



Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV)¹

Erläuternder Bericht
Bern, im Dezember 2012
Frist: 27. März 2013

¹ SR 641.811

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeiner Teil	2
1.1	Ausgangslage.....	2
1.2	Inhalt der Verordnungsänderung	3
2	Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln	3
2.1	Änderung der SVAV	3
2.1.1	Art. 3 Abs. 1 Bst. a	3
2.1.2	Art. 3 Abs. 1 Bst. a ^{bis} und b, Art. 12c.....	3
2.1.3	Art. 3 Abs. 1 Bst. c	4
2.1.4	Art. 4 Abs. 1 Bst. a	5
2.1.5	Art. 10 und Art. 11 Abs. 3 und 4	5
2.1.6	Art. 11 Abs. 1 und Art. 12	6
2.1.7	Art. 12b	7
2.1.8	Art. 13	7
2.1.9	Art. 13a	8
2.1.10	Art. 13b, Art. 62c, Anhang 5	8
2.1.11	Art. 16 Abs. 2	10
2.1.12	Art. 33a	10
2.1.13	Art. 36a Abs. 1	10
2.1.14	Art. 42	11
2.1.15	Art. 50	11
2.2	Änderung bestehendes Recht	11
2.2.1	Verordnung vom 4. April 2007 über die Strafkompetenzen der Eidgenössischen Zollverwaltung	11
2.2.2	Verordnung vom 4. April 2007 über die Gebühren der Zollverwaltung.....	12
3	Auswirkungen	12
3.1	Auswirkungen auf den Bund	12
3.1.1	Finanzielle Auswirkungen.....	12
3.1.2	Personelle Auswirkungen.....	12
3.2	Auswirkungen auf die Kantone	12
3.3	Volkswirtschaftliche Auswirkungen	12
4	Verhältnis zum europäischen Recht	13
5	Rechtliche Grundlagen.....	13

1 Allgemeiner Teil

1.1 Ausgangslage

Artikel 85 Absatz 1 der Bundesverfassung² erteilt dem Bund die Kompetenz, auf dem Gesetzesweg eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe einzuführen. Mit dieser Abgabe sollen dem Schwerverkehr diejenigen Kosten angelastet werden, welche er gegenüber der Allgemeinheit verursacht und nicht bereits durch andere Abgaben oder Leistungen bezahlt. Dazu erliess der Bund das Schwerverkehrsabgabengesetz³ sowie die darauf basierende Schwerverkehrsabgabeverordnung⁴. Die tatsächliche Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erfolgte ab dem 1. Januar 2001. Die Schwerverkehrsabgabe wird auf Personen- und Transportfahrzeuge von mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht erhoben und gilt für alle schweizerischen und ausländischen Fahrzeuge auf dem gesamten öffentlichen Strassennetz.

² Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101)

³ Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG; SR 641.81)

⁴ Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAV; SR 641.811)

1.2 Inhalt der Verordnungsänderung

Mit der vorliegenden Revision der SVAV sollen u.a. verfahrenstechnische Anpassungen vorgenommen sowie die Möglichkeit geschaffen werden, Massnahmen zur Verhinderung und Aufdeckung von Missbrauch zu ergreifen. Im Wesentlichen sind dies:

- Neudefinition des massgebenden Gewichts: keine Berücksichtigung von Achslasten und dergleichen für die Berechnung der LSVA;
- spezielles äusseres Zeichen für mit Wechselschildern immatrikulierte Anhänger, auf dem das höchstzulässige Gesamtgewichts aufgeführt ist;
- Präzisierung der Delegationsnormen im Bereich des unbegleiteten kombinierten Verkehrs und der Holztransporte sowie der Bestimmungen im Bereich der Milch- und Viehtransporte;
- Möglichkeit, die Einhaltung der Verwendungsverpflichtung bei Fahrzeugen, mit welchen ausschliesslich Rohholz, offene Milch oder landwirtschaftliche Nutztiere befördert werden, zu kontrollieren;
- Verfahrensoptimierung bei Anfragen durch solidarisch haftbare Personen, die Drittpersonen ein Zugfahrzeug oder einen Anhänger zum Gebrauch überlassen wollen;
- Möglichkeit, die Weiterfahrt zu verweigern, wenn Vorauszahlungen oder Sicherheitsleistungen unterbleiben oder Sicherungsmassnahmen nicht umgesetzt werden;
- Anpassung der Ausnahmeregelung im Bereich der Fahrzeuge von Transportunternehmen, die konzessionierte Personentransporte durchführen;
- Abgabebefreiung von vom Zivilschutz gemieteten Fahrzeugen für speziell definierte Einsätze.

2 Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

2.1 Änderung der SVAV

2.1.1 Art. 3 Abs. 1 Bst. a

Redaktionelle Anpassung.

