiversität, Umwelt und Klima direkt zu decken. Die Einnahmen der LSVA sind stärker für den Erhalt, den Schutz und die Förderung von Klima, Umwelt und Biodiversität zu verwenden.** Die Ausführungen zu den einzelnen Gesetzes- und Verordnungsartikeln in Bezug auf biodiversitätsschädigende Subventionen und Fehlanreize sind im Anhang 1 aufgeführt.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

**Anhang 1: Anregungen zu den vorgesehenen Gesetzes- und Verordnungsänderungen in Bezug auf biodiversitätsschädigende Subventionen und Fehlanreize**

<b>Gesetzes- oder Verordnungsbestimmung</b>	<b>Änderungsvorschlag mit Begründung</b>
<p><b>Art. 1 Zweck</b></p> <p>1 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>2 Mit der Abgabe wird ausserdem ein Beitrag dazu geleistet, dass:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. die Rahmenbedingungen der Schiene im Transportmarkt verbessert werden;</li> <li>b. die Güter vermehrt mit der Bahn befördert werden.</li> </ul>	<p>Erklärungsbedürftig ist die Argumentation, die LSVA orientiere sich an den externen Kosten des Strassengüterverkehrs, werden doch die Einnahmen nicht zur Behebung der Kosten verwendet. Allein ein gewisser Lenkungseffekt zugunsten eines geringeren Verkehrsaufkommens dürfte stattfinden. Insgesamt kann gar argumentiert werden, mit Einnahmen aus der Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs wird teilweise weiterer Verkehr subventioniert. Die LSVA hat zum Ziel, alle Kosten des Strassengüterverkehrs zu internalisieren. Allerdings war von Beginn an vorgesehen, die Einnahmen nicht für die Behebung der externen Kosten zu verwenden, sondern zweckgebunden zurückzuveteilten an die Kantone (1/3) zur Finanzierung der Kantonsstrassen oder in die allgemeine Staatskasse sowie an den Bund (2/3). Die Zweckbindung der LSVA-Einnahmen stellt einen Fehlanreiz dar, der den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vorantreibt.</p> <p><b>Der unter Art. 1 definierte Zweck «Kosten zu lasten der Allgemeinheit langfristig decken», wird ungenügend umgesetzt. Die LSVA muss dringend sämtliche externen Kosten (Klima, Umwelt, Biodiversität) des Schwerverkehrs decken und dies langfristig.</b></p>
<p><b>Art. 4 Ausnahmen und Befreiungen</b></p> <p>1 Der Bundesrat kann bestimmte Fahrzeugarten oder Fahrzeuge mit besonderem Verwendungszweck von der Abgabe ganz oder teilweise befreien oder Sonderregelungen treffen. Dabei ist jedoch insbesondere der Grundsatz der verursachergerechten Anlastung der ungedeckten Kosten zu beachten. In- und ausländische Fahrzeuge müssen einander gleichgestellt sein.</p> <p>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>3 Für Fahrten im unbegleiteten kombinierten Verkehr besteht Anspruch auf eine pauschale Rückerstattung. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten.</p>	<p>Die Befreiung von der Abgabe entspricht nicht dem Vorsorge- und Verursacherprinzip. Die Liste der Ausnahmen ist lang und vielfältig. Durch die Ausnahmen entsteht ein Fehlanreiz für schädigendes Verhalten gegenüber Klima, Umwelt und Biodiversität.</p> <p>Die LSVA gilt für den Schwerverkehr und wird bei einem Maximalgewicht von &gt;3.5 t erhoben. Die Freistellung leichter Nutzfahrzeuge (&lt;3.5 t) von der LSVA kann als Subvention dieser betrachtet werden (und ihre Befreiung vom Nachfahrverbot und weiteren Lenk- und Ruhezeitregeln als ein Fehlanreiz). Der Bericht des Bundesrates (Schweizerischer Bundesrat, 2006) zur Motion Studer berechnet mögliche jährliche Mehreinnahmen durch eine Besteuerung von leichten Nutzfahrzeugen in Höhe von CHF 270 Mio.</p>

