



25.058

**Leistungsabhängige
Schwerverkehrsabgabe LSVA.
Weiterentwicklung.
Teilrevision des SVAG**

**Redevance sur le trafic des poids
lourds liée aux prestations RPLP.
Perfectionnement.
Révision partielle de la LRPL**

Zweitrat – Deuxième Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 09.03.26 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 03.06.26 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.09.26 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 21.09.26 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.26 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 28.09.26 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.09.26 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 30.09.26 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 02.10.26 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.10.26 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Bei dieser Vorlage geht es grundsätzlich um die Beantwortung von zwei Fragen. Erstens geht es darum, dass die alternativen Antriebsformen, namentlich die elektrisch angetriebenen Nutzfahrzeuge, ins System der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe integriert werden; das ist unbestritten. Zweitens geht es um die Frage, wie der Weg betreffend Integration dieser alternativen Antriebsformen ausgestaltet werden soll, damit auf der einen Seite der Finanzierungsbedarf, den der Bund hat, gedeckt werden kann und auf der anderen Seite aber dieses zarte Pflänzchen der Elektrifizierung im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge nicht abgewürgt wird. Ich meine im Namen der Mehrheit, dass die KVF-S hier einen geeigneten Weg gefunden hat.

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird seit 2001 in der Schweiz auf gewerbliche Lastwagenfahrten erhoben. Die Grundlage dafür bildet ein Verfassungsartikel, Artikel 85. Mit der LSVA soll der Schwerverkehr einen Beitrag zur Deckung der ihm zurechenbaren externen Kosten leisten. Die Einnahmen, die zugunsten des Bundes geleistet werden, betragen aktuell pro Jahr rund 1,7 Milliarden Schweizerfranken. Davon gehen zwei Drittel, der grösste Teil, in den Bahninfrastrukturfonds und ein Drittel an die Kantone. Das ist einmal die Ausgangslage.

Hiermit deklariere ich auch meine Interessenbindung: Ich bin Präsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes (Astag). Das ist auch der Grund, weshalb ich den Markt im Zusammenhang mit dem Strassengütertransport meines Erachtens sehr gut kenne. Erlauben Sie mir daher ein paar Einordnungen, die ich hier gerne tun möchte.

Wie gesagt, dass die E-LKW, die aktuell von der LSVA befreit sind, in die LSVA eingegliedert werden sollen, ist unbestritten. Die Elektrifizierung im schweizerischen Nutzfahrzeugbereich hat auch ziemlich Fahrt aufgenommen. Aktuell sind von den Neuimmatrikulationen über 20 Prozent elektrische Fahrzeuge. Das ist wahrscheinlich mindestens europaweit ein Spitzenplatz, vielleicht sind wir sogar weltweit ganz vorne mit dabei.

Das heisst aber noch nicht, dass dies bereits völlig normal ist. Vom gesamten Fahrzeugpark von etwa 55 000 schweren Nutzfahrzeugen werden erst rund 4 Prozent elektrisch betrieben. Hinzu kommt, dass die Voraussetzungen sehr unterschiedlich sind. Während im Stückgutverkehr tatsächlich Modelle verfügbar sind, fehlen diese in Spezialbereichen, etwa bei Betonmischern, vollständig; entsprechende Fahrzeuge sind noch nicht auf





dem Markt und können daher nicht beschafft werden. Die derzeit verfügbaren Modelle kosten zudem zwei- bis dreimal so viel wie herkömmliche Dieselfahrzeuge.

Darüber hinaus beschränkt sich die Herausforderung nicht auf die Anschaffung. Bei der Elektrifizierung können Unternehmen – anders als im PW-Bereich – nicht einfach eine Wallbox installieren und anschliessend vor Ort laden. Die erforderliche Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge ist sehr teuer und aufwendig. Zudem ist ungewiss, ob der lokale Verteilnetzbetreiber den Stromanschluss bewilligt oder ob sich dies über mehrere Jahre hinzieht. Häufig sind die Unternehmen in dieser Branche auch nicht Eigentümer ihres Geländes, sondern Mieter, was zusätzliche Hürden schafft.

Das Geschäft ist ausgesprochen margenschwach. Zur Illustration: Ein Fahrzeug kann pro Jahr rund 10 000 Franken Gewinn abwerfen; aktuell liegt dieser aufgrund stark gestiegener Dieselpreise deutlich tiefer. Fallen nun zusätzliche Kosten an, erzielen die Unternehmen rasch keinen Gewinn mehr, sondern schreiben Verluste. Neben den Personalkosten bildet die LSVA einen der grössten Kostenblöcke. Vor diesem Hintergrund müssen wir bei der Regulierung zielgerichtet vorgehen, damit zusätzliche Belastungen die Elektrifizierung nicht abwürgen.

Aktuell erfüllen rund 97 Prozent des Fahrzeugparks die Euro-6-Norm. Das ist die modernste Euronorm, die derzeit auch die tiefste Bepreisung bei der LSVA aufweist. Die LSVA kennt drei Preiskategorien: Die modernste Euronorm fällt jeweils in die günstigste Kategorie, derzeit also die Euro-6-Norm. In der mittleren Kategorie befindet sich aktuell keine Euronorm. In der schlechtesten und damit teuersten Kategorie sind alle übrigen Euronormen bzw. Fahrzeuge eingestuft.

Der Bundesrat ist nun der Auffassung, dass die aktuelle LSVA-Befreiung für elektrische LKW mittelfristig zum Problem führt, dass zu wenig Einnahmen vorhanden sind. Das ist immer das Grundproblem eines Systems, mit dem wir lenken und gleichzeitig finanzieren wollen: Mit der LSVA wollte man primär lenken, dass es weniger Fahrten gibt, und gleichzeitig finanziert man unter anderem den Bahninfrastrukturfonds. Der Bundesrat möchte die Situation daher ändern und die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge – deren Anzahl zwar tatsächlich zunimmt, wenn auch auf einem sehr tiefen Niveau – integrieren, damit entsprechende Einnahmen zugunsten des Bahninfrastrukturfonds generiert werden können. Es sei darauf hingewiesen, dass dies eine gewisse Zeit braucht. Die Vorlage sieht vor, dass man die Vollintegration vornehmen wird. Am Anfang soll eine Rabattierung stattfinden. Erst mit der Zeit sollen die vollen Preise verlangt werden, um das zarte Pflänzchen nicht zu zertreten. So weit ist eigentlich alles unbestritten.

Der Nationalrat war Erstrat. Er nahm die Vorlage am 9. März 2026 mit 131 zu 60 Stimmen ohne Enthaltungen an. Dabei hat er gemäss Vorlage des Bundesrates auch die Euro-7-Norm ins System integriert. Das ist eine Euronorm, die kommen wird, aber man weiss noch nicht wann, und man weiss noch nicht genau wie. Das ist die Schwierigkeit. Sie wird nicht in der Schweiz festgelegt, sondern auf dem europäischen Markt bzw. durch die europäische Politik.

