



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

Mai 2025

Botschaft zur Änderung des Schwerverkehrsabgabengesetzes (Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe)

**Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung
zur «Weiterentwicklung der LSV»**

Inhalt

1	Ausgangslage.....	3
1.1	Ausgangslage und Gegenstand der Vorlage	3
1.2	Ablauf und Adressaten	3
1.3	Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden	3
2	Auswertung der Stellungnahmen anhand des Fragekatalog	4
2.1	Beurteilung des Handlungsbedarfs bei der Weiterentwicklung der LSVA	4
2.2	Beurteilung der Frage der Deckung der externen Kosten des Schwerverkehrs und der Massnahmen zur Verbesserung des Deckungsgrades.....	4
2.3	Beurteilung der Stärkung von der Verlagerungswirkung	5
2.4	Beurteilung der Weiterentwicklung der LSVA im Rahmen des LVA.....	5
2.5	Beurteilung der Auslegung der LVA-Klassifizierung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen	6
2.6	Unterstellung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen unter die LSVA	6
2.7	Beurteilung der genauen Kategorisierung der Fahrzeuge in der Verordnung vom 27. März 2024 über die Schwerverkehrsabgabe und regelmässige Aktualisierung dieser Kategorisierung	7
2.8	Abklassierung der EURO-VI-Fahrzeuge	7
2.9	Beurteilung der Einstufung von Fahrzeugen EURO VII.....	8
2.10	Zugehörigkeit zu der teuersten Abgabekategorie, wenn kein Nachweis vorhanden	8
2.11	Beurteilung des Verfahrens, die Schwellenwerte für die Kategorisierung in die Abgabekategorien sieben Jahre im Voraus bekannt zu geben.	9
2.12	Beurteilung der Variante	9
2.13	Begründung der Bevorzugung von Variante 1 oder Variante 2	10
2.14	Einschätzung der durchschnittlichen Transportleistung für die Bemessung der Investitionsbeiträge	10
2.15	Beurteilung der Unterstützung von den vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen..	11
3	Auswahl an vorgeschlagenen Anpassungen an der Vorlage	11
3.1	Befreiung von elektrisch angetriebenen Lastwagen bis 4.25 Tonnen (Bourgeois-Fahrzeuge)	11
3.2	Differenzierung der LSVA nach Strassenhierarchie	11
3.3	Maximale Tarife im Gesetz lassen	12
3.4	Kann-Formulierung durch Muss-Formulierung ersetzen	12
3.5	Automatische Teuerungsanpassung.....	12
3.6	EU-Flottenziele.....	12
4	Anhang / Annexe / Allegato.....	13
4.1	Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden	13

1 Ausgangslage

1.1 Ausgangslage und Gegenstand der Vorlage

Zur Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) hat der Bundesrat am 14. Februar 2024 bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen ein Vernehmlassungsverfahren zu einer Teilrevision des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG), eröffnet, mit der die Abgabe an die zukünftigen Anforderungen des Schwerverkehrs angepasst werden soll.

1.2 Ablauf und Adressaten

Die Vernehmlassung dauerte vom 14. Februar 2024 bis zum 23. Mai 2024. Dabei wurden 151 Adressatinnen und Adressaten zur Teilnahme eingeladen. Insgesamt sind 87 Stellungnahmen eingetroffen. Dieser Bericht fasst die zentralen Punkte der Stellungnahmen zusammen; dabei erhebt er keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Bei Abweichungen oder Unklarheiten gelten ausschliesslich die auf der Website der [Website](#) der Bundeskanzlei (BK) veröffentlichten offiziellen Stellungnahmen. Zu den Adressatinnen und Adressaten der Vernehmlassung zählten u. a. die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die Dachverbände der Wirtschaft, diverse Unternehmen sowie eine Vielzahl weiterer Organisationen (Verbände, Verkehrsunternehmen, interessierte Kreise).

1.3 Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden

Eingeladen waren insgesamt 151 Adressaten. Es sind 87 Stellungnahmen eingegangen:

	Adressaten	Antwortende
Kantone, KdK, Liechtenstein	28	27
Politische Parteien	10	8
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	4
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	4
Unternehmen	3	2
Organisationen	99	42
Total	151	87