2.1.2 Art. 3 Abs. 1 Bst. a^{bis} und b, Art. 12c

Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a SVAV sieht für Fahrzeuge, die für die Armee gekauft, geleast, gemietet oder requiriert worden sind und mit Militärkontrollschildern oder mit Zivilkontrollschildern und einem Aufkleber M+ verkehren, eine Ausnahme von der Abgabepflicht vor. Im Bereich des Zivilschutzes hingegen sind gemäss heutiger Bestimmung (Bst. b) lediglich Fahrzeuge des Zivilschutzes von der Abgabepflicht befreit. Diese Regelung ist jedoch in der Praxis nicht ausreichend, weil der Zivilschutz selber nur von wenigen schweren Fahrzeugen Halter ist; je nach Einsatz müssen daher solche extra gemietet werden. Um eine Gleichbehandlung mit den Fahrzeugen der Armee auf nationaler Ebene zu erlangen, sollen neu nicht nur für den Zivilschutz gekaufte, geleaste oder requirierte Fahrzeuge, sondern auch für den Zivilschutz gemietete Fahrzeuge von der Abgabepflicht befreit sein. Letztgenannte profitieren jedoch nur von der Befreiung im Rahmen von folgenden Dienstleistungen:

- Ausbildung (Art. 33 ff. BZG⁵);
- Einsätze auf nationaler Ebene bei Katastrophen und in Notlagen, im Fall bewaffneter Konflikte (Art. 27 Abs. 1 BZG);

⁵ Bundesgesetz vom 4. Oktober 2002 über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz (BZG; SR 520.1)

- Einsätze auf kantonaler Ebene bei Katastrophen und in Notlagen (Art. 27 Abs. 2 Bst. a BZG);
- Einsätze zugunsten der Gemeinschaft auf nationaler Ebene (Art. 27a Abs. 1 BZG).

Für im Rahmen von Instandstellungsarbeiten (Art. 27 Abs. 2 Bst. b BZG) eingesetzte, für den Zivilschutz gemietete Fahrzeuge soll nicht generell eine Abgabebefreiung gelten. Instandstellungsarbeiten können sich nach einem Ereignis über eine lange Zeitdauer erstrecken, wobei eine Abgrenzung zu normalen Unterhaltsarbeiten z.T. schwierig vorzunehmen ist. Daher muss die Abgabebefreiung auf Gesuch hin vorgängig bewilligt werden. Eine solche kann gewährt werden, wenn der Einsatz im direkten Zusammenhang zum Ereignis steht und der Abwendung von Folgeschäden dient. Ein entsprechendes Gesuch kann von der Zivilschutzorganisation über die für den Zivilschutz zuständige kantonale Stelle und das Bundesamt für Bevölkerungsschutz (BABS) an die Oberzolldirektion gestellt werden. Das BABS überprüft das Gesuch und stellt der Oberzolldirektion einen Antrag auf Annahme oder Ablehnung des Gesuchs. Die Oberzolldirektion entscheidet anschliessend über die Befreiung (Art. 12c) unter Berücksichtigung des Antrages des BABS und einer möglichen Wettbewerbsverzerrung.

Anlässlich der Deklaration von LSVA-pflichtigen Fahrzeugen nach Artikel 22 SVAV bzw. anlässlich des Rückerstattungsgesuchs bei PSVA-pflichtigen Fahrzeugen nach Artikel 33a SVAV haben die Halterinnen und Halter für die betroffenen Fahrzeuge bei der Oberzolldirektion zusätzlich zu den üblichen Veranlagungsunterlagen unter Angabe des Verwendungszweckes den Mietvertrag, die Übernahme-/ Übergabeprotokolle und bei Instandstellungsarbeiten die Bewilligung der Oberzolldirektion einzureichen.

Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b SVAV: Die separate Regelung der Zivilschutzfahrzeuge in Buchstabe a^{bis} bewirkt eine Anpassung von Buchstabe b.

2.1.3 Art. 3 Abs. 1 Bst. c

Der Gesetzgeber hat generell eine pauschale Abgabbeerhebung für Personentransporte mit schweren Motorfahrzeugen vorgesehen (Art. 4 Abs. 2 SVAG). Gestützt auf Artikel 4 Absatz 1 SVAG kann der Bundesrat jedoch bestimmte Fahrzeugarten oder Fahrzeuge mit besonderem Verwendungszweck von der Bezahlung der Abgabe ganz oder teilweise befreien oder Sonderregelungen treffen. So sind Fahrzeuge von Transportunternehmen, die im Rahmen einer Konzession nach der Verordnung über die Personenbeförderung⁶ Fahrten durchführen, von der Bezahlung der Abgabe befreit. Seit der Inkraftsetzung von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c SVAV im Jahre 2000 kommen Fahrzeuge im Linienverkehr, bei Sonderformen des Linienverkehrs sowie Fahrzeuge anlässlich von linienverkehrsähnlichen Fahrten in den Genuss dieser Befreiung. Es handelt sich folglich um eine sehr eingeschränkte Kategorie des öffentlichen Verkehrs. Vorausgesetzt sind also: vorhandene Konzession und Fahrten im Linienverkehr oder solche mit Erschliessungsfunktion. Eine weitergehende, generelle Befreiung der Personentransporte lehnte der Bundesrat ab, weil diese Fahrzeuge aufgrund der pauschalen Abgabepflicht ohnehin privilegiert sind.