Es gibt nun einige Differenzen, auf die wir noch zu sprechen kommen werden. Diese Differenzen betreffen insbesondere die Höhe der Rabattierung. Auf diese und damit auf die Frage der Abwägung werden wir zu sprechen kommen. Wollen wir mehr Gewicht auf die Akzelerierung, die Beschleunigung der Elektrifizierung legen? Dann braucht es eine hohe Rabattierung. Oder legen wir mehr Wert auf die Finanzierung? Dann

AB 2026 S 415 / BO 2026 E 415

muss man der Mehrheit der Kommission folgen, die eine geringere Rabattierung möchte. Wir müssen dort abwägen, ob dies zulasten der Beschleunigung der Elektrifizierung geht.

Wie gesagt, aktuell sind wir auf einem guten Kurs. Ich möchte hier festhalten, dass es insbesondere die grossen Unternehmen sind, die sich aktuell die Anschaffung von elektrischen LKW und die gesamte dazugehörige Infrastruktur leisten können. Die kleinen und mittleren Unternehmen können dies aufgrund der von mir beschriebenen Herausforderungen nur in sehr geringem Masse. Insofern dürfen wir uns von den Zahlen nicht täuschen lassen. Was es allerdings zu beachten gilt, wenn wir über die Finanzierung sprechen, ist, dass weniger Einnahmen generiert werden, wenn eine höhere Rabattierung gewährt wird. Wir werden auf einen Schlag die Euro-6-Norm abklassieren. Die Norm, die momentan 97 Prozent aller Fahrzeuge erfüllen, wird auf einen Schlag rund 17 Prozent teurer werden. Dies wird natürlich auch wieder zu Mehreinnahmen führen; dies gilt es bei der Abwägung zwischen der Finanzierung und der Akzelerierung der Elektrifizierung von LKW zu berücksichtigen.

Ein letzter Punkt, den ich hier noch beachten möchte, ist die Diskussion, die zur Frage geführt wurde, wann man in Zukunft voraussichtlich Abklassierungen vornehmen soll. Ich habe es gesagt, das wichtigste Produktionsmittel dieser Unternehmen sind natürlich die LKW, neben den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern selbstverständlich. Diese Anschaffungen sind sehr, sehr teuer und müssen in Bezug auf Amortisation, Abschreibungen



usw. entsprechend geplant werden. Das hat natürlich einen Effekt auf die Preisgestaltung der Angebote der Unternehmen. Insofern sind die Unternehmen darauf angewiesen, dass man langfristig planen kann. Abschreibungen fallen jeweils nach sieben bis fünfzehn Jahren an, teilweise ist die Zeitspanne noch länger. Hier möchte man eine Praxis, die bereits existiert, im Gesetz festhalten. Die Mehrheit verlangt, dass der Bundesrat, sieben Jahre bevor eine Abklassierung vorgenommen wird, eine Ansage macht, damit man sich darauf einstellen und Anschaffungen entsprechend planen kann. Dies ist wichtig für die Investitionstätigkeit, für die Voraussicht, da kurzfristige Änderungen in diesem Bereich preislich einen grossen Effekt haben und die Unternehmen vor erhebliche Probleme stellen würden.

Zuletzt gesagt: Dieses Gleichgewicht zu finden, ist natürlich eine Herausforderung. Wenn wir es nicht finden, heisst das einerseits weniger Elektrifizierung. Es kann aber andererseits auch heissen, dass es auf dem Markt eine Bereinigung oder eine Strukturveränderung gibt, d. h., es gibt dann viel weniger kleine und mittlere Unternehmen und stattdessen mehr grosse, weil sich letztere die höheren Preise natürlich eher leisten können. Denn es ist nicht so, dass man Preisanstiege einfach immer weitergeben kann. Gerade vonseiten der Lieferanten grosser Unternehmen wird sehr oft gesagt, dass Preisanstiege nicht weitergegeben werden können. Dort kommt es dann tendenziell zu einer Veränderung der Marktstruktur. Und dort, wo die Preise weitergegeben werden können, kommt es natürlich zu Preisanstiegen zulasten der Konsumentinnen und Konsumenten und damit zulasten aller Menschen in diesem Land. Das gilt es auch noch zu berücksichtigen.

Das Eintreten war unbestritten und wurde einstimmig beschlossen. Ich werde in der Detailberatung auf die einzelnen Aspekte zurückkommen und belasse es für die Eintretensdebatte einmal bei diesen Ausführungen.

Rösti Albert, Bundesrat: Es wurde vom Kommissionssprecher gesagt: Auf Schweizer Strassen verkehren mittlerweile immer mehr elektrisch angetriebene Fahrzeuge; das gilt auch für die Lastwagen. Bei dieser Vorlage geht es darum, einerseits diese Entwicklung zuzulassen, aber andererseits auch sicherzustellen, dass elektrisch angetriebene Lastwagen in das System der LSVA integriert werden, damit die Mittel für den Bahninfrastrukturfonds (BIF) langfristig sichergestellt werden können. Sie wissen, dass wir für die Umsetzung der Vorlage Verkehr '45 einen grossen Mittelbedarf haben und sicherstellen müssen, dass diese Mittel auch weiterhin fließen.

Heute gehören fast 90 Prozent aller in der Schweiz eingelösten Lastwagen zur Kategorie Euro 6 und befinden sich damit in der günstigsten Abgabekategorie. Damit fehlt der Anreiz für den Kauf von modernen, effizienten Fahrzeugen, und die Einnahmen der LSVA gehen zurück. Das soll mit dieser Vorlage korrigiert werden.

Der Bundesrat hat Ihnen beantragt, dass Elektro-LKW bereits ab 2029 der LSVA unterstellt werden sollen; dies insbesondere, nachdem in der Vernehmlassung die ursprüngliche Variante des Bundesrates – nämlich, dass die Unterstellung ab 2031 stattfinden soll – kritisiert worden war. Der Bundesrat hat dies korrigiert. Er wollte damit nicht sein Versprechen brechen, dass die Befreiung von der LSVA bis 2030 stattfindet. Er hat einfach auf die Vernehmlassung reagiert, und er hat entsprechend auch höhere Rabatte vorgesehen.

Die Mehrheit Ihrer Kommission beantragt jetzt wieder, die Unterstellung unter die LSVA später einzuführen. Ich muss darauf hinweisen, dass das natürlich mit Mittelverlusten einhergeht, wenn die Entwicklung wie prognostiziert vonstattengeht. Eine Mehrheit der Kommission will dem Bundesrat dafür aber einen grösseren Spielraum bei den Rabatten geben. Ich bin froh, wenn Sie dem zustimmen, damit wir die nötigen Mittel für den BIF sicherstellen können.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten. Das ist, glaube ich, auch unbestritten. Es ist einerseits eine wichtige Vorlage zur Sicherung des Bahninfrastrukturfonds, die andererseits aber auch die Elektrifizierung nicht abbremst. Ich glaube, man hat hier gemeinsam einen guten Weg gefunden.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung; Titel; Art. 1 Abs. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates



Titre et préambule ; ch. I introduction ; titre ; art. 1 al. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 4 Abs. 2

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Herzog Eva, Hurni, Juillard, Zopfi)

... Der Bundesrat passt die Höhe der pauschal erhobenen Abgabe an die Teuerung an, wenn sich diese mindestens um zwei Prozentpunkte verändert. Er kann ...

Art. 4 al. 2

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Herzog Eva, Hurni, Juillard, Zopfi)

... Le Conseil fédéral adapte le montant de la redevance forfaitaire au renchérissement lorsque celui-ci varie de 2 points au moins. Il peut ...

