



Dienstag, 07. Oktober 2025 16h10

## MEDIENMITTEILUNG

### AB 2029 LSVA FÜR ELEKTRISCH ANGETRIEBENE LASTWAGEN

---

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) hat die Beratung der Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes abgeschlossen. Sie hat sich dafür ausgesprochen, elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge ab 2029 der Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zu unterstellen. Bis 2035 sollen zu deren Förderung aber reduzierte Tarife gelten, für welche die Kommission aus Gründen der Planungssicherheit Mindestwerte beantragt.

Die KVF-N hat die Detailberatung der Weiterentwicklung der Schwerverkehrsabgabe abgeschlossen (25.058 **Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Weiterentwicklung. Teilrevision SVAG;** für die vorherigen Beschlüsse siehe die Medienmitteilung vom 27. August 2025). Bei Art. 8a hat die Kommissionsmehrheit einen Antrag, welcher bei der Festlegung der Tarife der LSVA auch die Umsetzung des Verlagerungsauftrags im Transitgüterverkehr berücksichtigen sollte (neuer Buchstabe f), mit 12 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Eine Minderheit beantragt hingegen den verfassungsmässigen Verlagerungsauftrag ausdrücklich als Ziel festzuhalten.

Die Kommissionsmehrheit beantragt ihrem Rat, dass zur Förderung elektrisch angetriebener schwerer Motorfahrzeuge ab 2029 bis 2035 ein reduzierter Tarif der LSVA gelten soll (Art. 8b Abs. 1). Die Kommissionsmehrheit möchte Planungssicherheit schaffen und hat sich daher gegen die vom Bundesrat vorgeschlagene Kann-Formulierung und für einen klaren Endzeitpunkt der reduzierten Tarife ausgesprochen. Eine Minderheit unterstützt dies, beantragt aber reduzierte Tarife erst ab 2031 einzuführen. Zwei weitere Minderheiten möchten den Handlungsspielraum des Bundesrates nicht einschränken, damit dieser auf allfällige unerwartete Entwicklungen reagieren kann. Während die eine Minderheit den Entwurf des Bundesrates unterstützt, beantragt die andere Minderheit die Einführung reduzierter Tarife bereits ab 2027.

Die Kommission beantragt in Art. 8b Abs. 2, ebenfalls aus Gründen der Planungssicherheit, dass die reduzierten Tarife einem Mindestwert entsprechen und für die Jahre 2029 - 2032 höher sein sollen,

als vom Bundesrat beantragt (2029 und 2030: 100 Prozent; 2031: 70 Prozent; 2032: 50 Prozent). Zum Art. 8b Abs. 2 wurden verschiedenste Minderheiten eingereicht, die unter anderem für die Reduktionen Höchstwerte oder eine Spannbreite sowie andere Prozentwerte beantragen. Eine Minderheit unterstützt den Antrag Bundesrat, um ihm einen möglichst grossen Handlungsspielraum einzuräumen, auf künftige Entwicklungen zu reagieren.

Die Kommission beantragt mit 13 zu 12 Stimmen, dass der Bundesrat die Höhe der Reduktion jeweils mindestens zwölf Monate vor deren Inkrafttreten bestimmt, um Planungssicherheit für die Unternehmen herzustellen. Eine Minderheit lehnt dies ab, da damit der Handlungsspielraum des Bundesrates eingeschränkt wird.

In Art. 8b Abs. 4 beantragt eine Minderheit eine gesetzlich verankerte Verpflichtung von Rabatten für Fahrzeuge der Euro-7-Norm für denselben Zeitraum, in welchem Rabatte für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge vorgesehen sind. Die Kommission lehnte diesen Antrag ab und hat sich für den Antrag Bundesrat mit einer entsprechenden Kann-Formulierung ausgesprochen. Eine zweite Minderheit beantragt Rabatte für die Euro-7-Norm-Fahrzeuge nur bis 2032 mit einem maximalen Rabatt von 10 Prozent. Dies wurde von der Kommission ebenfalls abgelehnt.

Die Kommission hat die Vorlage in der Gesamtabstimmung mit 17 zu 8 Stimmen angenommen. Das Geschäft ist damit bereit für die Behandlung im Nationalrat.

Nachdem die Kommission im vergangenen Quartal auf die Vorlage **25.049 Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)** eingetreten ist, hat sie nun die Detailberatung vorgenommen. Nach einer umfassenden Diskussion über den Zweck des Gesetzes unter Art. 1 des Entwurfs beantragt die Kommissionsmehrheit, dem Vorschlag des Bundesrates zuzustimmen und den Fokus auf die Sicherstellung des Austauschs von Mobilitätsdaten zwecks effizientem Mobilitätssystem zu legen. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass das Ziel des neuen Gesetzes für alle Beteiligten klar ist und nicht durch im Rahmen anderer Gesetze bereits beschlossener Ziele unnötig überladen wird. Eine Minderheit beantragt, als weiteres Ziel die Reduktion der Umweltbelastung durch die Mobilitätsangebote festzulegen (von der Kommissionsmehrheit mit 17 zu 8 Stimmen abgelehnt). Eine weitere Minderheit beantragt, die Zweckbestimmung dahingehend zu ergänzen, dass die modale Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und die aktive Mobilität gefördert werden (von der Kommissionsmehrheit mit 15 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt).

