

Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Teilrevision SVAG)

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Überblick über die geplanten Änderungen im Vergleich zum derzeit gültigen Text.

Schwerverkehrsabgabegesetz SVAG (SR 641.81)

Artikel	Geltendes Recht	Neues Recht
Art. 1	¹ Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.	¹ Mit der <i>Schwerverkehrsabgabe</i> (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren <i>Infrastrukturkosten</i> und <i>die ihm zurechenbaren Kosten</i> zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.
Art. 4	² Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann die Abgabe nach Fahrzeugkategorien abstufen.	² Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann <i>diesen Betrag an die Teuerung anpassen. Er kann Abgabekategorien für Fahrzeuge festlegen.</i>
Art. 6	¹ Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern. ² Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzuggewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der Abgabe herangezogen werden. ³ Zusätzlich kann die Abgabe emissions- oder verbrauchsabhängig erhoben werden.	¹ <i>Die Höhe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) richtet sich für jedes Fahrzeug nach:</i> a. <i>dem höchstzulässigen Gesamtgewicht;</i> b. <i>den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern; und</i> c. <i>den Emissionen oder dem Verbrauch.</i> ² Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzuggewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der <i>LSVA</i> herangezogen werden. ³ <i>Die Höhe der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) richtet sich nach der Art und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs.</i>
Art. 7	¹ Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen. ² Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs. ³ Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis entsprechen.	¹ <i>Die Höhe der Abgabe ist so zu bemessen, dass die ungedeckten Infrastrukturkosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit gedeckt sind, soweit der Abgabenhöhe nicht völkerrechtliche Verträge oder der Abgabebemessung erhebungs- und berechnungstechnische Gründe entgegenstehen. Der Ertrag der Abgabe darf die Gesamtheit dieser Kosten nicht übersteigen.</i> ² <i>Die Berechnung der Kosten zulasten der Allgemeinheit wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.</i> ³ <i>neu Abs. 2.</i>
Art. 8	¹ Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest: a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen.	¹ <i>Für die Erhebung der LSVA legt der Bundesrat Abgabekategorien für Fahrzeuge fest.</i> ² <i>Dabei berücksichtigt er die Emissionen oder den Verbrauch der Fahrzeuge, insbesondere:</i> a. <i>die von den Fahrzeugen ausgestossenen Schadstoffemissionen,</i>



	b. Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen beträgt der Tarif höchstens 3 Rappen. Der Bundesrat kann diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen um höchstens einen Fünftel reduzieren. c. Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 gilt der jeweilige Tarif als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt. ² Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabesatz nach Absatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen. ³ Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat: a. die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs; b. die Belastung der Volkswirtschaft; c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; d. die Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu fördern; e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen.	b. die von den Fahrzeugen ausgestossenen Treibhausgasemissionen oder c. die Energieeffizienz. ³ Der Bundesrat berücksichtigt dabei die völkerrechtlichen Verträge und die Erfordernisse der Planungssicherheit der Unternehmen.
Art. 8a		¹ Der Bundesrat legt pro Abgabekategorie einen Tarif in Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht fest. ² Er berücksichtigt dabei die Vorgaben der völkerrechtlichen Verträge und insbesondere: a. die Berechnungen der ungedeckten Infrastrukturkosten und der Kosten zulasten der Allgemeinheit; b. die Belastung der Volkswirtschaft durch den Schwerverkehr; c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden; d. die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn; e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen; f. die Teuerung.
Art. 8b		¹ Die Zuteilung zur Abgabekategorie erfolgt: a. bei inländischen Fahrzeugen: bei der Verkehrszulassung; b. bei ausländischen Fahrzeugen: bei der Einfahrt ins Zollgebiet. ² Erbringt die abgabepflichtige Person keinen Nachweis, zu welcher Kategorie ihr Fahrzeug gehört, so wird dieses der Abgabekategorie mit dem höchsten Tarif zugeteilt.



		³ Erbringt sie den Nachweis im Nachhinein, so wird das Fahrzeug neu zugeteilt. Wird es dabei einer Abgabekategorie mit einem tieferen Tarif zugeteilt, so hat die abgabepflichtige Person Anspruch auf Rückerstattung der zu viel bezahlten Abgaben abzüglich einer Gebühr für den administrativen Aufwand. Der Bundesrat kann einen Mindestbetrag für die Rückerstattung festlegen.
Art. 11	³ Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die Abgabe nach Ermessen veranlagt werden. ⁴ Die Festsetzung der Abgabe kann als automatisierte Einzelentscheidung nach Artikel 21 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020¹ erfolgen.	³ Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die LSV^A nach Ermessen veranlagt werden. ⁴ Die Festsetzung der LSV^A kann als automatisierte Einzelentscheidung nach Artikel 12 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020² erfolgen.
Art. 19	² Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.	² Der Bund weist seinen Anteil am Reinertrag dem Bahninfrastukturfonds nach dem Bahninfrastukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013³ zu. ^{2bis} Sofern der Bundesrat in der Finanzplanung des Bahninfrastukturfonds eine angemessene Reserve ausweist, verwendet der Bund die nicht für die Bildung der Reserve benötigten Mittel zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.