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Hier ist nicht nur Artikel 4 Absatz 2 betroffen, sondern auch Artikel 8a Absatz 1bis. Weshalb sage ich das? Es geht bei Artikel 4 Absatz 2 um die sogenannte PSVA, das ist die pauschale Abgabe für Busse, Camper und Traktoren. Bei Artikel 8a Absatz 1bis geht es dann um die LSVA, also die leistungsabhängige Abgabe für schwere Nutzfahrzeuge. Das Thema, das wir

AB 2026 S 416 / BO 2026 E 416

hier besprechen, betrifft beide Abgabenarten gleichermassen. Namentlich geht es um den Teuerungsausgleich.

Aktuell ist es so, dass die LSVA einem Teuerungsausgleich unterliegen kann; ob er vorgenommen wird, entscheidet der Bundesrat. Bei der PSVA gibt es diesen Teuerungsausgleich noch nicht. Er soll jetzt eingeführt werden. Die Frage ist aber, ob die Kompetenz beim Bundesrat sein soll, eine Teuerungsanpassung zu beschliessen, oder ob es einen Automatismus geben soll, so, wie es die Minderheit beantragt. Die Mehrheit beantragt Ihnen, die Kompetenz beim Bundesrat zu belassen. Weshalb? Der Bundesrat soll bei der Beurteilung, ob man den Teuerungsausgleich vornimmt oder nicht, auch gesamtwirtschaftliche Aspekte berücksichtigen können.

Ich möchte Ihnen die aktuelle Situation als Beispiel nennen. Der Bundesrat hat im letzten Jahr beschlossen, dass man einen Teuerungsausgleich vornimmt. Er wurde auf den 1. Januar 2026 eingeführt, plus 5 Prozent Preisaufschlag. Wir haben dann die weltweite Situation, so, wie sie eben ist. Sie führt zu einem erheblichen Anstieg der Energiepreise. Das kann für ein Fahrzeug unter Umständen Tausende, um nicht zu sagen Zehntausende von Franken pro Jahr ausmachen. Dazu kommt perspektivisch, dass es, wenn wir dieser Vorlage zustimmen, eine Abklassierung von Fahrzeugen mit der Euro-6-Norm geben wird. Das bedeutet noch einmal einen zusätzlichen Preisaufschlag von 17 Prozent zulasten dieses Unternehmens bzw. zulasten der LSVA.

Das ist die Situation, in der wir stecken. Jetzt kann man sagen, der Bundesrat soll hier nicht zugunsten der Schweizer Wirtschaft entscheiden können. Ich habe es vorhin erklärt: Dort, wo man die Preise weitergeben kann, kann das auch Preisaufschläge zulasten der Konsumentinnen und Konsumenten geben. Man kann, wie die Minderheit, sagen, man wolle, dass die Teuerungsanpassung einem Automatismus unterliege. Man kann also eben entweder sagen, dass man dem Bundesrat vertraue, dass er über die Teuerungsanpassung zielgerichtet entscheide, dass er nach einer gewissen Zeit entscheide, die aufgelaufene Teuerung auf die LSVA zu überwälzen oder nicht. Oder man kann sagen, dass man einen Automatismus möchte. Der Automatismus müsste folgerichtig eigentlich so sein, dass man eine negative Teuerung auch berücksichtigen würde. Aber seien wir ehrlich, das findet wahrscheinlich kaum statt.



Aus diesen Gründen war die Mehrheit der Auffassung, dass man die Kompetenz beim Bundesrat belassen bzw. für die PSVA dem Bundesrat neu geben soll. Damit kann die Gesamtsituation berücksichtigt werden, es gibt nicht nur den gesetzlichen Automatismus.

Die Minderheit beantragt Ihnen, dass es ab einer kumulierten Inflation von 2 Prozentpunkten eine automatische Teuerungsanpassung geben soll. Sie argumentiert, dass der Bundesrat in der Vergangenheit die Teuerungsanpassung nicht konsequent vorgenommen habe.

Herzog Eva (S, BS): Auch meine Minderheit begrüsst selbstverständlich die Revision grundsätzlich, also die Integration der E-Fahrzeuge. Sie ist aber der Meinung, dass das Gleichgewicht gewahrt werden muss, von dem der Berichterstatter in der Eintretensdebatte gesprochen hat. Es handelt sich um das Gleichgewicht zwischen der Integration und Förderung der E-Fahrzeuge und der Finanzierung, der ausreichenden Füllung des Topfes, damit auch der BIF, der insbesondere von der LSVA profitiert, ausreichend gespiesen werden kann. Dieses Gleichgewicht zwischen diesen beiden Zielen scheint uns nicht erfüllt, und mit einer verbindlichen Teuerungsanpassung könnte ein Schritt in eine gute Richtung gemacht werden. Ich möchte versuchen, das einzuordnen, damit Sie das nachvollziehen können.

Um was geht es eigentlich? Die LSVA ist eine Lenkungsabgabe, das wurde gesagt, und es geht um die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Was heute aber stattfindet, ist eine zunehmende Rückverlagerung auf die Strasse. Die Bundesverfassung verlangt in Artikel 84 ausdrücklich, dass der alpenquerende Güterverkehr auf der Schiene erfolgt. Die reale Entwicklung geht aber in die entgegengesetzte Richtung. Seit 2021 nehmen die Lastwagenfahrten durch die Alpen wieder zu und erreichten 2025 mit 960 000 Fahrten den höchsten Stand seit 2016.

Auch im Binnengüterverkehr verliert die Schiene Marktanteile; darüber haben wir in den letzten Monaten ein paarmal gesprochen. Das Transportvolumen im Jahr 2024 lag auf dem tiefsten Niveau seit 15 Jahren. Dieser Trend wird zusätzlich durch den Abbau von Verladeangeboten im kombinierten Verkehr und im Einzelwagenladungsverkehr sowie durch das Aus der rollenden Landstrasse verstärkt. Es zeichnet sich also eine strukturelle Krise im Schienengüterverkehr ab, im Binnen-, Export-, Import- und Transitverkehr.

In zunehmendem Tempo, ich habe es gesagt, findet eine Verlagerung des Verkehrs von der energieeffizienten und umweltfreundlichen Schiene zurück auf die Strasse statt. Die LSVA sollte ihre Lenkungsfunktion besser wahrnehmen können. Deshalb, noch einmal, begrüssen wir diese Revision sehr. Aber es ist noch unzureichend, wie es festgehalten ist, und deshalb wurde der Minderheitsantrag gestellt, dass zumindest die Teuerung verbindlich angepasst werden muss, und zwar, ich möchte es gleich betonen, immer im Rahmen des Landverkehrsabkommens, also natürlich im Rahmen dessen, was erlaubt ist.

Es wurde bereits gesagt: Die Tarife der LSVA wurden seit ihrer Einführung lediglich zweimal erhöht, insgesamt um rund 6 Prozent. Im gleichen Zeitraum betrug die kumulierte Teuerung gemäss Bundesamt für Statistik rund 15 Prozent. Ich erwähne dies deshalb, damit Sie die Forderung nach Teuerungsanpassung einordnen können. Real sind die Tarife deutlich gesunken, und der Strassengüterverkehr deckt einen grossen Teil der von ihm verursachten Umwelt-, Gesundheits- und Staukosten nicht selbst. Laut Bundesrat blieben im Jahr 2022 trotz LSVA rund 3,2 Milliarden Franken externe Kosten ungedeckt. Der Kostendeckungsgrad lag zuletzt bei knapp 40 Prozent. Das ist nicht, was wir wollen.