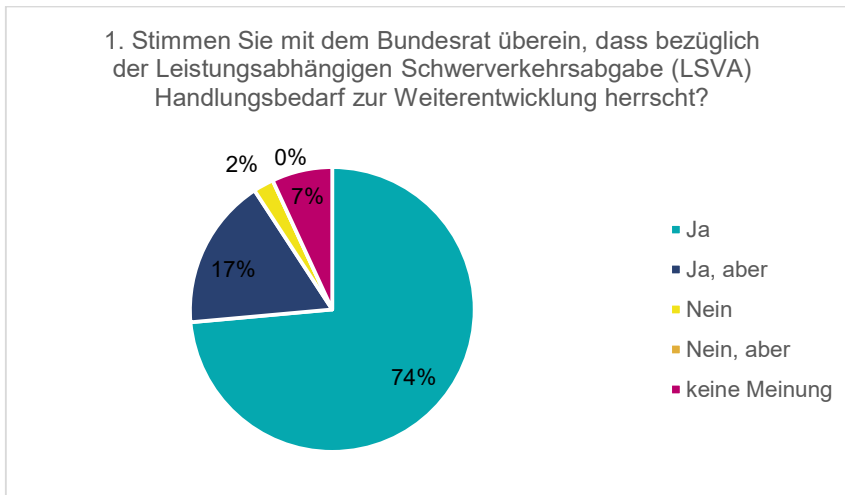
In einem separaten Dokument werden alle Stellungnahmen auf der [Website](#) der Bundeskanzlei (BK) publiziert.

2 Auswertung der Stellungnahmen anhand des Fragekatalog

- Der Handlungsbedarf, die LSVA weiterzuentwickeln, wurde fast einstimmig befürwortet.
- Einige Teilnehmende lehnten die Vernehmlassungsvorlage ab oder forderten eine Überarbeitung der Vorlage.
- Die meisten Teilnehmenden unterstützen die Vernehmlassungsvorlage in der Form, wie sie in der Vernehmlassung vorgeschlagen wurde. Mehrfach wurden Vorschläge zur Anpassung der Vorlage unterbreitet.
- Wiederholt angesprochen wurden unter anderem der Zeitpunkt der Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in die LSVA, die Ausgestaltung der flankierenden Massnahmen sowie die Abklassierung von EURO VI-Fahrzeugen.

2.1 Beurteilung des Handlungsbedarfs bei der Weiterentwicklung der LSVA

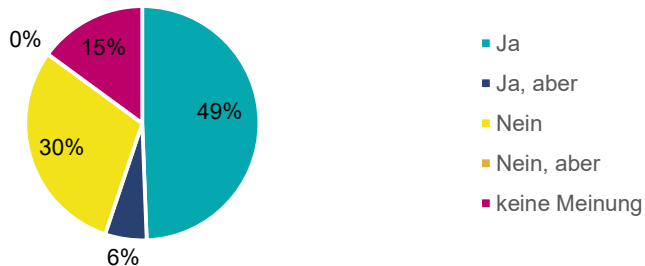
Der Handlungsbedarf bei der Ausgestaltung der Abgabe wird von der Grosszahl der Teilnehmenden befürwortet, um sie an die Anforderungen des Schwerverkehrs in der Schweiz anzupassen. Einige wenige Teilnehmende verneinen den Handlungsbedarf, während andere sich nicht explizit geäussert haben. Im Allgemeinen wird die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in die LSVA von der Mehrheit der Teilnehmenden als erforderlich anerkannt.



2.2 Beurteilung der Frage der Deckung der externen Kosten des Schwerverkehrs und der Massnahmen zur Verbesserung des Deckungsgrades.

Die Hälfte der Teilnehmenden ist der Ansicht, dass die externen Kosten des Schwerverkehrs nicht ausreichend gedeckt sind und Massnahmen ergriffen werden sollten, um den Kostendeckungsgrad der externen Kosten zu verbessern. Etwa 30% der Teilnehmenden sind der Meinung, dass der Vorschlag für die Definition und die Berechnungsmethode zur Deckung der externen Kosten nicht angemessen ist. Diejenigen, die sich dagegen ausgesprochen haben, sind mit der gewählten Methode zur Berechnung der externen Kosten nicht einverstanden. Darüber hinaus wird bemängelt, dass der Begriff des externen Nutzens im Gesetzestext nicht wiedergegeben wird. Die Gesellschaft ziehe einen Nutzen aus dem Schwerverkehr, der in der Methode zur Berechnung des Kostendeckungsgrads nicht berücksichtigt wird. Eine kleine Minderheit ist hingegen der Ansicht, dass die LSVA-Tarife angepasst werden sollten, um einer vollständigen Deckung der externen Kosten des Schwerverkehrs näher zu kommen.

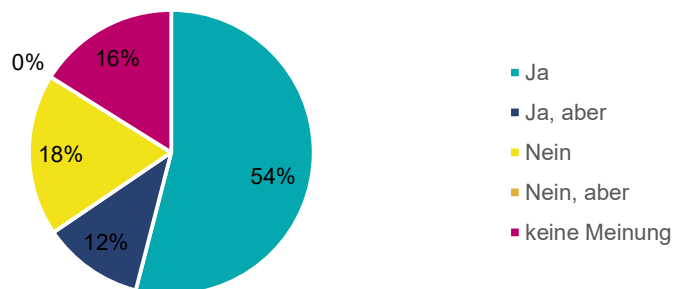
2. Deckt sich Ihre Einschätzung mit der des Bundesrats insofern, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nur ungenügend deckt bzw. Massnahmen getroffen werden sollten, die die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs verringern?