**Art. 3 Befreiung von der Abgabepflicht**

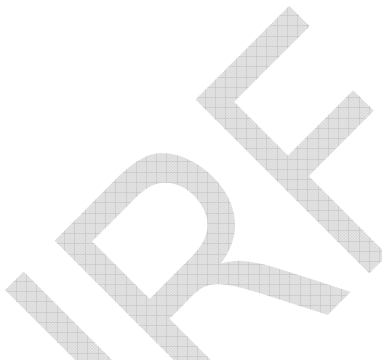
(Art. 4 Abs. 1 SVAG)

1 Folgende Fahrzeuge sind von der Abgabe befreit:

- a. Fahrzeuge, die für die Armee gekauft, geleast, gemietet oder requiriert worden sind und mit Militärkontrollschildern oder mit Zivilkontrollschildern und einem Aufkleber M+ verkehren;
- b. Fahrzeuge, die für den Zivilschutz: 1. gekauft, geleast oder requiriert worden sind, oder 2. für Einsätze und Ausbildungen nach den Artikeln 46 Absätze 1 und 2, und 49-53 des Bevölkerungs- und Zivilschutzgesetzes vom 20. Dezember 2019 (BZG) sowie Artikel 47 der Zivilschutzverordnung vom 11. November 2020 (ZSV) gemietet worden sind;
- c. Fahrzeuge der Polizei, der Feuer-, Öl- und Chemiewehr sowie Ambulanzen;
- d. Fahrzeuge von Transportunternehmungen, die im Rahmen einer Konzession nach der Verordnung vom 25. November 1998 über die Personenbeförderungskonzession Fahrten durchführen, einschliesslich der Ersatz- oder Verstärkungsfahrten sowie der durch den Kursbetrieb bedingten Leerfahrten; e. land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge (Art. 86–90 VRV7);
- e. Fahrzeuge mit schweizerischen Tagesschildern (Art. 20 und 21 der Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. Nov. 1959; VVV);
- f. nicht ordentlich immatrikulierte Fahrzeuge mit schweizerischen Händlerschildern (Art. 22 ff. VVV);
- g. schweizerische Ersatzfahrzeuge (Art. 9 und 10 VVV), die der pauschalen Abgabebefreiung (Art. 4) unterliegen, wenn das zu ersetzende Fahrzeug der gleichen Art angehört;
- h. Fahrschulfahrzeuge (Art. 10 der Fahrlehrerverordnung vom 28. Sept. 2007), soweit sie ausschliesslich für Fahrschulzwecke eingesetzt und von einem angemeldeten Fahrlehrer immatrikuliert werden; j. Veteranenfahrzeuge, die im Fahrzeugausweis als solche bezeichnet sind; k. Motorwagen mit elektrischem Antrieb (Art. 51 VTS10);
- l. Wohnanhänger für Schausteller und Zirkusse sowie Sachtransportanhänger für

Die Verordnung über die LSVA sieht die Befreiung verschiedener Fahrzeuge vor, insbesondere solche, die kaum alpenquerend verwendet werden (z.B. Landwirtschafts- und Forstmaschinen).

**Wir regen an die Ausnahmen und Befreiungen in Frage zu stellen. Die Ausnahmen und Befreiungen sind abzuschaffen oder zu reduzieren.**