Die neue Verordnung über die Personenbeförderung⁷ sieht weiterhin die Konzessionspflicht für Fahrten im Linienverkehr (mit oder ohne Erschliessungsfunktion), für den Bedarfsverkehr (mit Erschliessungsfunktion) sowie für linienverkehrsähnliche Fahrten (mit Erschliessungsfunktion) vor (Art. 6 Bst. a-d VPB). Neu wurden auch Transfers von Fluggästen zwischen einem Flughafen und einem touristischen Ort oder Gebiet (Flughafentransfers) als konzessionspflichtig erklärt (Art. 6 Bst. e VPB), was gestützt auf Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c SVAV grundsätzlich eine Befreiung von der Bezahlung der PSVA bedeuten würde. Vor der Änderung im Jahre 2008 galten diese Transporte gemäss der Verordnung über die Personenbe-

⁶ Verordnung vom 25. November 1998 über die Personenbeförderungskonzession [AS 1999 721, 2000 2103 Anhang Ziff. II 5, 2005 1167 Anhang Ziff. II 5, 2008 3547], aufgehoben durch die Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB, SR 745.11)

⁷ Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB, SR 745.11)

förderungskonzession⁸ entweder als bewilligungs- oder konzessionspflichtige Fahrten; zwischen 2009 und 2010 unterstanden sie einer eidgenössischen Bewilligung. Vor dem Inkrafttreten der Verordnung über die Personenbeförderung waren diese Flughafentransfers somit PSVA-pflichtige Fahrten.

Die anzufahrenden touristischen Orte oder Gebiete sind jedoch bereits mit dem Linienverkehr gut erschlossen. Flughafentransferfahrten können daher weder als Linienverkehr im eigentlichen Sinne noch als Fahrten mit Erschliessungsfunktion eingestuft werden. Der Zweck solcher Flughafentransfers liegt einzig darin, dass Touristen ohne mühsames Umsteigen direkt vom Flughafen zu den Touristendestinationen transportiert werden. Im Grunde genommen ähneln diese Flughafentransferfahrten somit vom Grundsatz her sehr stark den Fahrten, mit denen ausschliesslich Schülerinnen und Schüler oder Studierende befördert werden (Schülertransporte, Art. 7 Bst. b VPB), den Fahrten, mit denen ausschliesslich Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer befördert werden (Arbeitnehmertransporte, Art. 7 Bst. c VPB) und den Fahrten, die von einem Nichttransportunternehmen oder auf dessen Rechnung oder Veranlassung ausschliesslich für seine Kundschaft, Mitglieder oder Besucherinnen und Besucher durchgeführt werden (Art. 7 Bst. d VPB). Diese Fahrten nach Artikel 7 Buchstabe b-d VPB sind hingegen nicht konzessions-, sondern bewilligungspflichtig und sind somit von der Bezahlung der Schwerverkehrsabgabe nicht befreit. Eine Privilegierung der Flughafentransferfahrten (Art. 6 Bst. e VPB) hinsichtlich der Abgabebefreiung lässt sich nicht rechtfertigen.

Heute führen rund sieben bis zehn Transportunternehmen Flughafentransferfahrten durch. Die Tendenz zu solchen Fahrten ist steigend.

Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c SVAV ist aus obgenannten Gründen dahingehend anzupassen, dass diese Flughafentransferfahrten explizit von der Ausnahmeregelung der Abgabepflicht ausgeschlossen sind und der pauschalen Schwerverkehrsabgabe gleich wie die Fahrten nach Artikel 7 Buchstabe b-d VPB unterliegen.

2.1.4 Art. 4 Abs. 1 Bst. a

Schwere Motorwagen für den Personentransport, schwere Personenwagen und Wohnanhänger mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen unterliegen der pauschalen Abgabenerhebung. Unter Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a fallen aber auch Anhänger für den Personentransport mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen, welche bereits heute dementsprechend veranlagt werden. Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a erwähnt in der aktuellen Verordnung vorgenannte Anhänger jedoch nicht explizit. Dies soll hiermit präzisiert werden.

2.1.5 Art. 10 und Art. 11 Abs. 3 und 4

Das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) ist im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gestützt auf Artikel 10 SVAV ermächtigt, die Art des Nachweises der rückerstattungsberechtigten Fahrten im Bereich des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) zu regeln sowie die Mitwirkungspflichten der Bahnhofunternehmer bzw. Reedereien oder Betreiber von Umschlagsbahnhöfen sowie der Hafenverwaltungen festzulegen. Gestützt auf Artikel 11 Absatz 3 SVAV kann das EFD ebenfalls festlegen, wie die Fahrzeughalter die Nachweise für rückerstattungsrechtliche Fahrten im Bereich der Holztransporte zu erbringen haben. Anlässlich der Ausarbeitungen der Verordnung über die Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe für Transporte im Vor- und Nachlauf des unbegleiteten kombinierten Verkehrs⁹ sowie der Verordnung

⁸ Verordnung vom 25. November 1998 über die Personenbeförderungskonzession [AS 1999 721, 2000 2103 Anhang Ziff. II 5, 2005 1167 Anhang Ziff. II 5, 2008 3547], aufgehoben durch die Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB, SR 745.11)

⁹ Verordnung vom 1. September 2000 über die Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe für Transporte im Vor- und Nachlauf des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (SR 641.811.22)

über die Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe für Rohholztransporte¹⁰ musste das EFD jedoch weitergehende Bestimmungen festlegen, um das Rückerstattungssystem überhaupt umsetzen zu können. Die SVAV regelt nämlich die notwendigen Verfahrensfragen nicht. Die vom EFD geschaffenen Regelungen haben sich bewährt. Daher soll die vorliegende Revision der SVAV dazu dienen, die Rechtslage zu verbessern. Dem EFD muss es erlaubt sein, das Rückerstattungsverfahren in den Bereichen des UKV und der Holztransporte im Detail zu regeln, die notwendigen Fristen festzulegen sowie die Art des Nachweises zu bestimmen.