2.3 Beurteilung der Stärkung von der Verlagerungswirkung

Das Ziel der Verlagerungspolitik der Schweiz wird nicht in Frage gestellt. Die Teilnehmenden, die sich ablehnend geäussert haben (rund ein Drittel), sind der Meinung, dass die LSVA nicht das geeignetste Instrument zur Förderung der Verlagerungspolitik der Schweiz ist. Das Verlagerungsziel gelte in erster Linie für den Transitverkehr. Da sich die LSVA über das ganze Land erstreckt, betrifft sie auch den Binnenverkehr, bei dem keine Verlagerungswirkung vonnöten ist. Um die Verlagerungspolitik der Schweiz zu fördern, ist ein Drittel der Teilnehmenden der Ansicht, dass die Kapazität und die Zuverlässigkeit des Schienengüterverkehrs verbessert werden müssen.

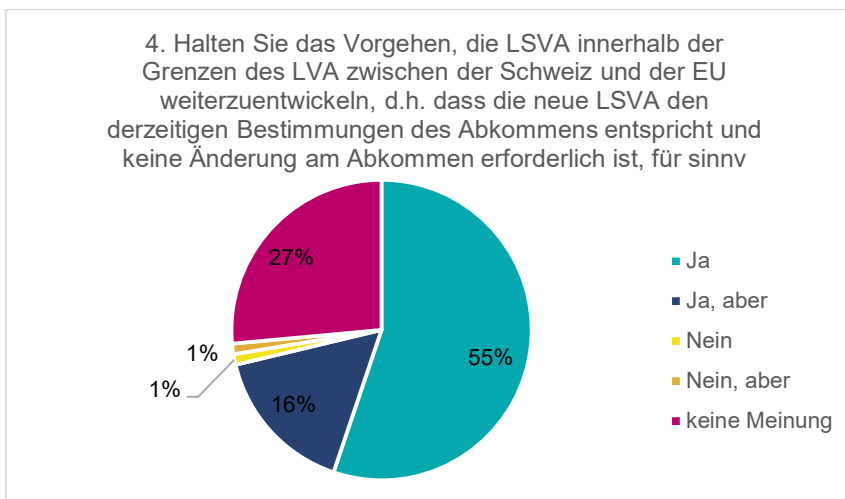
3. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass die Verkehrsverlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden muss?



2.4 Beurteilung der Weiterentwicklung der LSVA im Rahmen des LVA

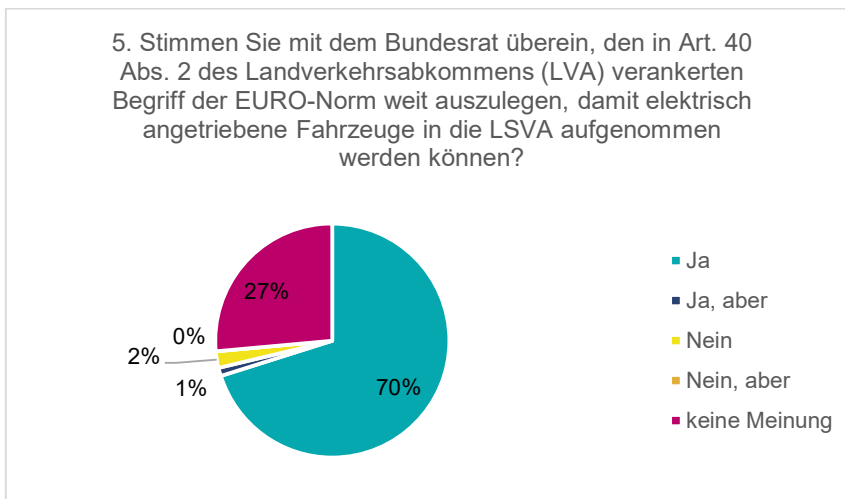
Die meisten Teilnehmenden sind dafür, dass die LSVA im Rahmen des LVA angepasst werden muss. Dabei geht es vor allem um die Beibehaltung der derzeitigen Bestimmungen des LVA wie das Nacht- und Sonntagsfahrverbot, das Kabotageverbot und das Verbot von Gigalibern, sowie auch die Höchstbeträge der Abgabe. Die in der Vernehmlassung vorgeschlagenen Bestimmungen stehen derzeit teilweise im Widerspruch zu den Bestimmungen von Artikel 40 LVA. Nur eine Änderung dieses Artikels würde eine vollständige Weiterentwicklung der LSVA ermöglichen. Die Vernehmlassung bezog sich nicht auf diesen Punkt, da die notwendigen Anpassungen keine Auswirkungen auf den Inhalt des LVA haben. Die Teilnehmenden haben sich bei Frage 15 zur vollständigen Umsetzung der SVAG äussern können.