<p>Schausteller und Zirkusse, die ausschliesslich Schausteller- und Zirkusmaterial transportieren;</p> <p>m. Raupenfahrzeuge (Art. 26 VTS); n. Transportachsen.</p> <p>o. Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t bis zu 4,25 t, sofern sie über einen alternativen Antrieb verfügen und das 3,5 t überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der alternativen Antriebstechnik verursacht wird (Art. 11 Abs. 2 Bst. e Ziff. 2 VTS);</p> <p>2 Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) kann in Einzelfällen, insbesondere mit Rücksicht auf staatsvertragliche Regelungen, aus humanitären Gründen oder für gemeinnützige nicht kommerzielle Fahrten, auf Gesuch hin weitere Ausnahmen bewilligen.</p>	
<p><b>Art. 8 Tarif</b></p> <p>1 Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:</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>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>3 Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat:</p>	<p>Gemäss Landverkehrsabkommen mit der EU können für eine Fahrt von Basel nach Chiasso maximal CHF 325 erhoben werden, 2017 waren es durchschnittlich jedoch nur CHF 289. Durch das fehlende Ausschöpfen des Maximalbetrags wird der Schwerverkehr subventioniert, dem Bund und den Kantonen entgehen über die Jahre Einnahmen in Millionenhöhe. Reduktionen von Verkehrsabgaben oder Querfinanzierungen zwischen Abgabepflichtigen (Branchen oder Fahrzeuggruppen) können als Subvention betrachtet werden. So wird umwelt-, klima- und biodiversitätsschädigendes Verhalten gefördert oder bevorzugt. Dadurch wird das verlangte Prinzip der Wirksamkeit oder Effizienz der eingesetzten Mittel des Subventionsgesetzes missachtet.</p> <p><b>Wir empfehlen, dass die Tarife verursachergerecht, transparent und der Kostenwahrheit entsprechend ausgestaltet werden, unter Berücksichtigung der externen Kosten auf Umwelt, Klima und Biodiversität. Pauschalisierungen und Begrenzungen des Gewichts sind aus diesen Gründen abzuschaffen.</b></p>

- 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.

#### **Art. 9 Pauschalierung als Ausnahme**

1 Wenn eine leistungsabhängige Bemessung der Abgabe nicht möglich ist oder einen unverhältnismässigen Aufwand erfordert, kann diese in begründeten Fällen pauschal erhoben werden. Der Ertrag der Abgabe darf dadurch nicht geschmälert werden und es dürfen keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen.

2 Der Bundesrat regelt die Einzelheiten über die Voraussetzungen und die Ausgestaltung der Pauschalierung.

#### **Art. 4 Pauschale Abgabenerhebung**

(Art. 4 Abs. 2 SVAG)

1 Für die folgenden Fahrzeuge wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt jährlich für: Franken

- a. schwere Motorwagen für den Personentransport, schwere Personenwagen, Personentransport- und Wohnanhänger mit je einem Gesamtgewicht von über 3,5 t 650
- b. Gesellschaftswagen und Gelenkbusse mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t bis höchstens 8,5 t 2200
- c. Gesellschaftswagen und Gelenkbusse mit einem Gesamtgewicht von über 8,5 t bis höchstens 19,5 t 3300
- d. Gesellschaftswagen und Gelenkbusse mit einem Gesamtgewicht von über 19,5 t bis höchstens 26 t 4400
- e. Gesellschaftswagen und Gelenkbusse mit einem Gesamtgewicht von über 26 t 5000 f. Motorfahrzeuge für den Sachtransport mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h pro 100 kg Gesamtgewicht sowie Motorkarren und Traktoren 11



f. Motorfahrzeuge des Schausteller- und Zirkusgewerbes, die ausschliesslich Schausteller- oder Zirkusmaterial transportieren oder der Abgabe nicht unterliegende Anhänger ziehen, pro 100 kg Gesamtgewicht 8

2 Für der Abgabe unterliegende Anhänger, die von Motorfahrzeugen gezogen werden, die keiner Abgabe unterliegen oder für die die Abgabe pauschal erhoben wird, wird die Abgabe in Form einer Pauschalen auf dem Motorfahrzeug erhoben. Sie beträgt jährlich für: Franken

- a. Lieferwagen, Personenwagen, Kleinbusse und Wohnmotorwagen mit einer Anhängelast von mehr als 3,5 t pro 100 kg Anhängelast 22
- b. Motorfahrzeuge für den Sachtransport mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h sowie Motorkarren und Traktoren mit einer Anhängelast von mehr als 3,5 t pro 100 kg Anhängelast 11

3 Für provisorisch immatrikulierte Fahrzeuge, die zur Ausfuhr bestimmt sind, wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt für:

- a. Fahrzeuge nach den Absätzen 1 und 2: 20 Franken für einen Tag, 50 Franken für jeweils drei Tage;
- b. andere Fahrzeuge: 70 Franken für einen Tag, 200 Franken für jeweils drei Tage.