Gemäss Artikel 10 SVAV hätte ausserdem das EFD im Einvernehmen mit dem UVEK festzulegen, wie die Bahnhofunternehmer bzw. Reedereien oder Betreiber von Umschlagsbahnhöfen sowie die Hafenverwaltungen beim Nachweis der Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV mitzuwirken haben. Auf eine entsprechende Regelung wurde bis anhin bewusst verzichtet, da eine solche Mitwirkungspflicht für vorgenannte Personen unverhältnismässig aufwändig wäre. Der letzte Satzteil ist somit obsolet und kann gestrichen werden. Des Weiteren handelt es sich bei der Verordnung über die Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe für Transporte im Vor- und Nachlauf des unbegleiteten kombinierten Verkehrs um eine reine Vollzugsverordnung, welche keine Auswirkungen auf das UVEK hat. Der entsprechende Hinweis, dass die Regelung im Einvernehmen mit dem UVEK zu erfolgen hat, kann daher ebenfalls gestrichen werden.

Artikel 10 und Artikel 11 Absatz 3 und 4 SVAV sind dementsprechend anzupassen bzw. zu präzisieren.

2.1.6 Art. 11 Abs. 1 und Art. 12

Seit der Einführung der LSVA-Tarifrabatte für mit Partikelfiltersystemen nachgerüstete Fahrzeuge der Emissionsklassen EURO II / EURO 2 und EURO III / EURO 3¹¹ sowie für Fahrzeuge der Emissionsklassen EURO VI / EURO 6¹² im Jahre 2012 sind die ordentlichen LSVA-Ansätze nicht nur in Artikel 14 Absatz 1 SVAV, sondern neu für rabattbegünstigte Fahrzeuge auch in den Artikeln 14a Absatz 1 und 14b Absatz 1 SVAV aufgeführt. Die Abgabe für in den Artikeln 11 Absatz 1 und 12 SVAV aufgeführten LSVA-pflichtigen Fahrzeuge beträgt 75 Prozent der ordentlichen Ansätze. Die Verweise auf die beiden neuen Artikel sind entsprechend in den Artikeln 11 Absatz 1 und 12 SVAV aufzunehmen.

Für PSVA-pflichtige Fahrzeuge, mit denen ausschliesslich Rohholz, namentlich Waldrundholz, Industrie-, Energie- und Restholz, befördert wird (Art. 11 Abs. 1 SVAV; in Frage kommen Motorkarren, Traktoren, Motorfahrzeuge für den Sachentransport mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h), beträgt die Abgabe ebenfalls 75 Prozent der Ansätze. Die ordentlichen Ansätze für pauschal veranlagte Fahrzeuge sind in Artikel 4 Absätze 1 und 2 SVAV aufgeführt. Im Rahmen der Einführung der neuen Kategorie "Gesellschaftswagen und Gelenkbusse mit einem Gesamtgewicht von über 26 t" in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e SVAV im Jahre 2008¹³ wurde der Verweis in Artikel 11 Absatz 1 auf die Kategorie "Motorkarren, Traktoren, Motorfahrzeuge für den Sachentransport mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h" nicht entsprechend angepasst, was in der vorliegenden Anpassung nachgeholt wird.

¹⁰ Verordnung vom 16. Oktober 2000 über die Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe für Rohholztransporte (SR 641.811.31)

¹¹ AS 2011 5947

¹² AS 2012 3423

¹³ AS 2007 4695

2.1.7 Art. 12b

Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, mit welchen ausschliesslich Rohholz, offene Milch oder landwirtschaftliche Nutztiere befördert werden, können bei der jeweiligen Inverkehrsetzung des Fahrzeugs eine Reduktion der Ansätze um 25 Prozent mittels Verwendungsverpflichtung beantragen (Art. 11 Abs. 1 sowie Art. 12 SVAV), wobei die missbräuchliche Verwendung den Entzug der Vergünstigung zur Folge hat (Art. 12a Abs. 2 SVAV).

Mit der Unterzeichnung der Verwendungsverpflichtung erhalten Fahrzeughalterinnen und -halter auf der einen Seite Anspruch auf einen Tarifrabatt. Auf der anderen Seite muss auch die Vollzugsbehörde ohne konkrete Hinweise auf eine missbräuchliche Verwendung des einzelnen Fahrzeugs von der Halterin bzw. vom Halter im Nachhinein Nachweise einverlangen können, welche die Einhaltung der Verwendungsverpflichtung belegen. Andernfalls ist das eingegangene Vertrauensverhältnis einseitig. Um dies zu verhindern, ist Artikel 12b SVAV neu zu schaffen. Die Antragstellerin oder der Antragsteller hat die wesentlichen Unterlagen und Belege, mit welchen die Einhaltung der Verpflichtung nachgewiesen werden kann, während fünf Jahren aufzubewahren und muss diese der Oberzolldirektion auf deren Verlangen hin vorweisen.