Einige Teilnehmende sprachen sich auch für eine spätere Änderung des LVA aus, um eine volle Entfaltung der Ziele der LSVA zu ermöglichen, nämlich die Verlagerung und Deckung der externen Kosten, aber auch eine Differenzierung der Fahrzeuge in den Abgabekategorien auf der Grundlage von Treibhausgasemissionen und Energieeffizienz.



2.5 Beurteilung der Auslegung der LVA-Klassifizierung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen

Die Auslegung von Art. 40 Abs. 2 LVA, welche die Einstufung von Fahrzeugen ohne EURO-Norm in die günstigste Abgabekategorie ermöglicht, wurde von den antwortenden Teilnehmenden sehr positiv aufgenommen. Von einigen wird anerkannt, dass elektrisch angetriebene Fahrzeuge in das LSVA-System integriert werden müssen. Nur die SVP lehnt diese Auslegung ab. Ein Grossteil der Teilnehmenden hat sich zu dieser Frage nicht geäußert.

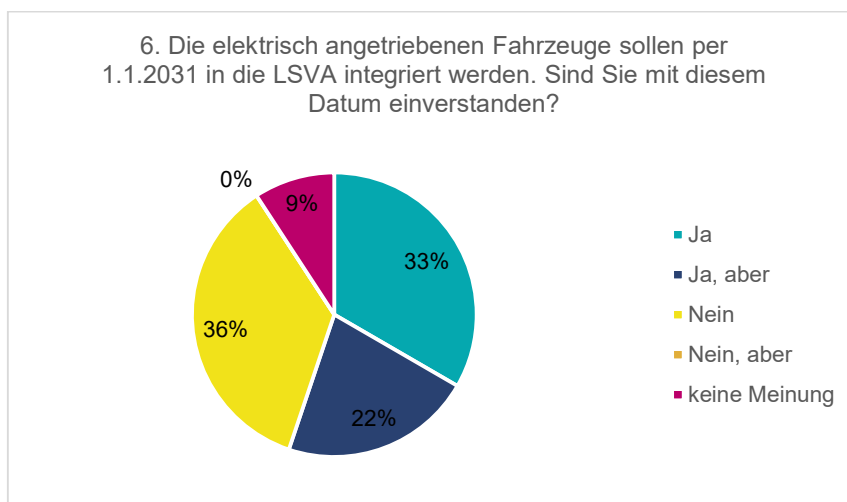


2.6 Unterstellung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen unter die LSVA

Mit der Vernehmlassung sollten die Meinungen zu einem Einbezug von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in die LSVA ab dem 1.1.2031 eingeholt werden. Die Teilnehmenden konnten antworten, ob sie mit diesem Vorschlag einverstanden sind oder ob sie der Meinung sind, dass diese Fahrzeuge früher oder später der LSVA unterstellt werden sollten.

Die folgende Graphik fasst die Antworten auf die Frage zusammen, ab wann elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA einbezogen werden sollen. Dieses Datum ist ein zentrales Element des Konsultationsentwurfs.

Im Allgemeinen befürwortet ein Drittel der Teilnehmenden die Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen ab dem 1.1.2031. 22% der Teilnehmenden sind der Ansicht, dass die Integration dieser Fahrzeuge an einen bestimmten Grad der Marktdurchdringung gekoppelt sein sollte. Der Rest der Teilnehmenden (36%) ist der Ansicht, dass ihre Integration früher erfolgen sollte.



Rund ein Drittel der Kantone sowie die politische Linke sprechen sich für eine Integration dieser Fahrzeuge vor 2031 in die LSVA aus. Die Organisationen sind ebenfalls geteilter Meinung über den Zeitpunkt der Integration von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen. Eine Integration nach 2031 wird von den Teilnehmenden kaum gewünscht. Einige Teilnehmende sind der Ansicht, dass die Integration an die Marktdurchdringung der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge gekoppelt sein sollte.

2.7 Beurteilung der genauen Kategorisierung der Fahrzeuge in der Verordnung vom 27. März 2024¹ über die Schwerverkehrsabgabe und regelmässige Aktualisierung dieser Kategorisierung

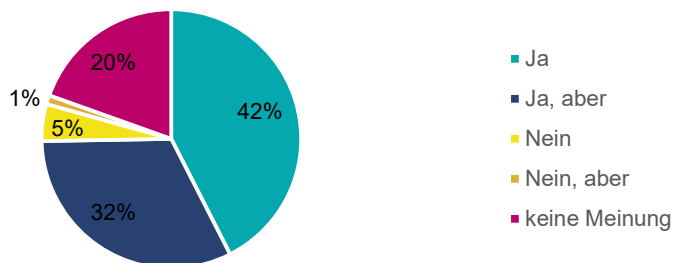
Zwei Drittel der Teilnehmenden hielten den Vorschlag des Bundesrates für angemessen. Ein Drittel der Teilnehmenden äusserte sich nicht zu dieser Frage.