4 Das BAZG kann in Einzelfällen für weitere Fahrzeuge die pauschale Abgabenerhebung vorsehen.

#### **Art. 7 Begrenzung des massgebenden Gewichts**

(Art. 6 Abs. 1 und 2 SVAG)

1 Ist in Fällen nach Artikel 6 Absatz 4 das massgebende Gewicht höher als das Gesamtzugsgewicht, so ist das Gesamtzugsgewicht das massgebende Gewicht.

2 Bei leichten Sattelmotorfahrzeugen, die nicht als Einheit immatrikuliert sind, ist das Gesamtzugsgewicht abzüglich des Leergewichts des Sattelschleppers gemäss Fahrzeugausweis das massgebende Gewicht. 3 Das massgebende Gewicht beträgt in jedem Fall höchstens 40 t.

#### **Art. 8 Tarif für Fahrzeuge, die der leistungsabhängigen Abgabe unterliegen**

<p>(Art. 6 Abs. 1 SVAG)</p> <p>1 Für Fahrzeuge, die der leistungsabhängigen Abgabe unterliegen, beträgt die Abgabe pro gefahrenen Kilometer und Tonne massgebendes Gewicht:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3,10 Rappen für die Abgabekategorie 1;</li> <li>2,69 Rappen für die Abgabekategorie 2;</li> <li>2,28 Rappen für die Abgabekategorie 3.</li> </ol> <p>2 Für die Einteilung der Fahrzeuge in die Abgabekategorien ist Anhang 1 massgebend. Kann die Zugehörigkeit eines Fahrzeugs zur Abgabekategorie 2 oder 3 nicht nachgewiesen werden, so ist die Abgabekategorie 1 anwendbar.</p> <p>3 Fahrzeuge, die der Abgabekategorie 3 zugeteilt werden, bleiben während mindestens sieben Jahren in dieser Abgabekategorie eingereiht. Die Frist beginnt im Zeitpunkt zu laufen, in dem die jeweilige Emissionsklasse für die erste Inverkehrsetzung von Neufahrzeugen gemäss den Anhängen 2 und 5 VTS11 sowie der Verordnung vom 19. Juni 1995<sup>12</sup> über technische Anforderungen an Transportmotorwagen und deren Anhänger obligatorisch wird.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 48px; font-weight: bold;">DRAFT</p>
<p><b>2. Kapitel: Sonderregelungen</b></p> <p><b>Art. 9 Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs</b> (Art. 4 Abs. 1 SVAG)</p> <p>1 Für Fahrzeuge des Linienverkehrs (Art. 3 Abs. 1 Bst. d) wird die Abgabe für die ausserhalb dieses Verkehrs gefahrenen Kilometer pauschal erhoben. Sie berechnet sich nach dem prozentualen Anteil der ausserhalb des Linienverkehrs gefahrenen Kilometer an der gesamten Fahrleistung.</p> <p>2 Halterinnen und Halter von Fahrzeugen des Linienverkehrs müssen die für die Abgabenerhebung notwendigen Daten (Anmeldung) dem BAZG im ersten Quartal des auf die Abgabeperiode folgenden Jahres einreichen. Sie müssen in der Anmeldung die Verwendung und die dabei gefahrenen Kilometer der eingesetzten Fahrzeuge angeben.</p> <p>3 Bleibt die Anmeldung aus, so erhebt das BAZG die volle Abgabe für die ganze Periode</p> <p>3. Abschnitt: Transporte von Rohholz, offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren</p> <p><b>Art. 13 Transport von Rohholz</b></p>	<p>Darüber hinaus gibt es verschiedene Sonderregelungen, welche ebenfalls nicht dem Transparenz-, Vorsorge- und Verursacherprinzip entsprechen. Diese sind ebenfalls höchst ineffizient und entsprechen nicht dem Prinzip der Kostentransparenz.</p> <p><b>Wir empfehlen, dass Sonderregelungen verursachergerecht, transparent und der Kostentransparenz entsprechend ausgestaltet werden, unter Berücksichtigung der externen Kosten auf Umwelt, Klima und Biodiversität. Sonderregelungen sind aus diesem Grund aus finanz- und umweltpolitischer Sicht sehr fragwürdig. Die Sonderregelungen sind abzuschaffen oder zu reduzieren.</b></p>