2.1.8 Art. 13

Artikel 13 SVAV definiert das zur Berechnung der LSVA-Abgaben massgebende Gewicht. Erfahrungen aus den ersten 12 Jahren seit der Einführung der Schwerverkehrsabgabe zeigen auf, dass Artikel 13 SVAV nicht sämtliche Möglichkeiten von Fahrzeugkombinationen abzudecken vermag, was zu Schwierigkeiten bei der Festlegung der Abgabe führen kann. Zudem sollen neu die Bemessungsgrundlagen für der leistungsabhängigen und der pauschalen Abgabe unterliegende Fahrzeuge in separaten Artikeln (Art. 13 bzw. 13a SVAV) geregelt werden.

Die Rechtsprechung des Bundesgerichts¹⁴ hält fest, dass bei der Bestimmung des massgebenden Gewichts die im Fahrzeugausweis eingetragenen Achslasten zu berücksichtigen seien. Seitdem müssen die betroffenen Halterinnen und Halter für jede Fahrzeugkombination und Abgabeperiode mit der Deklaration der Fahrleistung unter Beilage der Fahrzeugausweise einen schriftlichen Antrag um Berücksichtigung der Achslasten bei der Oberzolldirektion einreichen. Die Oberzolldirektion prüft sämtliche Anträge einzeln und muss diese entsprechend manuell erfassen. Dies führt bei den Halterinnen bzw. Haltern sowie bei der Oberzolldirektion zu erheblichem Mehraufwand. Zu Beginn wurden monatlich über 500 Gesuche eingereicht. Die Zahl der Gesuche hat seither um knapp die Hälfte abgenommen. Dieser Rückgang weist darauf hin, dass die Berücksichtigung der Achslasten im Gewerbe nicht mehr die gleich grosse Bedeutung hat wie noch vor ein paar Jahren. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Halterinnen und Halter die betroffenen Fahrzeuge als zweckmässige Fahrzeugkombinationen betreiben bzw. diese soweit möglich abgelastet oder wegen dem geringfügigen Einsparungspotenzial (max. 0,1 - ca. 1,5 Tonnen) auf einen Antrag ganz verzichtet haben.

Das Bundesgericht führte in seinem Urteil weiter aus: "Der Ordnungsgeber hat es aber in der Hand, innerhalb der Vorgaben des Gesetzes, welches für Vereinfachungen der Abgabenerhebung in Fällen der hier in Frage stehenden Art (Art. 6 Abs. 2 SVAG) bewusst Raum lässt (vgl. Botschaft, a.a.O., S. 547¹⁵), diese Bestimmungen zu ändern, wenn er die bisherige Praxis beibehalten will oder eine andere Lösung für zweckmässiger hält."

Artikel 6 Absatz 2 SVAG besagt dabei folgendes: "Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der Abgabe herangezogen werden." Der Botschaftstext verdeutlicht die Absicht des Gesetzgebers, wonach bei Fahrzeugkombinationen die Abgabeberechnung vereinfacht erfolgen soll: "Im

¹⁴ Entscheid des Bundesgerichts vom 4. Juni 2007 (2A.479/2006/ble)

¹⁵ BBl 1996 V 521 ff. (547)

weiteren ist es zur Zeit ungewiss, ob beim Anhänger ein eigenes Gerät zur Erfassung der Fahrleistung eingebaut werden wird. Falls dies nicht der Fall sein sollte, muss für den Anhänger eine andere Lösung gefunden werden. Entweder wird eine Pauschale erhoben oder man stellt bei Fahrzeugkombinationen vereinfachend auf das gesetzlich höchstzulässige Gesamtgewicht ab."¹⁶

Aus obgenannten Überlegungen ist Artikel 13 SVAV unter anderem dahingehend anzupassen, dass bei der Berechnung der Abgabe im Fahrzeugausweis eingetragene Beschränkungen wie Achslasten, Sattellasten, Stützlasten und dergleichen nicht mehr berücksichtigt werden. Vielmehr soll der Grundsatz verankert werden, dass bei Fahrzeugkombinationen in erster Linie das im Fahrzeugausweis eingetragene, zulässige Gewicht des Zuges massgebend ist. Erst wenn der Anhänger ordnungsgemäss deklariert wird, werden das Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges und dasjenige des mitgeführten Anhängers addiert.

Es kann davon ausgegangen werden, dass für die betroffenen Halterinnen und Halter keine oder nur eine geringe finanzielle Mehrbelastung mit der Verordnungsanpassung generiert wird. Zum einen fällt das zeitaufwändige Einreichen der Anträge um Berücksichtigung der Achslasten weg, was sich für die Halterinnen und Halter finanziell positiv auswirken wird. Zum anderen besteht die Möglichkeit, dass die Halterinnen und Halter ihre Fahrzeugkombinationen entsprechend ablasten.