2.8 Abklassierung der EURO-VI-Fahrzeuge

42% der Teilnehmenden sind uneingeschränkt der Ansicht, dass elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie eingestuft werden sollten. Gleichzeitig müssten EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie herabgestuft werden, um diese Kategorisierung zu ermöglichen. Ein kleiner Prozentsatz der Teilnehmenden sprach sich gegen den Vorschlag des Bundesrates aus, da sie der Meinung sind, dass elektrisch angetriebene Fahrzeuge von der LSVA befreit bleiben sollten oder bis zur Einführung der EURO VII-Norm gewartet werden müsste, bevor sie in die Abgabekategorien eingestuft werden könnten. Von dem Drittel der Teilnehmenden, die antworteten, dass sie mit dem Verfahren einverstanden seien, waren einige der Ansicht, dass die Abklassierung der EURO-VI-Fahrzeuge so schnell wie möglich erfolgen sollte oder sogar eine Abstufung direkt in die teuerste Abgabekategorie erforderlich sei. Andere wiederum waren der Ansicht, dass die Abklassierung frühzeitig und in Absprache mit der EU angekündigt werden sollte.

¹ SR 641.811

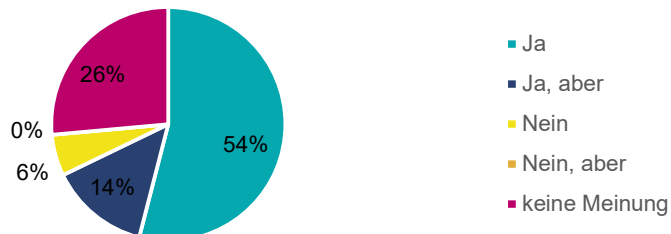
8. Stimmen Sie mit dem Vorschlag des Bundesrats überein, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzustufen und die EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie abzuklassieren?



2.9 Beurteilung der Einstufung von Fahrzeugen EURO VII

Die Hälfte der Teilnehmenden ist der Ansicht, dass EURO VII-Fahrzeuge in einer günstigeren Abgabekategorie kategorisiert werden sollten als Fahrzeuge mit einer älteren EURO-Norm. 6 % der Teilnehmenden sind gegen diesen Vorschlag. Einige Teilnehmende sind der Meinung, dass, da die EURO VII-Norm der EURO VI-Norm hinsichtlich der Luftschadstoffe sehr ähnlich ist und deshalb beide EURO-Normen in derselben Gebührenkategorie kategorisiert werden sollten.

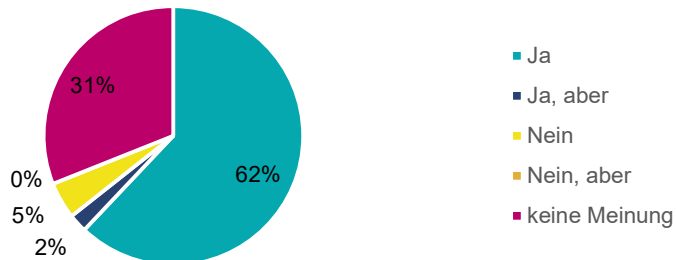
9. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass EURO-VII-Fahrzeuge, die möglicherweise in den nächsten Jahren eingeführt werden, in eine günstigere Abgabekategorie eingestuft werden sollen als Fahrzeuge mit älteren EURO-Normen?



2.10 Zugehörigkeit zu der teuersten Abgabekategorie, wenn kein Nachweis vorhanden

Zwei Drittel der Teilnehmenden stimmten dem Verfahren zu, ein Drittel äusserte sich nicht dazu und 5% waren dagegen.

10. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass Fahrzeuge, bei denen die Zugehörigkeit zu einer Abgabekategorie nicht nachgewiesen werden kann, der teuersten Abgabekategorie zugewiesen werden sollen?

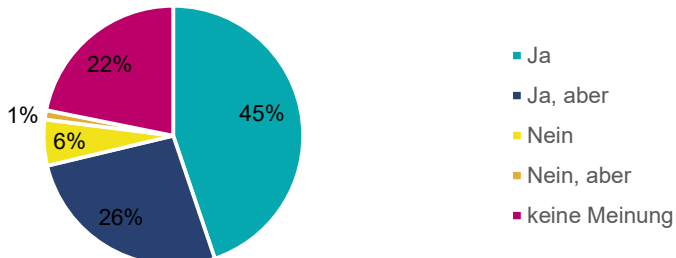


2.11 Beurteilung des Verfahrens, die Schwellenwerte für die Kategorisierung in die Abgabekategorien sieben Jahre im Voraus bekannt zu geben.

Die Hälfte der Teilnehmenden befürwortet das vom Bundesrat in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagene Verfahren. Ein Grossteil der Teilnehmenden befürwortet es, fordert aber, dass diese Zusage der Investitionssicherheit auf Gesetzes- und nicht auf Verordnungsstufe verankert wird.