<p>(Art. 4 Abs. 1 SVAG)</p> <p>1 Für Fahrzeuge, mit denen ausschliesslich Rohholz transportiert wird, beträgt die Abgabe 75 Prozent der Ansätze nach den Artikeln 4 Absätze 1 Buchstabe f und 2 Buchstaben a und b sowie 8 Absatz 1.</p> <p>2 Für Fahrzeuge, mit denen nicht ausschliesslich Rohholz transportiert wird, gewährt das BAZG auf Antrag eine Rückerstattung von 2.10 Franken pro m<sup>3</sup> transportiertes Rohholz. Der Rückerstattungsbetrag darf höchstens 25 Prozent der gesamten Abgabe pro Fahrzeug und Periode betragen.</p> <p><b>Art. 14 Transporte von offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren</b> (Art. 4 Abs. 1 SVAG)</p> <p>Für die folgenden Fahrzeuge beträgt die Abgabe 75 Prozent der Ansätze nach Artikel 8 Absatz 1:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Milch-Transportfahrzeuge, mit denen ausschliesslich offene Milch transportiert wird;</li> <li>Viehtransportfahrzeuge, ausgenommen Pferdetransportfahrzeuge, mit denen ausschliesslich landwirtschaftliche Nutztiere transportiert werden.</li> </ol>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 48px; font-weight: bold;">DRAFT</p>
<p><b>5. Abschnitt: Abgabeverwendung</b></p> <p><b>Art. 19 Verwendung der Abgabe durch Bund und Kantone</b></p> <p>1 Der Reinertrag wird zu einem Drittel als gebundene Ausgabe den Kantonen zugewiesen und verbleibt zu zwei Dritteln beim Bund.</p> <p>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>3 Die Kantone verwenden ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.</p> <p><b>4 (neu) Bei der Verwendung der Mittel sorgen Bund und Kantone dafür, dass schädigende</b></p>	<p>Die LSVA hat zum Ziel, alle Kosten des Strassengüterverkehrs zu internalisieren. Allerdings war von Beginn an vorgesehen, die Einnahmen nicht für die Behebung der externen Kosten zu verwenden, sondern zweckgebunden zurückzuverteilen an die Kantone (1/3) zur Finanzierung der Kantonsstrassen oder in die allgemeine Staatskasse sowie an den Bund (2/3). Die Zweckbindung der LSVA-Einnahmen stellt einen Fehlanreiz dar, der den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vorantreibt.</p> <p><b>Der unter Art. 1 definierte Zweck «Kosten zu lasten der Allgemeinheit langfristig decken», wird ungenügend umgesetzt. Die LSVA muss dringend sämtliche externen Kosten (Klima, Umwelt, Biodiversität) des Schwerverkehrs decken und dies langfristig.</b></p> <p><b>Die Verwendung der Mittel darf nicht dazu führen, dass durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Klima, Umwelt und Biodiversität geschädigt werden. Abgaben der LSVA sollen zur umfassenden Reduktion der</b></p>

<p>Wirkungen auf Klima, Umwelt und Biodiversität minimiert werden.</p>	<p>externen Kosten und für den Erhalt und den Schutz sowie die Förderung des Klimas, der Umwelt und der Biodiversität eingesetzt werden gemäss dem Vorsorge- und Verursacherprinzip, wenn eine schädigende Wirkung festgestellt wird oder um vergangene Versäumnisse aufzuholen. Die Zweckbindung der LSVA-Einnahmen für den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll deshalb teilweise aufgehoben werden.</p>
--	--

ENTWURF