Müssten in Zukunft die Achslasten und Ähnliches weiterhin berücksichtigt werden, so wären Anpassungen an den elektronischen Systemen der Vollzugsbehörden notwendig. Die wie bis anhin händische Erfassung und Bearbeitung der monatlich eingereichten Anträge durch Mitarbeiter der EZV ist nicht mehr zeitgemäss und verursacht Kosten. Die von den Kantonen im Fahrzeugausweis eingetragenen Daten (Achs-, Sattellast usw.) müssten dazu vom "automatisierten Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister" (MOFIS) automatisch in das LSVA-Erhebungssystem der EZV übertragen werden. Die erforderlichen Systemschnittstellen bestehen heute nicht. Die Anpassungen der elektronischen Systeme bzw. die Schaffung der Schnittstellen würden jedoch im Verhältnis zur vorgeschlagenen "Nicht-Berücksichtigung" der Achslasten grössere Investitionskosten verursachen.

2.1.9 Art. 13a

Der neu eingeführte Artikel 13a SVAV übernimmt bereits heute geltendes Recht. Im Zuge der Neuformulierung von Artikel 13 SVAV wird die Gelegenheit wahrgenommen, die Bemessungsgrundlage für der pauschalen Abgabe unterliegende Fahrzeuge separat zu regeln. Für Fahrzeuge nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b-g SVAV ist das im Fahrzeugausweis eingetragene Gesamtgewicht massgebend. Für Fahrzeuge nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a SVAV wird die Abgabe ungeachtet des Gesamtgewichts pro Fahrzeug erhoben. Für nach Artikel 4 Absatz 2 SVAV der Abgabe unterliegende Anhänger wird die Abgabe pauschal über das Zugfahrzeug erhoben, wobei dessen Anhängelast massgebend ist.

2.1.10 Art. 13b, Art. 62c, Anhang 5

Die Verkehrsversicherungsverordnung¹⁷ sieht in Artikel 13 Absatz 2 vor, dass im Grundsatz pro Wechselschild zwei Fahrzeuge betrieben werden können, wobei die Verwendung von mehr als einem Wechselschild an einem Fahrzeug nicht statthaft ist. Dementsprechend werden in vielen Kantonen die Anhänger behandelt. Besagter Absatz erlaubt es jedoch bei Anhängern als Ausnahme, dass pro Wechselschild mehr als zwei Anhänger eingelöst werden können bzw. dass ein Anhänger mit mehreren Wechselschildern betrieben werden kann. So ist es zum Beispiel einem Fahrzeughalter erlaubt, seine sieben Anhänger mittels drei Wechselschilder zu immatrikulieren, wobei alle sieben Anhänger mit jedem der drei Wechselschilder verwendet werden können. Diese Regelung lässt eine flexiblere Disposition der Anhän-

¹⁶ BBl 1996 V 521 ff. (547)

¹⁷ Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV; SR 741.31)

ger zu. Die Erfahrung hat gezeigt, dass in verschiedenen Kantonen etliche Fahrzeughalter diese Form der Anhänger mehrfachimmatrikulation nutzen (ca. 2000 Anhänger). Die korrekte Veranlagung von Anhängern des gleichen oder ähnlichen Typs, die mit mehreren Wechselschildern betrieben werden und mit deutlich unterschiedlichen Gesamtgewichten aufgrund von Ablastungen zum Verkehr zugelassen sind, wird erschwert, wenn nicht sogar verunmöglicht. Mit Hilfe von Bildern der Kontrollanlagen können diese typengleichen Anhänger mit unterschiedlichen Gesamtgewichten nur schwer oder überhaupt nicht auseinander gehalten werden. Regelmässig werden Widerhandlungen festgestellt, bei denen der leichtere Anhänger deklariert wurde, obwohl der schwerere am Zugfahrzeug angekoppelt gewesen war. Der Nachweis solcher Falschdeklarationen kann von den Vollzugsorganen nur mit viel Aufwand erbracht werden. Dabei ist von einer nur schwer abschätzbaren Dunkelziffer auszugehen.

Abhilfe kann ein am Heck von mit Wechselschild betriebenen, LSVA-pflichtigen Anhängern gut sichtbares, fest angebrachtes Zeichen schaffen, auf welchem das zulässige Gesamtgewicht aufgeführt ist. Dieses Verfahren wird bereits vom Strassenverkehrsamt Neuenburg seinen Haltern verordnet. Seitdem sind die Kontrollen jener Anhänger anlässlich der Durchfahrten unter den LSVA-Kontrollstationen und die Veranlagung deutlich einfacher.

Die Herstellung und Befestigung des Zeichens hat auf Kosten der Halterin bzw. des Halters zu erfolgen. Die Übergangsfrist dauert für die betroffenen Anhänger, welche beim Inkrafttreten der vorliegenden Verordnungsänderung bereits immatrikuliert sind, 3 Monaten ab Inkrafttretungsdatum. Anhänger, die nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Änderung entsprechend immatrikuliert werden, sind anlässlich der Immatrikulation mit dem Zeichen zu versehen.

Die Einhaltung ist während der periodischen Nachprüfung der Anhänger durch die kantonalen Vollzugsbehörden bzw. Betriebe und Organisationen, die zur Nachprüfung ermächtigt sind, zu kontrollieren. Die Überprüfung könnte zusätzlich auch anlässlich von Schwerverkehrskontrollen erfolgen. Die Behörden überprüfen bereits heute anlässlich der periodischen Nachprüfung von Motorfahrzeugen gestützt auf Artikel 16 Absatz 4 SVAV die Anhängersensorik der LSVA-Erfassungsgeräte. Stellen sie Abweichungen zu Artikel 13b Absätze 1 oder 2 SVAV fest, so ist der Oberzolldirektion eine entsprechende schriftliche Meldung zuzustellen, welche darauf die erforderlichen Schritte einleiten wird.