Dann komme ich noch zur Teuerungsanpassung laut Bundesamt für Verkehr. Wenn man eine Teuerungsanpassung, eben immer innerhalb des Landverkehrsabkommens, für die Jahre 2005 bis 2025 gemacht hätte, dann hätten kumuliert fast 1,3 Milliarden Franken mehr LSVA-Einnahmen generiert werden können.

Der Berichterstatter hat vorhin gesagt, die LSVA würde den Grossteil der Kosten ausmachen. Also er weiss da mehr als ich. Ich meinte, es seien 20 Prozent der Gesamtkosten eines Lastwagens, und dann wäre eine moderate Teuerungsanpassung ja nicht so gewichtig. Aber er kann mich natürlich gerne korrigieren. Der Berichterstatter hat von geringen Margen gesprochen. Gleichwohl denke ich, dass diese Teuerungsanpassung verkraftbar wäre, und zwar wieder im Vergleich zur Schiene. Wir haben hier drin mehrfach über SBB Cargo gesprochen. Dort sind in der nächsten Zeit durchschnittlich Preissteigerungen von 20 Prozent zu erwarten. Über solche Steigerungen sprechen wir hier, beim Strassenverkehr, gar nicht.

Ich möchte Ihnen sagen: Wir begrüssen selbstverständlich diese Revision. Sie ist notwendig, sollte aber noch weiter gehen. Wir erleben eine Rückverlagerung des Verkehrs auf die Strasse. Das widerspricht dem Verfassungsanliegen. Das Gleichgewicht, von dem der Berichterstatter gesprochen hat, ist ganz sicher nicht erreicht, und eine verbindliche Teuerungsanpassung, wie wir sie hier beantragen, würde zumindest einen Schritt in die richtige Richtung bedeuten.

Deshalb bitte ich Sie, meine Minderheit zu unterstützen.



Juillard Charles (M-E, JU): Vous avez vu que je suis aussi dans la minorité. Je vous recommande donc d'accepter cette proposition de minorité. La question est de savoir si le Conseil fédéral peut ou doit. À mon avis, c'est une question plus générale sur les taxes ou les redevances. Lorsqu'il s'agit par exemple des impôts, la plupart des lois, cantonales en tout cas, prévoient des adaptations automatiques pour compenser le renchérissement afin d'éviter les taxes occultes. Il s'agit en l'occurrence de ne pas faire payer d'impôts supplémentaires au contribuable lorsque son revenu réel n'a pas changé. Or, ici, on va dans le sens inverse. Tout augmente, sauf les taxes qui sont destinées à financer les investissements qui y

AB 2026 S 417 / BO 2026 E 417

sont liés. Je ne vais pas vous rappeler à quoi sert la RPLP, mais elle est surtout là pour financer des infrastructures ferroviaires et routières. Je veux citer un autre exemple : la vignette autoroutière a été introduite en 1985 et coûte encore aujourd'hui 40 francs. En 1985, ce prix de 40 francs permettait environ 350 millions de rentrées dans les caisses de la Confédération, dont 40 pour cent payés pour des véhicules étrangers, des véhicules en transit. Il vaut donc quand même la peine d'y réfléchir par rapport aux citoyens suisses. En 2025, s'il y avait eu une adaptation automatique au renchérissement, ce sont 553 millions qui seraient tombés dans les caisses de la Confédération, soit plus de 200 millions supplémentaires, et toujours 40 pour cent payés pour des véhicules étrangers qui transitent en Suisse. Pour les tenants de la rigueur financière, je pense que cette adaptation automatique mérite quand même d'être analysée et discutée. On pourrait passer le coût de la vignette de 40 francs à 63 francs aujourd'hui, si on avait fait cette progression, soit, en moyenne, 53 centimes de plus par an depuis son introduction.

Il ne faut donc pas peindre le diable sur la muraille en disant que cela aura des conséquences incroyables pour les entreprises. Je crois que c'est le contraire, c'est une question de philosophie. Ces taxes et redevances permettent de financer des infrastructures dont les coûts augmentent toujours par nature et pour lesquels il faudra bien trouver les moyens. On sait à quel point, aujourd'hui, nous avons des difficultés à trouver ces moyens. Je vous invite donc à introduire ce mécanisme avec cette marge de deux points d'inflation qui permet au Conseil fédéral d'avoir une toute petite marge de progression. Je vous invite donc à suivre la minorité de la commission.

Brüngger Severin (RL, SH): Ich möchte noch einmal betonen, dass der Güterverkehr für unser Land doch sehr wichtig ist, und zwar nicht nur für die Konsumentinnen und Konsumenten, sondern auch für die Wirtschaft. Ich möchte davor warnen, den Güterverkehr zu verteuern, denn er ist der Schmierstoff für unsere Wirtschaft. Wir möchten auch die Produkte für die Konsumentinnen und Konsumenten nicht weiter verteuern. Deshalb bitte ich Sie, der Mehrheit der Kommission zu folgen.

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Ich erlaube mir, auf das eine oder andere Argument noch kurz einzugehen.

Vorhin wurde das Beispiel der Vignette genannt. Die schweren Nutzfahrzeuge müssen keine Vignette bezahlen, sie unterliegen eben der LSVA. Es ist das eine oder das andere. Das sei hier der guten Ordnung halber einfach noch erwähnt.

Dann wurde gesagt, es finde eine Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse statt. Das stimmt, aber die Gründe dafür sind andere. Das hat nichts mit der LSVA zu tun. Die Gründe, weshalb im alpenquerenden Transitverkehr leider wieder unter 70 Prozent auf die Schiene verladen werden, haben nichts mit Innenpolitik zu tun. Es hat erstens damit zu tun, dass die Zulaufstrecken in Deutschland nicht so ausgebaut wurden, wie sie hätten ausgebaut werden sollen, und zweitens damit, dass es aktuell sehr viele Verspätungen und sogar Zugausfälle gibt, nicht zuletzt wegen sehr vieler Bauprojekte in Deutschland. Innerhalb der Schweiz wurden tatsächlich Verladeplätze abgebaut. Da kann man die Preise bei der LSVA noch so hoch machen – wenn das Angebot qualitativ nicht gut genug ist, um genutzt werden zu können, dann hat das mit der Preisanpassung relativ wenig zu tun. Die Rückverlagerung findet teilweise also statt, aber man kann ihr nicht mit Preisanhebungen bei der LSVA entgegenwirken. Wenn man ein Problem hat, muss man die richtige Medizin wählen.

Es wurde gesagt, ich hätte ausgeführt, die LSVA mache den grössten Teil der Kosten aus. Bei gewissen Fahrzeugen beträgt sie tatsächlich rund 20 Prozent, teilweise auch mehr. Ich habe jedoch gesagt, sie sei neben dem Personal der grösste Kostenblock. Das trifft zu. Entsprechend hat eine Erhöhung der LSVA in diesem kleinemargigen Geschäft einen sehr grossen Effekt.