Während einige den Zeitraum von sieben Jahren für zu lang halten, da sich der technische Fortschritt innerhalb von sieben Jahren schnell ändern kann, sind andere der Ansicht, dass diese Investitionssicherheit weiter gestärkt werden sollte, insbesondere indem sichergestellt wird, dass die Fahrzeuge eine längere Zeit in derselben Gebührenkategorie verbleiben. Wenige Teilnehmende sprachen sich vollständig gegen diesen Vorschlag aus.

11. Unterstützen Sie den Vorschlag, dass der Bundesrat sieben Jahre im Voraus die Schwellenwerte kommunizieren soll, nach denen die Fahrzeuge in die Abgabekategorien eingestuft werden?



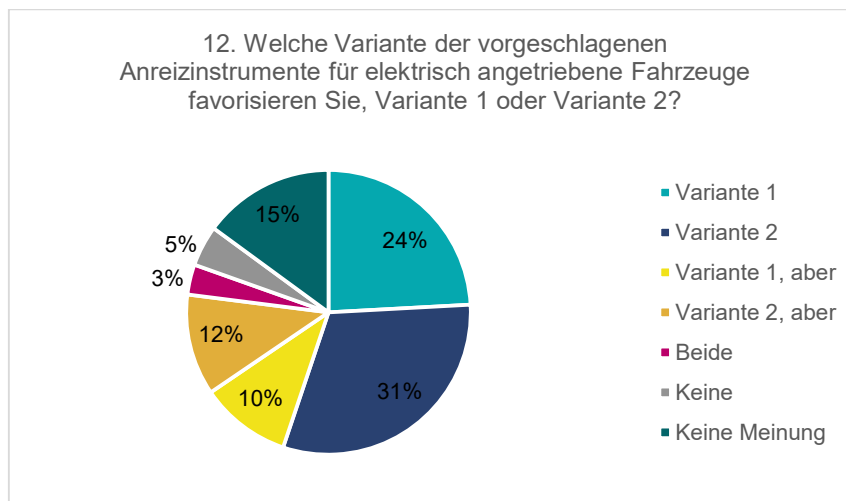
2.12 Beurteilung der Variante

Mit dieser Frage wurden die Vernehmlassungsteilnehmenden gefragt, ob sie Variante 1 der flankierenden Massnahmen, d.h. ein Rabattsystem für alle Fahrzeuge, oder Variante 2, bei der sie zwischen einem Rabattsystem oder einem Investitionsbeitrag für Schweizer Fahrzeuge und einem Rabattsystem für ausländische Fahrzeuge wählen können, bevorzugen würden.

Ein Viertel der Befragten bevorzugt Variante 1, insbesondere mit dem Argument, dass die Einführung eines Rabattsystems einfacher ist und weniger Verwaltungsaufwand verursacht. 30 % der Befragten sind hingegen der Ansicht, dass Variante 2 eine stärkere Berücksichtigung der Interessen aller

Transportunternehmen – unabhängig von der Unternehmensgrösse – ermöglichen wird. Darüber hinaus sind sie der Ansicht, dass diese Variante den Übergang zu Fahrzeugen ohne CO₂-Emissionen stärker fördert, indem sie die Anschaffung eines Elektro-Lastwagen (Kaufpreis viel höher als bei einem Diesel-Lkw) erleichtert.

Einige Teilnehmende sind der Ansicht, dass anstelle der vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen staatliche Darlehen gewährt werden sollten, um die Anschaffung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zu ermöglichen. Einige sind auch der Ansicht, dass die Rabatte höher oder im Gegenteil niedriger sein sollten. Wieder andere sind der Meinung, dass die Investitionsbeiträge auch für den Bau von Ladestationen verwendet werden sollten. Für einigen ermöglichen die Investitionsbeiträge, wie sie mit einer Koppelung an die durchschnittliche Transportleistung in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagen wurden, kleinen und mittelgrossen Unternehmen nicht, in Elektrolastwagen zu investieren. Sie befürworten eine Anpassung der Investitionsbeiträge unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die meisten elektrisch angetriebenen Fahrzeuge gut für den Nahverkehr geeignet sind und ihre Transportleistung weit unter der durchschnittlichen Transportleistung liegt. Ein geringer Prozentsatz ist der Ansicht, dass keine flankierenden Massnahmen erforderlich sind.