Bundesgesetz über die Förderung des Erwerbs von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen des Güterverkehrs (SR XXX)

Art. 1		¹ Dieses Gesetz regelt die flankierenden Massnahmen im Güterverkehr zur Unterstellung elektrisch angetriebener schwerer Motorfahrzeuge unter die Schwerverkehrsabgabe gemäss Schwerverkehrsabgabengesetz vom 19. Dezember 1997⁴ (SVAG). ² Als elektrisch angetrieben gilt ein schweres Motorfahrzeug, wenn es batterieelektrisch oder mit Wasserstoffbrennstoffzellen angetrieben werden.
Art. 2		¹ Der Bundesrat kann für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge einen reduzierten Tarif der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorsehen. ² Sieht er einen reduzierten Tarif für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, so entspricht die Reduktion höchstens den folgenden Prozentzahlen: a. für das erste Jahr: 25 Prozent; b. für das zweite Jahr: 20 Prozent;

¹ SR 235.1

² SR 235.1

³ SR 742.140

⁴ SR 641.81



		c. für das dritte Jahr: 15 Prozent; d. für das vierte Jahr: 10 Prozent; e. für das fünfte Jahr: 5 Prozent.
Art. 3		¹ Sieht der Bundesrat reduzierte Tarife für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vor, kann er Investitionsbeiträge an den Ersterwerb von elektrisch angetriebenen schweren Motorfahrzeugen vorsehen. ² Die Investitionsbeiträge werden mit dem Anteil des Bundes am Reinertrag, der nicht für den Bahninfrastrukturfonds nach Artikel 19 Absatz 2^{bis} SVAG⁵ benötigt wird, finanziert. Die für die Investitionsbeiträge notwendigen Verpflichtungskredite bedürfen der Bewilligung durch die Bundesversammlung in Form einfacher Bundesbeschlüsse. ³ Der Investitionsbeitrag entspricht höchstens der Summe, die mit dem reduzierten Tarif nach Artikel 2 bei einer durchschnittlichen Transportleistung bis zum Ende der Geltungsdauer dieses Gesetzes eingespart werden kann. Die durchschnittliche Transportleistung wird vom Bundesrat festgelegt. ⁴ Der Investitionsbeitrag wird der Halterin oder dem Halter pro Fahrzeug in Form eines A-Fonds-perdu-Beitrages gewährt. ⁵ Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen für die Ausrichtung sowie die Höhe der Beiträge.
Art. 4		¹ Sieht der Bund Investitionsbeiträge nach Artikel 3 vor, kann diese nur in Anspruch genommen werden, wenn bis zum Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) auf die reduzierten Tarife nach Artikel 2 verzichtet wird. ² Nach Erreichen der durchschnittlichen Transportleistung unterstehen die vom Bund nach Absatz 1 mitfinanzierten Fahrzeuge dem reduzierten Tarif nach Artikel 2.
Art. 5		¹ Erreicht ein Fahrzeug die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes nicht, so fordert das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) den Investitionsbeitrag zurück. ² Wird ein vom Bund nach Artikel 3 Absatz 1 mitfinanziertes Fahrzeug vor Ablauf der Geltungsdauer dieses Gesetzes veräußert und hat es zu diesem Zeitpunkt die durchschnittliche Transportleistung (Art. 3 Abs. 3) nicht erreicht, so fordert das BAZG den Investitionsbeitrag zurück. ³ Die Höhe der Rückforderung nimmt proportional zu den mit dem Fahrzeug zurückgelegten Kilometern ab.
Art. 6		¹ Die Halterin oder der Halter des veräußerten Fahrzeuges muss die Veräußerung nach Artikel 4 Absatz 2 dem BAZG in der von diesem vorgeschriebenen Form melden.



Art. 7		<i>Wer gegen die Meldepflicht nach Artikel 6 verstösst, wird mit Busse bestraft.</i>
Art. 8		<i>Hat der Täter durch eine oder mehrere Handlungen die Voraussetzungen für mehrere Bussen nach Artikel 6 erfüllt, so kann das BAZG die Strafe angemessen erhöhen.</i>
Art. 9		<i>Widerhandlungen werden nach dem Bundesgesetz vom 22. März 1974⁶ über das Verwaltungsstrafrecht durch das BAZG verfolgt und beurteilt.</i>
Art. 10		¹ <i>Der Bundesrat vollzieht dieses Gesetz.</i> ² <i>Er erlässt die Ausführungsvorschriften.</i>
Art. 11		¹ <i>Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.</i> ² <i>Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.</i> ³ <i>Dieses Gesetz gilt bis zum ...</i>