Aber die Mehrheit der Kommission wehrt sich nicht gegen den Teuerungsausgleich. Sie ist vielmehr der Auf-



fassung, dass eine Gesamtbeurteilung vorgenommen werden soll und dass man dem Bundesrat vertrauen kann, dass er die Anpassung erstens verantwortungsvoll und zweitens unter Abwägung der Gesamtumstände vornimmt. Der Teuerungsausgleich soll dann erfolgen, wenn keine oder nur geringe negative Effekte auf die Schweizer Wirtschaft zu erwarten sind. Aktuell wäre dies aufgrund der geopolitischen Lage beispielsweise nicht zielführend.

Rösti Albert, Bundesrat: Natürlich muss regelmässig an die Teuerung angepasst werden. Ich bitte Sie aber, auch hier der Mehrheit zu folgen und dem Bundesrat den Spielraum zu lassen. Er nimmt Teuerungsanpassungen auch ohne diese Änderung vor; Sie haben es gehört. Letztmals war das per 1. Januar 2025 der Fall, nachdem der Bundesrat 2024 die Flexibilität genutzt hatte und die Anpassung auch aufgrund der Wettbewerbsfähigkeit um ein Jahr nach hinten hatte schieben können. Die vom Kommissionssprecher genannten Zahlen, was das ausmacht, kann ich bestätigen.

Der Bundesrat überprüft die Teuerung alle zwei Jahre im Rahmen des Verlagerungsberichtes und schlägt Ihnen entsprechende Anpassungen vor. Wir erachten es als zu starke Einschränkung, hier die 2 Prozentpunkte festzulegen. Entsprechend bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen.

Was ich ebenfalls bestätigen kann: Die Probleme im Güterverkehr liegen vor allem bei den Zulaufstrecken. Das ist der Hauptgrund der Rückverlagerung, nicht unbedingt die Teuerung. Damit sich die Situation verbessert, braucht es entsprechende Ausbauten und natürlich entsprechend Zeit. Wir arbeiten an verschiedenen Projekten, auch zusammen mit den ausländischen Partnern.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 25.058/8250)

Für den Antrag der Mehrheit ... 28 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 14 Stimmen

(1 Enthaltung)

Präsident (Engler Stefan, Präsident): Dieser Entscheid gilt auch für Artikel 8a Absatz 1bis.

Art. 6; 7 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 6; 7 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 8

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

... der Unternehmen. Er teilt jede Änderung mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren mit.

Antrag der Minderheit

(Herzog Eva, Gmür-Schönenberger, Hurni, Zopfi)

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 8

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national



Al. 2

... des entreprises. Il communique tout changement avec un préavis de sept ans.

AB 2026 S 418 / BO 2026 E 418

Proposition de la minorité

(Herzog Eva, Gmür-Schönenberger, Hurni, Zopfi)

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Bei Artikel 8 Absatz 2 beantragt Ihnen Ihre Kommission mit 7 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen eine Differenz zum Nationalrat bzw. eine Abweichung vom bundesrätlichen Entwurf.

Worum geht es? Der Bundesrat hat in der Botschaft zum vorliegenden Gesetzentwurf angekündigt, Abklassierungen – also die Verschiebung einer Euronorm von einer günstigen in eine teurere Abgabekategorie, eben ein erheblicher Eingriff in die Preisgestaltung – mit sieben Jahren Vorlaufzeit bekannt zu geben.

Die Mehrheit Ihrer Kommission möchte diesen Grundsatz im Gesetz festschreiben. Sie argumentiert, dass es bereits heute Praxis ist, dass der Bundesrat die Abklassierungen frühzeitig kommuniziert, und der Antrag auf gesetzliche Garantie daher langjähriger Usanz entspricht. Tatsächlich wurden Abklassierungen in den letzten Jahren durch den Bundesrat stets mit mehrjähriger Vorlaufzeit kommuniziert. Die Kommissionsmehrheit verweist zudem auf den grossen Stellenwert der Planungssicherheit für das Strassentransportgewerbe. Die Investitionsvolumen sind gross und die Amortisationsfristen lang. Die Eckpunkte der Abgabe frühzeitig zu kennen, sei für die Branche daher entscheidend, auch mit Blick auf den Kauf von sauberen und sicheren Fahrzeugen.

Ich möchte das kurz wie folgt erklären: Die Investition in ein neues Fahrzeug ist für viele Unternehmen erheblich. Die Branche ist übrigens so gestaltet, dass rund 90 Prozent aller Unternehmen zehn oder weniger Fahrzeuge haben, rund 80 Prozent haben fünf oder weniger Fahrzeuge. Daran sieht man, dass wir uns in einer KMU-Landschaft befinden. Wenn es also darum geht, ein neues Fahrzeug anzuschaffen, dann ist das eine erhebliche Investition. Man muss die Sicherheit haben, dass man diese Investition unter den Rahmenbedingungen, die man eben kennt, über eine gewisse Zeit amortisieren kann. Daher ist es wichtig, dass man es frühzeitig mitgeteilt bekommt, wenn die Rahmenbedingungen geändert werden. Die Abschreibungs- bzw. Amortisationsfristen sind hier einmal mit sieben Jahren festgelegt. Das entspricht auch der Usanz, wie man Ankündigungen seitens des Bundesrates gegenüber der Branche bisher gehandhabt hat.

Ich möchte hier allerdings darauf hinweisen, dass sieben Jahre für sehr viele eigentlich kurz sind. Es ist eine gute Usanz, wir wollen daran nicht rütteln, aber sehr viele Unternehmen schaffen natürlich Fahrzeuge für viel längere Zeit an. "Stückgütler", über die wir meistens sprechen, weil die im Fokus stehen – wir sehen sie auf der Autobahn –, haben kürzere Abschreibungsfristen, weil sie natürlich sehr viele Kilometer machen. Aber ich nehme noch einmal das Beispiel des Betonmischers: Dieser bleibt vielleicht 15, 20 oder noch mehr Jahre im Einsatz und macht übrigens auch sehr viel weniger Kilometer. Sie sehen also, dass solche gewichtigen Änderungen der Rahmenbedingungen frühzeitig mit entsprechender Vorlaufzeit kommuniziert werden müssen. Da es in der Kommission für Diskussionen gesorgt hat, erlaube ich mir noch eine präzisierende Bemerkung zuhanden der Materialien. Bei der vorliegenden Ergänzung von Artikel 8 Absatz 2 geht es nicht darum, dass die genaue Höhe der Tarife sieben Jahre im Voraus bekannt gegeben wird, sondern darum, dass die Einteilung der Fahrzeugkategorien in Abgabeklassen bekannt gegeben wird. Es geht also darum, dass man frühzeitig weiss, dass in soundso vielen Jahren eine Abklassierung von der besten in die mittlere oder in die schlechteste Kategorie stattfinden wird. Darin war sich die Kommissionsmehrheit einig, und das entspricht auch ihrer Absicht.

Eine Minderheit der Kommission lehnt diese Ergänzung ab. Sie erachtet die vorgeschlagene Bestimmung als zu rigide. Der Bundesrat müsse in Ausnahmefällen weiterhin über die Kompetenz verfügen, Anpassungen in kürzerer Frist vornehmen zu können.