Mit 14 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung beantragt die Kommissionsmehrheit ihrem Rat, unter Art. 3 Bst. d den Begriff der «effizienten Mobilität» im Gesetz aufzunehmen, um mit der Vorlage eine energieeffiziente und wirtschaftliche Wirkung zu erzielen. Eine Minderheit lehnt diese Ergänzung ab. Um sicherzustellen, dass der Wettbewerb durch die vorgesehene Mobilitätsdateninfrastruktur nicht geschwächt wird, beantragt die Kommissionsmehrheit mit 12 zu 12 Stimmen und Stichentscheid des Präsidenten eine Ergänzung von Art. 6 Bst. a. Eine Minderheit bezweifelt die Wirksamkeit dieser Ergänzung und beantragt deren Ablehnung.

Des Weiteren beantragt die Kommission mit 15 zu 10 Stimmen, unter Art. 14 Bst. b die Vernetzung der Akteure als explizite Aufgabe des Kompetenzzentrums Mobilitätsdaten (KOMODA) festzulegen, damit möglichst viele Daten geliefert werden und folglich der Nutzen erhöht wird. Einer Minderheit geht diese Aufgabenausweitung zu weit und sie lehnt es ab, dass das KOMODA derart aktiv im Markt auftritt.

Mit 12 zu 11 Stimmen bei 2 Enthaltungen beantragt die Mehrheit ferner, bei der Nutzerfinanzierung die Datenlieferung zu berücksichtigen. Eine Minderheit beantragt, diese Anpassung von Art. 18 Abs. 2 abzulehnen, um jene Nutzerinnen und Nutzer nicht zu benachteiligen, die keine Daten liefern. Schliesslich beantragt eine Minderheit, bei der Ausrichtung von Finanzhilfen gemäss Art. 21 Abs. 2 zu berücksichtigen, welchen Nutzen die Daten von Datenlieferantinnen und Datenlieferanten für eine klima- und umweltschonende Mobilität bringen. Die Kommissionsmehrheit lehnt diesen Antrag mit

17 zu 8 Stimmen ab, da sie auch diese Anliegen im Rahmen des geltenden Rechts bereits als erfüllt erachtet.

In der Gesamtabstimmung hat die KVF-N beiden Entwürfen mit je 15 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen zugestimmt, womit das Geschäft anlässlich der kommenden Session im Nationalrat beraten werden kann.

Ferner hat die Kommission die verbleibende Differenz beim Erlassentwurf **23.477** (pa. Iv. KVF-N, «Solidarbürgschaften zugunsten des Autoverlad») beraten. Mit 15 zu 10 Stimmen beantragt die KVF-N ihrem Rat, sich dem Ständerat anzuschliessen und den Zugang zu Bürgschaften für alle Autoverlade zu ermöglichen. Damit sollen auch eigenwirtschaftlich betriebene Autoverlade davon profitieren können. Eine Minderheit beantragt, am Beschluss des Nationalrates festzuhalten. Sie lehnt es ab, die Möglichkeit für Solidarbürgschaften auszuweiten und verweist dabei auf die Vorgaben des Subventionsgesetzes. Das Geschäft wird voraussichtlich anlässlich der Wintersession 2025 beraten.

Die Kommission ist einstimmig auf die Vorlage zur **Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2026–2028** (**25.055**) eingetreten. Sie wird an ihrer nächsten Sitzung mit der Detailberatung fortfahren.

Die Kommission beantragt ihrem Rat die Motion ihrer Schwesterkommission **25.3953** **Alimentierung und Liquidität Bahninfrastrukturfonds sicherstellen** mit 19 zu 5 Stimmen anzunehmen. Angesichts des drohenden Liquiditätsengpasses beim Bahninfrastrukturfonds (BIF) unterstützt sie den Auftrag an den Bundesrat, Massnahmen zu ergreifen, um die Alimentierung und Liquidität des BIF zu verbessern und zu erhöhen. Eine Minderheit lehnt die Motion ab, da sie der Ansicht ist, dass die Entscheide zur Priorisierung der Verkehrsprojekte und deren Finanzierung, welche in den nächsten Monaten anstehen, abgewartet werden sollen.

Die KVF-N hat die Beratung des **Bundesgesetzes über das Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (URG). Änderung (Leistungsschutzrecht für Medienunternehmen)** (**25.064**) begonnen. Die Vorlage sieht vor, dass die grossen Onlinedienste den Medienunternehmen mit Sitz in der Schweiz eine Vergütung leisten müssen, wenn sie Text- und Bildvorschauen, sogenannte Snippets, aus journalistischen Beiträgen verwenden. Die Kommission hat verschiedene Akteure angehört und wird die Beratung an ihrer nächsten Sitzung fortsetzen.

Die Kommission hat sich ausserdem von der Verwaltung über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Themen des Abkommenspakets mit der EU, über den Standbericht zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes an Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen sowie über die Versorgung mit Mobilfunkdiensten bei Störungen der Stromversorgung informieren lassen.

## AUTOR



KVF-N

Sekretariat der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen

CH-3003 Bern

[www.parlament.ch](http://www.parlament.ch)

[kvf.ctt@parl.admin.ch](mailto:kvf.ctt@parl.admin.ch)

## AUSKÜNFTEN



Philipp Kutter  
Kommissionspräsident  
Tel. 078 641 10 31

Seraina Pedrini  
Kommissionssekretärin  
Tel. 058 322 93 32

Angela Nigg  
stv. Kommissionssekretärin  
Tel. 058 322 98 75