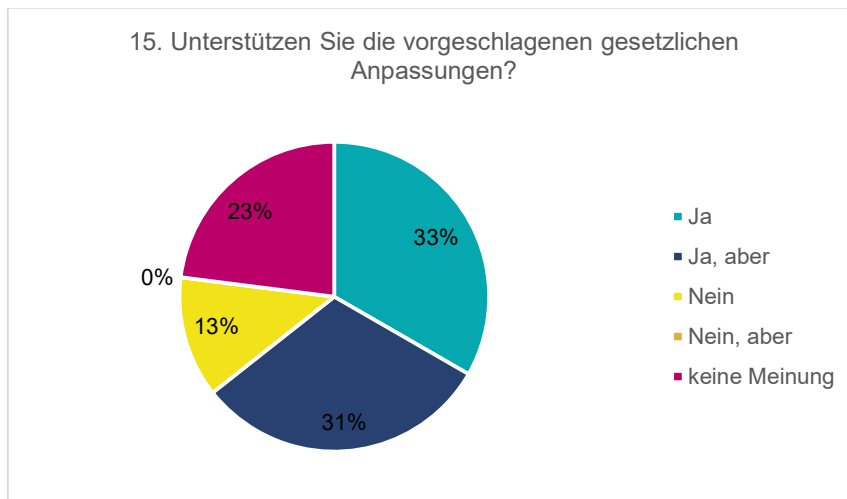
2.13 Begründung der Bevorzugung von Variante 1 oder Variante 2

siehe Kap. 2.12

2.14 Einschätzung der durchschnittlichen Transportleistung für die Bemessung der Investitionsbeiträge

Diese Frage wurde nur von sehr wenigen Teilnehmenden beantwortet. Die wenigen, die sie beantworteten, waren der Meinung, dass die durchschnittliche Transportleistung nicht das richtige Verfahren zur Berechnung der vorgeschlagenen Investitionsbeiträge ist.

2.15 Beurteilung der Unterstützung von den vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen



Ein Drittel der Teilnehmenden stimmte den vorgeschlagenen Gesetzesänderungen zu. Ein zweites Drittel befürwortet dies, solange bestimmte Teile der Vorlage geändert werden und ihre Forderungen berücksichtigt werden. 13% sind der Meinung, dass die Vorlage für die Gesetzesänderung nicht optimal ist und verbessert werden sollte. Ein Viertel der Befragten äusserte sich nicht.

3 Auswahl an vorgeschlagenen Anpassungen an der Vorlage

In den Fragen 16 und 17 der Vernehmlassung wurde den Teilnehmenden die Möglichkeit gegeben, in einem offenen Format Änderungen an der Vorlage anzubringen.. Der genaue Inhalt der Stellungnahmen sowie die zusätzlichen Vorschläge zur Vorlage und deren Verfasser sind auf der [Website](#) der Bundeskanzlei (BK) verfügbar. Die folgende Auswahl der am häufigsten genannten Vorschläge erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

3.1 Befreiung von elektrisch angetriebenen Lastwagen bis 4.25 Tonnen (Bourgeois-Fahrzeuge)

Elektrisch angetriebene Lieferwagen, deren maximal zulässiges Gewicht aufgrund des Batteriegewichts 3.5 Tonnen übersteigt, gelten als Schwerlastfahrzeuge und unterliegen daher der LSVA, während ihre konventionell angetriebenen Pendanten als leichte Nutzfahrzeuge kategorisiert werden und nicht der Abgabe unterliegen. Einige Teilnehmende fordern, dass Fahrzeuge, deren maximal zulässiges Gewicht aufgrund des Batteriegewichts 4,25 t nicht überschreitet, als leichte Nutzfahrzeuge eingestuft und somit von der LSVA befreit werden.

Namentlich unterstützen BS, BE, BL, LU, SG, ASTAG, Hydrospider, IG Detailhandel Schweiz, Migros dieses Anliegen.

3.2 Differenzierung der LSVA nach Strassenhierarchie

Eine Differenzierung der LSVA nach der Art der in der Schweiz benutzten Strassen ist ein Thema, das in der Vernehmlassung durch einige Teilnehmende angesprochen wurde. 6 Teilnehmende forderten eine solche Differenzierung, um insbesondere die Kantonsstrassen zu entlasten, die auf gewissen Streckenabschnitten Abkürzungen gegenüber Autobahnen sind. Sie fordern, dass die Preise angepasst werden, damit die zusätzlichen externen Kosten, die auf bestimmten Strassen entstehen, besser internalisiert werden.

Namentlich sprachen GR, UR, KöV und SP sich für eine solche Massnahme aus.

3.3 Maximale Tarife im Gesetz lassen

Die Vorlage sieht vor, dass die Höchstarife nicht mehr auf Gesetzesebene festgelegt werden. Stattdessen wird auf völkerrechtliche Abkommen verwiesen. Einige Teilnehmende sprechen sich daher gegen eine Neuregelung aus. Um zu gewährleisten, dass der Schweizer Gesetzgeber weiterhin politisch motivierte Entscheidungen treffen kann, ist es notwendig, Höchst- oder Durchschnittswerte (nach den heutigen Formulierungen) im SVAG beizubehalten.

Namentlich unterstützen ASTAG, Litra, VAP, VöV, Avenenergy Suisse, economiesuisse, FDP, IG Detailhandel Schweiz, Migros, SBV, Schweizerischer Gewerbeverband, Strassenschweiz, VFAS, Wirtschaftskammer Baselland dieses Anliegen.