Herzog Eva (S, BS): Hier schlägt sich die Minderheit auf die Seite des Bundesrates. Lassen Sie die vergangenen sieben Jahre an Ihrem inneren Auge vorbeiziehen, ich nenne einfach ein paar Stichworte: die Zeit vor Corona, Corona, Ukraine-Krieg, CS-Krise, Krieg im Nahen Osten, Iran-Krieg – um nicht alle Konflikte auf der Welt aufzuzählen –, Globalisierung, Warenströme, Deglobalisierung, Protektionismus, Einfluss auf die Lieferketten, auf die Energiepreise.



Man soll in der Politik nicht ironisch sein, also lasse ich das. Aber wenn man alles voraussehen könnte, was in den nächsten sieben Jahren passiert, würden wir das alle schön finden. So etwas auf Gesetzesebene festzuhalten, ist nicht realistisch und nicht notwendig. Wenn es eine bewährte Praxis ist, ist das gut, aber es muss möglich sein, dass der Bundesrat hier auch ad hoc entscheiden kann. Sieben Jahre finden wir einfach bedeutend zu lang.

Ich bitte Sie hier ganz klar, mit dem Bundesrat und mit der Minderheit zu stimmen.

Juillard Charles (M-E, JU): Même si je peux tout à fait comprendre le souci des entreprises, si les adaptations sont à la hausse, les entreprises répercuteront aussi le coût sur le client final ; donc, ce ne sont pas les entreprises qui auront un souci réel d'amortissement de leurs véhicules. En outre, fixer un délai de sept ans voudrait dire que les tarifs aujourd'hui prévus dans la loi auraient dû être prévus par le prédécesseur de M. Rösti. Rendez-vous compte du temps qu'il faut pour adapter et tenir compte de la réalité du moment ; sept ans, c'est beaucoup trop long. Regardez les événements qui se passent aujourd'hui. Comment voulez-vous savoir dans sept ans quelle sera exactement la réalité, alors que vous demandez aujourd'hui de faire une projection ?

Si le Conseil fédéral veut échelonner différemment la redevance telle qu'elle est proposée ici, avec l'ajout de ce délai de préavis de sept ans, cela veut dire qu'aujourd'hui le Conseil fédéral devrait prévoir l'échelonnement des redevances pour 2032–2033. Ce n'est juste pas possible, ce n'est pas réaliste en matière de politique publique de faire une telle adjonction dans une loi, parce que cela ne permet pas de tenir raisonnablement compte de l'évolution de la situation économique, de la situation politique et de tout ce à quoi la Confédération, notamment, doit faire face. Je peux comprendre ce besoin de planification pour les entreprises, tout en sachant que, comme je l'ai dit, les entreprises, au bout du compte, reporteront en grande partie cette adaptation des charges, si celles-ci sont à la hausse, sur le client final.

Je vous invite donc à suivre ici la minorité de la commission et à suivre le projet du Conseil fédéral.

Gmür-Schönenberger Andrea (M-E, LU): Ich befinde mich auch in der Minderheit, und ich möchte einfach darauf hinweisen, dass es mit dieser Gesetzesrevision bereits massive Verbesserungen gibt. Früher war es so, dass diese Abklassierungen innerhalb von zwei bis drei Jahren stattfanden; das finde ich auch nicht gut, weil das viel zu kurzfristig ist. Es braucht eine gewisse Vorlaufzeit. Der Kommissionsberichtersteller hat es aber perfekt ausgeführt. Wir haben nun das Ganze in der Verordnung. Es dauert sieben Jahre. Wir haben jetzt ebenso vom Kommissionsberichtersteller gehört, dass es da nur um die Abklassierungen gehe. Ich nehme Sie und je nachdem auch den Bundesrat beim Wort, dass bei der Tarifgestaltung immer noch eine Möglichkeit vorhanden sein muss. Eine minimale Preisgestaltung muss weiterhin möglich sein, weil ich hier nicht – auch nicht indirekt – eine weitere Schwächung des BIF einführen möchte.

Ich bitte Sie, der Minderheit zu folgen.

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Ich glaube, es besteht vielleicht ein Missverständnis. Es geht hier wirklich nicht um die Preisgestaltung, es geht nur um die Abklassierungen. Die Abklassierung erfolgt nicht aus irgendwelchen Gründen, sondern die Abklassierung erfolgt aufgrund des Systems, das wir haben, nämlich dass die modernste Euronorm in die beste Klasse kommt und dann entsprechend eine Abklassierung stattfindet. Als damals zum Beispiel die Euro-6-Norm gekommen ist, wurden Fahrzeuge der Euro-5-Norm abklassiert – zuerst in die mittlere Kategorie, später dann in die unterste Kategorie –, und Fahrzeuge der Euronorm 6

AB 2026 S 419 / BO 2026 E 419

kamen in die beste Kategorie. Es geht nicht um die Preisgestaltung, sondern nur um die Einteilung in die Kategorien, die nur aufgrund der technologischen Entwicklung erfolgt.

Ich habe Ihnen einleitend gesagt, dass Fahrzeuge der Euro-7-Norm beispielsweise bereits jetzt vorgesehen werden – aufgrund der Systemumstellung nicht in der besten Kategorie, weil dort die E-Lastwagen reinkommen, aber in der zweitbesten Kategorie mit Rabattierungen –, obwohl es sie noch gar nicht gibt. Das zeigt: Man sagt jetzt, dass die Euro-7-Norm eingeführt und die Euro-6-Norm entsprechend abklassiert werden wird. Die Preisgestaltung ist ein anderes Thema. Es geht hier nur um die Einteilung in die Kategorien. Diese hat frühzeitig zu erfolgen, sie hat übrigens auch nicht mehr nur mit ein paar Rappen zu tun, sondern die Unterschiede sind erheblich. Darauf muss man sich unter Berücksichtigung der technologischen Entwicklung einstellen können. Es ist nicht "aktuell in einer Verordnung geregelt", es ist einfach Usanz, und jetzt möchte man sie im Gesetz festhalten.

Ich beantrage Ihnen im Namen der Kommissionsmehrheit, dass man diese bewährte Praxis hier festschreibt.



Rösti Albert, Bundesrat: Ich bitte Sie, hier der Minderheit Herzog Eva zu folgen. In der von der Mehrheit unterstützten Version wird festgehalten, dass der Bundesrat "jede" Änderung mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren mitteilen muss. Ich habe vom Kommissionssprecher zur Kenntnis genommen, dass es dabei vor allem um die Festlegung der Abgabekategorien geht. Der Bundesrat beabsichtigt, diese alle sieben Jahre festzulegen. Dennoch braucht er hier, wie es verschiedentlich auch gesagt wurde, eine gewisse Flexibilität, insbesondere bei der Abklassierung der Kategorie Euro-6-Norm per 2029. Dieser Spielraum sollte erhalten bleiben. Deshalb bitte ich Sie, diese Bestimmung nicht im Gesetz festzuschreiben, in Anerkennung dessen, dass der Bundesrat gewisse Sicherheiten geben will.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 25.058/8251)

Für den Antrag der Mehrheit ... 26 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 17 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 8a

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... Kilometer fest. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf im gewichteten Durchschnitt höchstens 3,0 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen.