Wird das erforderliche Zeichen unterlassen oder entspricht es nicht den Vorgaben, so bemisst sich die Abgabe für Sattelmotorfahrzeuge, die getrennt immatrikuliert sind, und für Anhängerzüge nach dem im Fahrzeugausweis des Sattelschleppers bzw. Zugfahrzeugs eingetragenen höchstzulässigen Gewicht des Zuges.

Die Details des Zeichens werden in dem dafür neu geschaffenen Anhang 5 geregelt.

Im Bezug auf Zifferngrösse, Beschaffenheit der Farbstoffe, Höhe usw. entspricht das Zeichen den heute verwendeten vorderen reflektierenden Kontrollschildern von Motorfahrzeugen, wodurch die Kosten für die Herstellung tief ausfallen sollten, da die bereits bestehende Herstellungsverfahren, Maschinen, Materialien usw. angewendet bzw. verwendet werden können. Die reflektierenden Kontrollschilder sind in der Praxis erprobt, haben sich dabei bewährt und können von den LSVA-Kontrollanlagen erkannt und gelesen werden.

Das Zeichen hat eine Mindestgrösse von 80 mm x 160 mm (vgl. vorderes Kontrollschild 80 mm x 300 mm) aufzuweisen. Der Grund des Zeichens ist retroreflektierend weiss und hat diesbezüglich den Minimalanforderungen der ISO-Norm 7591¹⁸ zu entsprechen. Details können ebenfalls den technischen Vorgaben von Ziffer 135 der Weisung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) über reflektierende Kontrollschilder / Schilder im Langformat vom 2. Juni 1987 entnommen werden. Das Zeichen ist als Aufkleber oder als Metallplakette mit einem Mindestabstand von 20 cm zum hinteren Kontrollschild am Heck von mit Wechselschild betriebenen, LSVA-pflichtigen Anhängern möglichst senkrecht und von aussen gut sichtbar fest anzubringen. Die Ziffern sind schwarz und mindestens 53 mm

¹⁸ ISO 7591, Ausgabe 1982-12, Strassenfahrzeuge; Reflektierende Kennzeichenschilder für Motorfahrzeuge und Anhänger; Spezifikation.

hoch bzw. 27 mm breit. Die Strichdicke beträgt mindestens 7 mm, der Abstand der einzelnen Ziffern mindestens 6 mm. Das im Fahrzeugausweis eingetragene Gesamtgewicht des Anhängers ist in Tonnen mit zwei Stellen nach dem Komma anzugeben.

2.1.11 Art. 16 Abs. 2

Artikel 16 Absatz 2 SVAV sieht vor, dass die Zollverwaltung im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Metrologie (METAS) die Montagestellen bezeichnet, welche mit dem Einbau und der Inbetriebnahme der LSVA-Erfassungsgeräte betraut werden. In der Praxis bezeichnete jedoch seit Einführung der heutigen Schwerverkehrsabgabe einzig die Zollverwaltung die Montagestellen und erteilt die jeweilige Bewilligung. Das METAS sorgt hingegen dafür, dass die von den Montagestellen eingesetzten Geräte geeicht sind und den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Stellt das METAS Unregelmässigkeiten fest, so informiert es die Zollverwaltung, welche die erforderlichen Schritte einleitet oder die Bewilligung der Montagestelle zurückzieht. Diese Abläufe haben sich bewährt, weshalb Absatz 2 dementsprechend anzupassen ist.

Bis anhin hat die Zollverwaltung die massgebenden Bestimmungen und Vorgaben über die Anerkennung von LSVA-Montagestellen in Form einer Weisung erlassen. Seit der Anpassung von Artikel 220 Absatz 1^{bis} VTS¹⁹ ist das EFD für die Regelungen im Bezug auf die Anforderungen an und die Kontrolle von Werkstätten, die Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen oder Fahrtschreiber einbauen, prüfen und reparieren, zuständig. Da es sich bei diesen Werkstätten mehrheitlich ebenfalls um LSVA-Montagestellen handelt, ist die Zollverwaltung desgleichen für deren Anerkennung zuständig. In Anlehnung an Artikel 220 Absatz 1^{bis} VTS soll Artikel 16 Absatz 2 SVAV dahingehend angepasst werden, dass das EFD auch die Einzelheiten betreffend die Anforderungen an die LSVA-Montagestellen regeln kann. Dadurch können die Anforderungen an LSVA-Montagestellen wie auch an Werkstätten, die Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen oder Fahrtschreiber einbauen, prüfen und reparieren in einer einzigen noch zu erarbeitenden EFD-Verordnung geregelt werden, was den betroffenen Behörden und Unternehmen zu Gute kommen wird. Damit ist auch inskünftig ein einheitlicher Ansprechpartner vorhanden, was vom Gewerbe bereits heute in der Praxis sehr geschätzt wird. Die technischen Details sollen auf Stufe Weisung-EZV erlassen werden können.

