



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**

Differenzen – Divergences

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)

**Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations**

Art. 8 Abs. 2

Antrag der Mehrheit

... der Unternehmen. Er teilt Änderungen an der Einstufung der Fahrzeuge in die Abgabekategorien mit einer Vorlaufzeit von mindestens sieben Jahren mit.

Antrag der Minderheit

(Gmür-Schönenberger, Herzog Eva, Hurni, Juillard, Maret Marianne, Zopfi)
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 8 Abs. 2

Proposition de la majorité

... des entreprises. Il communique les changements de la catégorisation des véhicules dans les catégories de redevance avec un préavis d'au moins sept ans.

Proposition de la minorité

(Gmür-Schönenberger, Herzog Eva, Hurni, Juillard, Maret Marianne, Zopfi)
Adhérer à la décision du Conseil national

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Wir befinden uns in der Differenzbereinigung zur Weiterentwicklung der LSVA. Offen ist noch eine einzige Differenz: die Frage, ob die bewährte Praxis, Abklassierungen in eine neue LSVA-Kategorie frühzeitig bekannt zu geben, auf Gesetzesstufe verankert wird.



Bei unserer letzten Beratung am 21. September haben wir von den drei verbleibenden Differenzen zwei im Sinne des Nationalrates ausgeräumt und sind ihm damit deutlich entgegengekommen. Einzig bei der Planungssicherheit haben wir an unserem Beschluss festgehalten. Der Nationalrat hat diese letzte Differenz am 23. September beraten und mit 101 zu 95 Stimmen bei 1 Enthaltung an seiner Fassung festgehalten. Das Resultat war allerdings noch deutlich knapper als in der ersten Runde der Differenzbereinigung. Die Minderheit, die dem Ständerat folgen wollte, ist nur um 6 Stimmen unterlegen.

Ich habe mich in der letzten Runde der Differenzbereinigung, wie es sich normalerweise gehört, sehr kurz gehalten. Ich muss aber hier etwas ausholen. Bitte verzeihen Sie mir das angesichts der knappen Ergebnisse und der politischen Bedeutung des Themas.

Ihre Kommission hat das Geschäft am vergangenen Donnerstag erneut beraten. Das Resultat hätte knapper nicht sein können: Mit 6 zu 6 Stimmen und Stichentscheid der Präsidentin beantragt sie Ihnen, an der Verankerung der Planungssicherheit festzuhalten, aber in einer präzisierten Fassung. Neu soll Artikel 8 Absatz 2 SVAG wie folgt ergänzt werden: Der Bundesrat berücksichtigt die völkerrechtlichen Verträge und das Erfordernis der Planungssicherheit der Unternehmen. Er teilt jede Änderung an der Einstufung der Fahrzeugkategorien mit einer Vorlaufzeit von mindestens sieben Jahren mit.

Weshalb erfolgt diese Präzisierung? Die Beratungen in beiden Räten haben gezeigt, dass die Vorlaufzeit von sieben Jahren grundsätzlich auf Zustimmung stösst. Geäussert wurde aber die Sorge, die bisherige Formulierung des Ständerates sei zu starr, und es müsse jede Änderung an der LSVA, auch eine Teuerungsanpassung, sieben Jahre im Voraus angekündigt werden.

Diesem Einwand trägt der neue Antrag Rechnung. Die Vorlaufzeit gilt ausschliesslich für Änderungen an der Einstufung der Fahrzeugkategorien, also für Abklassierungen. Die Teuerungsanpassung und die übrige Tarifgestaltung bleiben in der Kompetenz des Bundesrates, so wie heute. Damit schaffen wir dort Planungssicherheit, wo sie für die Investitionsentscheide der Betriebe entscheidend ist, ohne den Bundesrat übermässig einzuschränken. Wir halten zudem an unserem Beschluss zu Ziffer II fest, den unser Rat am 21. September gefällt hat.

Worum geht es in der Sache? Für ein kleineres oder mittleres Transportunternehmen, etwa einen Betrieb mit 5 bis 10 Lastwagen im Entlebuch, im Wallis, im Glarnerland oder sonst wo in der Schweiz, ist ein LKW keine Routineanschaffung. Ein Fahrzeug kostet schnell 200 000 bis 300 000 Franken. Ich habe darauf hingewiesen, dass sich die Kosten bei Spezialaufbauten oder Kranfahrzeugen auf deutlich über eine halbe Million belaufen. Ich gehe hier nicht noch einmal auf die Argumente ein, die bereits in der vormaligen Beratung aufgeführt worden sind. Nichtsdestotrotz weise ich darauf hin, dass eine Abklassierung die LSVA für ein Fahrzeug von einem Tag auf den anderen um rund 15 Prozent verteuern kann. Ein Grossbetrieb kann das über seine Flotte abfedern, ein Betrieb mit 5 oder 10 Lastwagen nicht. Die Planbarkeit ist für die Investition und die Investitionssicherheit von grosser Bedeutung.