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Herzog Eva, Hurni, Juillard, Zopfi)

Abs. 1bis

Der Bundesrat passt den Tarif an die Teuerung an, wenn sich diese mindestens um zwei Prozentpunkte verändert.

Art. 8a

Proposition de la majorité

Al. 1

... kilomètre parcouru. Le tarif doit être d'au moins 0,6 centime et ne doit pas dépasser, en moyenne pondérée, 3,0 centimes par kilomètre parcouru et par tonne de poids total autorisé.

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Herzog Eva, Hurni, Juillard, Zopfi)

Al. 1bis

Le Conseil fédéral adapte le montant des tarifs au renchérissement lorsque celui-ci varie de 2 points au moins.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 8b

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 2bis, 3, 5

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

... Die Reduktion entspricht folgenden Prozentsätzen:

c. 2031: 40 bis höchstens 70 Prozent;

d. 2032: 35 bis höchstens 40 Prozent;

e. 2033: 25 bis höchstens 30 Prozent;

f. 2034: 15 bis höchstens 20 Prozent;

g. 2035: 5 bis höchstens 10 Prozent.



Abs. 4

Der Bundesrat sieht vor, dass in den Jahren, in denen für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge ein reduzierter Tarif gilt, auch für schwere Motorfahrzeuge, für die gemäss EU-Recht die Euro-7-Norm anwendbar ist, ein reduzierter Tarif der LSVA gilt. Der Bundesrat legt die massgebende Fassung der entsprechenden EU-Rechtsakte fest. Die Reduktion entspricht 15 Prozent des gewichteten Durchschnitts ...

Antrag der Minderheit

(Burkart, Dittli, Friedli Esther, Gmür-Schönenberger, Wicki)

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 8b

Proposition de la majorité

Al. 1, 2bis, 3, 5

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

... La réduction correspond au pourcentage ci-après :

- c. en 2031, de 40 à 70 pour cent ;
- d. en 2032, de 35 à 40 pour cent ;
- e. en 2033, de 25 à 30 pour cent ;
- f. en 2034, de 15 à 20 pour cent ;
- g. en 2035, de 5 à 10 pour cent.

Al. 4

Pendant les années où un tarif réduit de la RPLP s'applique aux véhicules lourds à propulsion électrique, le Conseil fédéral prévoit d'appliquer un tarif réduit de la RPLP aux véhicules lourds qui correspondent à la catégorie EURO 7 du droit européen. Il définit la version déterminante des actes pertinents de l'UE. La réduction correspond à 15 pour cent de la moyenne pondérée ...

Proposition de la minorité

(Burkart, Dittli, Friedli Esther, Gmür-Schönenberger, Wicki)

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Wir kommen zum wohl grössten Diskussionspunkt dieser Vorlage, zu den reduzierten Tarifen für Elektrofahrzeuge. Die Kommission beantragt Ihnen mit 8 zu 5 Stimmen bei 0 Enthaltungen eine Abweichung sowohl von der bundesrätlichen Fassung als auch vom nationalrätlichen Beschluss. Rund um Artikel 8b stellten sich in der Kommission zwei Fragen.

Erstens: Bis wann sollen E-Fahrzeuge von der LSVA befreit bleiben? Hier erwähne ich noch einmal, dass aktuell eine positive Entwicklung in diesem Bereich stattfindet, weil die E-Fahrzeuge gänzlich befreit sind. Jetzt geht es darum, wann sie mit der LSVA belastet werden sollen. Zur Erinnerung: Der Entwurf des Bundesrates sieht die Unterstellung ab 2029 vor. Der Nationalrat möchte die Totalbefreiung bis 2031 aufrechterhalten – dann, wenn man davon ausgehen kann, dass tatsächlich eine breite Palette an Fahrzeugen vorhanden ist, nicht nur im Stückgutbereich, sondern auch bei den speziellen Nahverkehrsfahrzeugen. Ihre Kommission ist in diesem Punkt dem Nationalrat gefolgt und möchte E-Fahrzeuge erst ab 2031 in die LSVA integrieren. Sie ist der Ansicht, dass damit die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs gefördert und die Planungssicherheit für die Branche berücksichtigt wird.

AB 2026 S 420 / BO 2026 E 420

Insbesondere den KMU, die sich einen Umstieg auf alternative Antriebe überlegen, kann damit Planungssicherheit sowie genügend Vorlaufzeit für die Umstellung gegeben werden. Wir haben übrigens im Rahmen der CO₂-Gesetzgebung hier auch schon einmal darüber gesprochen: Der Rat und der Bundesrat waren sich einig, dass bis und mit 2030 befreit werden soll.

Nun zu den Einnahmehausfällen oder nicht zusätzlichen neuen Einnahmen zugunsten des BIF: Diese finden in der Tat statt, wenn man die Belastung um zwei Jahre verschiebt, das ist keine Frage. Ich möchte aber noch einmal darauf hinweisen, dass die Norm Euro 6 abklassiert wird, wodurch rund 17 Prozent Mehrkosten erfol-



gen, und dass damit der sogenannte Ausfall bzw. die Nichtmehreinnahmen zugunsten des BIF nicht gerade ganz kompensiert werden, aber doch erheblich abgemildert werden.

Zweitens die Frage nach der Höhe der Rabatte: Der Entwurf des Bundesrates sieht höchstens 70 Prozent vor. Der Nationalrat hat mindestens 70 Prozent beschlossen. Die Kommission geht einen dritten Weg und schlägt Ihnen eine Rabattspannbreite vor. 2031 würde der Rabatt damit 40 bis 70 Prozent betragen, 2032 35 bis höchstens 40 Prozent usw. Diese Variante stellt gemäss Mehrheit der Kommission einen Mittelweg zwischen der nationalrätlichen und der bundesrätlichen Fassung dar. Damit würde einerseits die Finanzierung der aus der LSVA gespiesenen Aufgaben, namentlich des Bahnausbaus, gesichert und andererseits die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs weiterhin gestützt.

Wenn der Präsident erlaubt, würde ich meine Minderheit auch gerade vertreten, dann wäre dies auch abgehandelt. Sie haben gesehen, ich habe jetzt als Kommissionsmehrheitssprecher gesprochen, ich selber führe aber eine Minderheit an. Diese fordert, die Fassung des Nationalrates zu übernehmen, also grundsätzlich einen Rabattsatz mehr oder weniger gemäss Entwurf des Bundesrates mit einer Adaptierung für E-Fahrzeuge ab 2031. Die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs ist damit auf gutem Weg. Mit einem Anteil von über 20 Prozent an den Neuimmatrikulationen ist die Schweiz weltweit an der Spitze, doch bis zur vollständigen Zielerreichung ist es noch ein weiter Weg. Noch sind nur 4 Prozent der in der Schweiz immatrikulierten schweren Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb ausgerüstet; noch sind E-Fahrzeuge in der Anschaffung massiv teurer als ihre dieselbetriebenen Alternativen. Wenn den innovativen Transportunternehmen, die eine Umstellung planen oder angehen, nun eine hohe fiskalische Last aufgebürdet wird oder durch unsichere Tarife Unsicherheit geschürt wird, verspielen wir die Fortschritte, die wir nicht zuletzt dank der LSVA-Totalbefreiung erreichen konnten. Stabile und angemessene Rabatte könnten also viel zur Dekarbonisierung des Schwerverkehrs beitragen. Es geht also nicht darum, dass wir grundsätzlich über die LSVA sprechen, sondern es geht darum, ob wir die Dekarbonisierung vorantreiben wollen oder nicht.