3.4 Kann-Formulierung durch Muss-Formulierung ersetzen

Einige Teilnehmende möchten, dass die Vorschläge der Vernehmlassungsvorlage, insbesondere in Bezug auf die Einführung von Rabatten und/oder Investitionsbeiträgen und die Ankündigung von Änderungen bei der Einstufung von Fahrzeugen in die Abgabekategorien sieben Jahre im Voraus, nicht dem Ermessen des Bundesrats unterliegen, sondern verpflichtend ins Gesetz aufgenommen werden. Dies bedeutet, dass die „Kann-Formulierung“, die in diesem Zusammenhang in den Erlass-texten in der Vorlage mehrmals verwendet wird, zu ersetzen ist.

Namentlich unterstützen ASTAG, Litra, VöV, VAP, Allianz Fossillfreie Logistik, Cargo Forum Schweiz, FDP, IG Detailhandel Schweiz, Infra, Lidl, Migros, SBB, SBV, Schweizerischer Gewerbeverband, Strassenschweiz, swisscleantech, VFAS, Wirtschaftskammer Baselland dieses Anliegen.

3.5 Automatische Teuerungsanpassung

12 von 87 Teilnehmenden äusserten den Wunsch, dass die LSVA-Tarife rückwirkend um die gesamte Teuerungs-entwicklung seit dem Zeitpunkt der Inkraftsetzung des LVA 2001 angepasst werden. Darüber hinaus fordern sie, dass die Tarife zukünftig automatisch an die Inflation angepasst werden.

Namentlich haben SP, Grüne, Alpeninitiative, SEV, BLS, SES, UR, Pro Natura, Pro Velo, VCS, SGB, WWF sich für diesen Vorschlag ausgesprochen.

3.6 EU-Flottenziele

Von den 87 Stellungnahmen möchten 12 eine Verschärfung der CO₂-Neuwagenflottenziele für schwerere Nutzfahrzeuge bis 2030 im gleichen Tempo wie die EU. Sie sind der Meinung, dass die im CO₂-Gesetz festgelegten Ziele zur Senkung der CO₂-Emissionen in dieser Vorlage verschärft werden sollten. Die EU hat eine strengere Strategie zur Senkung der CO₂-Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge verabschiedet. Die Teilnehmenden fordern, dass diese EU-Ziele auch in das nationale Gesetz übersetzt werden.

Namentlich unterstützen SEV, SP, EVP, Alpeninitiative, SES, Die Grünen, Pro natura, Pro Velo, SGB, swisscleantech, VCS, WWF diesen Antrag.

4 Anhang / Annexe / Allegato

4.1 Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden

Kantone / Cantons / Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Aargau	AG
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	AR
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	AI
Staatskanzlei des Kantons Bern	BE
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	BL
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	BS
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	FR
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	GE
Regierungskanzlei des Kantons Glarus	GL
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	GR
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	JU
Staatskanzlei des Kantons Luzern	LU
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	NE
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	NW
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	OW
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	SH
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	SO
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	SZ
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	SG
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	TG
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	TI
Standeskanzlei des Kantons Uri	UR
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	VS
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	VD
Staatskanzlei des Kantons Zug	ZG
Staatskanzlei des Kantons Zürich	ZH
Konferenz der Kantonsregierungen	KdK

In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

Die Mitte
 Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP
 FDP. Die Liberalen
 GRÜNE Schweiz
 Grünliberale Partei Schweiz glp
 Schweizerische Volkspartei SVP
 Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS

Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Arbeitsgruppe Berggebiet
 c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung
 Schweizerischer Gemeindeverband

Schweizerischer Städteverband
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete

Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)
Schweizerischer Arbeitgeberverband
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB)

Unternehmen

BLS
SBB

Organisationen / organisations/ organizzazioni

Name

Allianz Fossilfreie Logistik
Alpen-Initiative
ASTAG
auto schweiz
Avenergy Suisse
Biofuels Schweiz, Gaz Energie, Ökostrom Schweiz
Cargo Forum Schweiz
Centre patronal
Fédération des entreprises romandes FER
Gewerkschaft des Verkehrspersonal SEV
H2 Mobilität Schweiz
Handelskammer beider Basel
Hydrospider
Hyundai Hydrogen Mobility AG
IG Detailhandel Schweiz
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA
Infra
KKJPD CCDJP
Krummen Kerzers AG
Landtechnik Schweiz
Les routiers suisses
Lidl
Lohnunternehmer Schweiz
metalsuisse
Migros
Pro natura
Pro velo
Ralpin
Schweizerische Energie-Stiftung SES
Schweizerische Post

Schweizerischer Baumeisterverband SBV
Strassenschweiz
Swiss eMobility
swisscleantech
VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Verband Lohnunternehmer
VFAS Verband freie Autohandel Schweiz
Verband öffentlicher Verkehr VöV
Verband der verladenden Wirtschaft VAP
WEKO
Wirtschaftskammer Baselland
WWF