Die Minderheit wird ihre Position im Anschluss selbst vertreten.

Erlauben Sie mir vorab, zwei Aussagen zu korrigieren, die in der Kommission von der jetzigen Minderheit gemacht worden sind. Erstens ist argumentiert worden, dass die vorgeschlagene Regelung das Verlagerungsziel gefährde. Das trifft nicht zu. Artikel 84 Absatz 2 BV beschlägt den alpenquerenden Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze. Das Verlagerungsziel betrifft also den alpenquerenden Transitverkehr und nicht den Binnenverkehr. Der Baustellenverkehr im Kanton Aargau, das Kehrtrichtfahrzeug im Emmental oder der Holztransporter im Jura haben mit dem Verfassungsauftrag der Verlagerung nichts zu tun. Diese Fahrzeuge lassen sich auch nicht auf die Schiene verlagern. Genau sie sind aber von Abklassierungen am stärksten betroffen.

Zweitens wurde gesagt, der Gesetzgeber würde sich die Hände binden und könnte das Gesetz künftig nicht mehr anpassen. Auch das ist nicht der Fall. Mit der präzisierten Fassung ist nun auch ausdrücklich klargestellt, dass die Vorlaufzeit nur für Abklassierungen gilt und nicht für Teuerungsanpassungen. Das Parlament kann das Gesetz jederzeit ändern, und der Bundesrat kann unabhängig von einer Gesetzesänderung jederzeit Abklassierungen vornehmen. Es geht einzig darum, dass Abklassierungen frühzeitig bekannt gegeben werden, damit die Betriebe ihre Investitionen darauf ausrichten können. Das ist nichts Neues. Diese Praxis wurde unter Bundesrätin Leuthard eingeführt und seither angewendet. Sie war bisher von allen Seiten unbestritten. Wenn sie unbestritten ist, spricht nichts dagegen, sie im Gesetz festzuschreiben.

Im Namen der Kommissionsmehrheit beantrage ich Ihnen, der abgeänderten Fassung zuzustimmen.

Gmür-Schönenberger Andrea (M-E, LU): Ich mache eine grundsätzliche Bemerkung zur LSVA-Revision: Es war und ist unser Anliegen, einen Ausgleich zu finden zwischen den Interessen der Branche im Entlebuch, im Wallis, im Jura und in der ganzen Schweiz – und den ökologischen Anliegen, die wir in diesem Land auch haben. Was wir bisher beraten respektive entschieden haben, ist ein Stück weit auch eine Schwächung des



BIF. Das bedaure ich einerseits, andererseits habe ich die Änderungen aber auch klar mitgetragen.

Die Planungssicherheit, die der Mehrheitssprecher wiederholt angesprochen hat, ist bereits jetzt gegeben, weil der Bundesrat in der Verordnung die sieben Jahre Vorlaufzeit sowieso festhalten will. Die Fahrzeughalter erhalten damit ganz klar die gewünschte Planungssicherheit. Eine zusätzliche gesetzliche Regelung braucht es nicht. Die Regelung schwächt zudem die LSVA als Lenkungsinstrument. Das neue Schwerverkehrsabgabengesetz wurde bewusst so ausgestaltet, dass es eben an technische Entwicklungen angepasst werden kann. Eine gesetzliche, siebenjährige Sperrfrist würde künftige Weiterentwicklungen der LSVA erschweren oder gar blockieren. Gerade wegen der Elektrifizierung des Schwerverkehrs ist heute nicht absehbar, welche Kriterien in 10 oder 15 Jahren relevant sein werden. Eine derart starre Regelung macht aus einem anpassungsfähigen Lenkungsinstrument ein schwerfälliges System. Der wichtigste Punkt ist aber eigentlich der folgende: Kennen Sie ein einziges Gesetz, in dem festgehalten ist, dass dieses während 7 Jahren nicht geändert werden darf? Warum 7 Jahre, warum nicht 10 oder 15 Jahre? Wenn Sie dem Antrag der Mehrheit zustimmen, schaffen wir hier ein Präjudiz.

Die Rechtsgleichheit wäre meines Erachtens auch nicht gewährleistet. Wir brauchen eine gesetzliche Regulierung, die Sinn macht. Wir wollen die Branche schützen. Es braucht diese Anpassung der Verordnung, aber eine gesetzliche Regelung, die eine ganz bestimmte Vorlaufzeit im Gesetz festhält, wäre schädlich. Ich bitte Sie, der Minderheit zuzustimmen.