Zur Frage der Finanzierung, ich habe es gesagt: Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass betreffend Einnahmen ein gewisser Trade-off eingegangen wird. Doch es darf nicht vergessen werden, dass mit der Revision – ich habe es gesagt – die Norm Euro 6 abklassiert wird. Das ergibt im Gegengewicht danach wieder erhebliche Mehreinnahmen, nicht gerade einen Ausgleich, aber doch einen erheblichen Beitrag von etwa 290 Millionen Franken pro Jahr, da aktuell über 90 Prozent Euro-6-Fahrzeuge sind.

Auch E-Fahrzeuge, bisher gänzlich von der LSVA ausgenommen, werden dann auf absehbare Zeit der Abgabe unterliegen. Mit dieser Gesetzgebung wird die Branche also so oder so mehr bezahlen und so oder so weiterhin einen grossen Beitrag an den BIF leisten. Aktuell sind es 1,7 Milliarden Franken, perspektivisch sind es mehr. Ich bitte Sie, dies ebenfalls zu berücksichtigen und in diesem Sinne der Minderheit zuzustimmen.

Stark Jakob (V, TG): Ich möchte noch kurz ein Votum für den Mehrheitsantrag abgeben. Ich möchte den Kommissionssprecher insofern etwas korrigieren, als der Mehrheitsantrag eigentlich eine Variante des nationalrätlichen Beschlusses ist und keinen Kompromiss mit der bundesrätlichen Fassung darstellt. Das Wichtigste ist, dass die Jahre 2029 und 2030 befreit werden und noch keine LSVA-Abgabe für E-Lastwagen verlangt wird; das ist diesen Anträgen gemeinsam.

Der Unterschied zwischen den Anträgen von Mehrheit und Minderheit liegt also nur noch – das hat der Kommissionssprecher ja gesagt – in der Festlegung der Rabatte von 2031 bis 2035. Jetzt ist es so, dass die Minderheit beantragt, nur Mindestrabatte vorzuschreiben. Das heisst, dass die Rabatte gemäss Antrag der Minderheit bis 2035 grundsätzlich 100 Prozent betragen könnten. Dagegen möchte die Mehrheit hier Berechenbarkeit. Der Bundesrat wollte das auf der einen Seite begrenzen, die Mehrheit will es jetzt auf der anderen Seite begrenzen. Sie sieht Rabattbänder vor, innerhalb derer der Bundesrat die definitive Rabatthöhe pro Jahr festlegen kann. Er kann die Rabatte jährlich sachgerecht etwas reduzieren. Die Angelegenheit – das ist wichtig – wird so bis 2035 klar und berechenbar, das brauchen die Transportunternehmer, und dann haben alle eine solide Grundlage, um zu kalkulieren. Auch dem Bundesrat bleibt eine gewisse Flexibilität für die Anpassung der Tarife. Er kann schauen, wie die Marktdurchdringung mit E-Lastwagen ist, wie allfällige Mitnahmeeffekte reduziert und – das ist natürlich auch wichtig – wie die Einnahmen für die LSVA und den BIF optimiert werden können, damit wir wirklich eine ausgewogene Lösung haben. Das, meint die Mehrheit, haben wir hier. Ich beantrage Ihnen und bitte Sie, diesen Antrag der Mehrheit zu unterstützen.

Herzog Eva (S, BS): Nur als Ergänzung nenne ich noch eine Zahl. Gemäss Antrag der Minderheit Burkart, die dem Beschluss des Nationalrates folgen möchte, wären es noch einmal 700 Millionen Franken mehr als im Entwurf des Bundesrates vorgesehen. Dies gilt, wenn man mit diesen Prozentsätzen rechnet. Wenn es 2031 mehr als 70 Prozent Rabatt sein würden, wäre es sogar noch mehr.



Ich bitte Sie wirklich, diese Grössenordnungen nicht auf die leichte Schulter zu nehmen. Wir haben so viele Anliegen und Bedürfnisse, die wir finanzieren müssen. Hinter den Rabatten, die hier stehen, verbergen sich auch reale Zahlen.

Ich bitte Sie, den Antrag der Mehrheit zu unterstützen, die eine Art Kompromiss versucht hat, der weniger weit geht.

Rösti Albert, Bundesrat: Der Bundesrat hat ursprünglich vorgeschlagen, die LSVA für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge bereits ab 2029 einzuführen, also keine Rabattierung von 100 Prozent mehr zu gewähren, sondern 70 Prozent im Jahr 2029, 60 Prozent im Jahr 2030, 50 Prozent im Jahr 2031 und danach weiter abnehmend. Wir haben berechnet, dass dem BIF durch den Beschluss des Nationalrates – unter Annahmen zur Entwicklung der Elektromobilität – Einnahmen von rund 800 Millionen Franken entgehen könnten; davon beträfe ein Drittel die Kantone, was angesichts der Bedürfnisse bei den Verkehrsinfrastrukturprojekten erheblich ist.

Ich halte an diesem Teil nicht fest. Ich anerkenne, dass eine solche Regelung die Entwicklung zu stark hemmen würde. Deshalb soll die Rabattierung von je 100 Prozent in den Jahren 2029 und 2030 gemäss Nationalratsbeschluss bestehen bleiben. Mit dem Antrag der Mehrheit der Kommission sehen Sie zudem die Möglichkeit für den Bundesrat vor, bei einer sehr raschen Weiterentwicklung der Elektromobilität die Rabatte in einem unteren Band festzulegen und damit einen Grossteil der Ausfälle zu kompensieren. Gegenüber dem Entwurf des Bundesrates ergäbe sich damit noch eine Differenz von etwa 200 bis 300 Millionen Franken.

Entsprechend bitte ich Sie, bei Artikel 8b Absatz 2 der Mehrheit zu folgen. Ich stelle keinen Antrag auf Festhalten am Entwurf des Bundesrates, wohl aber auf Unterstützung des Antrags der Mehrheit der Kommission, damit diese Flexibilität gewahrt bleibt. Der Bundesrat kann so je nach Entwicklung die Rabatte festlegen, ohne die Entwicklung der Elektrolastwagen zu bremsen und zugleich mit der Sicherstellung ausreichender Einnahmen im BIF. Dies entspricht der Mehrheitsvariante zu Artikel 8b Absatz 2.

AB 2026 S 421 / BO 2026 E 421

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 25.058/8252)

Für den Antrag der Minderheit ... 22 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 21 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 8c; Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 8c ; ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 25.058/8253)

Für Annahme des Entwurfes ... 35 Stimmen

Dagegen ... 8 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte (BBI 2025 2133)



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2026 • Dritte Sitzung • 03.06.26 • 08h15 • 25.058
Conseil des Etats • Session d'été 2026 • Troisième séance • 03.06.26 • 08h15 • 25.058



Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales (FF 2025 2133)

Angenommen – Adopté

Präsident (Engler Stefan, Präsident): Das Geschäft geht an den Nationalrat zurück.