Wicki Hans (RL, NW): Ich muss Sie grundsätzlich dahingehend informieren, dass es hier nicht um grosse Transporteure geht, der Kommissionssprecher hat es gesagt. Vielmehr geht es um die kleinen Transporteure, vor allem ums solche wie derjenige im Entlebuch oder im Engelberger Tal oder wo auch immer. Das sind kleinere Unternehmen mit einem oder fünf, sechs oder sieben Lastwagen. Die nutzen ihre Lastwagen während zehn Jahren und länger. Bei den grossen Unternehmen und den weiten Distanzen ist das mit diesen sieben Jahren etwas zu relativieren; die wechseln, je nach Unternehmen, ihre Flotte vielleicht alle sieben Jahre oder alle sechs oder alle acht Jahre. Doch die kleinen Unternehmen fahren eben länger mit ihren Fahrzeugen.

Wieso will man das ins Gesetz schreiben, wenn es doch bis heute auf Verordnungsstufe gut funktioniert hat? Ich muss Ihnen leider sagen, dass wir in einer speziellen Situation sind. Wir streiten uns, wie Sie alle wissen, seit Monaten, wenn nicht seit Jahren, wir debattieren in der Politik, in der Gesellschaft, was das zukünftige Fahrzeug sein soll: Ist es mit Wasserstoff betrieben, mit Strom oder mit welchem Diesel auch immer? Es herrscht einfach eine Unsicherheit in der Branche und im Land. Schauen Sie mal die Verkaufszahlen der Autos an. Die gehen dramatisch zurück, weil sich heute niemand festlegen will, da diese Entscheidung eben länger als fünf oder sechs Jahre wirken wird. Diese Entscheidung ist massgebend für ein Unternehmen. Aus diesem Grund möchten die kleineren Transporteure eine gewisse Sicherheit haben, indem es mindestens sieben Jahre dauern soll, bis wieder eine Abklassierung kommt. Es geht nur darum.

Es geht nicht um ein Misstrauensvotum gegenüber dem Bundesrat oder um ein Misstrauensvotum gegenüber sonst irgendjemandem. Es geht lediglich darum, dass kleinere Unternehmen einfach eine höhere Sicherheit bezüglich der Frage haben möchten, was geschieht, wenn sie sich bei einer für sie wichtigen Investition in ein neues Transportgefährt festlegen.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen.

Rösti Albert, Bundesrat: Der Bundesrat will eigentlich das Gleiche wie die Mehrheit. Er hat auch in der Botschaft klar kundgetan, dass er Vertrauen und Planbarkeit schaffen will, indem er die Abgabekategorie alle sieben Jahre festlegt. Tatsächlich möchte er, wie es die Minderheitssprecherin gesagt hat, aber eine minimale Flexibilität behalten, indem dies auf Verordnungsstufe geregelt wird und auf unerwartete Ereignisse rasch reagiert werden kann; und wir wissen, wie schnell sich eine Situation verändern kann. Es wurde auch schon gesagt: Deshalb ist es unüblich, in ein Gesetz solche Termine oder Fristen zu schreiben.

Ich bitte Sie deshalb, der Minderheit zu folgen und damit diese Differenz zu schliessen. Tatsächlich möchte ich aber für den Fall, dass der Antrag der Mehrheit doch angenommen wird, hier sagen, dass es der Minderheit entgegenkommt, wenn nur noch von der Abgabekategorie die Rede ist, und nicht mehr von allen Änderungen. Ich glaube aber, mit erneuter klarer Zusage von meiner Seite namens des Bundesrates, dass wir alles daran setzen werden, die Abgabekategorien, wie in der Botschaft vermerkt, sieben Jahre im Voraus festzulegen. Mit dieser Aussage zuhanden des Amtlichen Bulletins kann man getrost der Minderheit zustimmen und damit diese Differenz zum Nationalrat schliessen.

Präsident (Engler Stefan, Präsident): Die Abstimmung gilt auch für Ziffer II Absätze 2 und 3.



Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 25.058/8533)

Für den Antrag der Mehrheit ... 24 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 20 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Ziff. II Abs. 2, 3

Antrag der Mehrheit

Festhalten

Antrag der Minderheit

(Gmür-Schönenberger, Herzog Eva, Hurni, Juillard, Maret Marianne, Zopfi)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II al. 2, 3

Proposition de la majorité

Maintenir

Proposition de la minorité

(Gmür-Schönenberger, Herzog Eva, Hurni, Juillard, Maret Marianne, Zopfi)

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Präsident (Engler Stefan, Präsident): Das Geschäft geht in die Einigungskonferenz.