2.1.12 Art. 33a

Die Halterin oder der Halter eines PSVA-pflichtigen Fahrzeuges, welches für die Armee oder den Zivilschutz gemietet worden ist, kann für jeden Tag, an dem dieses nachweislich für einen Zweck nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a bzw. a^{bis} SVAV verkehrt hat, eine Rückerstattung beantragen. Das Gesuch hat innerhalb eines Jahres nach Ablauf der Abgabeperiode mit den entsprechenden Unterlagen (vgl. 2.1.2) zu erfolgen. Beträge unter 50 Franken je Gesuch werden - analog den Artikeln 32 (Rückerstattung bei Ausserverkehrssetzung) und 33 SVAV (Rückerstattung für Auslandsfahrten) - nicht zurückerstattet.

2.1.13 Art. 36a Abs. 1

Artikel 36a Absatz 1 muss dahingehend sprachlich angepasst werden, dass die solidarisch haftbare Person, die einer Drittperson ein Zugfahrzeug oder einen Anhänger (Fahrzeug) zum Gebrauch überlassen will, nicht vor bzw. bei Vertragsabschluss, sondern im Rahmen des Vertragsabschlusses bei der Oberzolldirektion die notwendigen Informationen bezüglich der Zahlungsmoral der Drittperson einholen kann.

¹⁹ AS 2006 1677

2.1.14 Art. 42

Artikel 42 SVAV sieht vor, dass die EZV ihre für die mobilen Kontrollen beschaffenen Spezialausrüstungen den Kantonen zur Verfügung stellen kann. Von dieser Möglichkeit hat bis heute kein Kanton Gebrauch gemacht. Zudem stehen seit der letzten Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes²⁰ im Jahre 2008 sowohl die Strafverfolgung wie auch die Beurteilung von LSVA-Widerhandlungen nur noch der EZV zu - zuvor lag die Zuständigkeit im Inland noch bei den Kantonen. Die Abgabe der Spezialausrüstung an die Kantone erübrigt sich somit, zumal die Kantone von selbst durchgeführten mobilen LSVA-Kontrollen keinen direkten Nutzen hätten, und die vorübergehende Abgabe des mobilen Kontrollsystems an die Polizeikörpers mit einem unverhältnismässig grossen Schulungsaufwand verbunden wäre.

Die EZV setzt für die mobilen Kontrollen speziell ausgerüstete Equipen ein, welche vor Ort die erfassten Datensätze überprüfen und bei Bedarf ergänzen. Wie in der Vergangenheit bereits mehrmals erfolgt, können die Schwerverkehrskontrollen der Polizei durch die EZV mit dem mobilen Kontrollsystem und deren Personal unterstützt werden.

Der letzte Satz von Artikel 42 SVAV kann daher ausnahmslos gestrichen werden.

2.1.15 Art. 50

Werden die Abgaben nicht bezahlt, so kann die Zollverwaltung die Weiterfahrt verweigern oder das Fahrzeug beschlagnahmen. Unterbleiben jedoch Vorauszahlungen oder Sicherheitsleistungen oder werden Sicherungsmassnahmen von der Halterin oder dem Halter nicht umgesetzt, so steht der EZV nur die Möglichkeit des Kontrollschilderentzuges durch den Kanton - und dies auch nur bei inländischen Fahrzeugen - zur Verfügung, was mit grossem Aufwand und mit Verwaltungskosten verbunden ist (Art. 50a SVAV in Verbindung mit Art. 14a SVAG).

Die Verweigerung der Weiterfahrt und die Beschlagnahme des Fahrzeugs haben im Grunde genommen den gleichen Zweck wie der in Artikel 14a SVAG vorgesehene Kontrollschilderentzug. Es soll verhindert werden, dass der LSVA-Schuldner die Transportaktivitäten trotz offener nicht bezahlter Vorauszahlungen oder Sicherheitsleistungen oder nicht befolgter Sicherungsmassnahmen weiterhin ausführt. Aus diesem Grund muss die Zollverwaltung legitimiert werden, ebenfalls in vorgenannten Fällen die Weiterfahrt des Fahrzeugs zu verhindern oder nötigenfalls dieses – soweit verhältnismässig – zu beschlagnahmen. Die vorgesehenen Massnahmen werden grundsätzlich an der Grenze vollzogen.

2.2 Änderung bestehendes Recht

2.2.1 Verordnung vom 4. April 2007 über die Strafkompetenzen der Eidgenössischen Zollverwaltung

Anlässlich der letzten Revision des SVAG²¹ wurde Artikel 22 SVAG dahingehend angepasst, dass die Zuständigkeit der Kantone für die Verfolgung und Beurteilung von LSVA-Widerhandlungen im Inland zugunsten eines einheitlichen und verwaltungsökonomischen Verfahrens aufgehoben wurde. Seit April 2008 obliegt der Zollverwaltung die Strafkompetenz für sämtliche LSVA-Widerhandlungen.

Dementsprechend ist Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe j der Verordnung über die Strafkompetenzen der Eidgenössischen Zollverwaltung²² anzupassen.

²⁰ Bundesgesetz vom 5. Oktober 2007 über Massnahmen zur Verbesserung der Verfahren im Bereich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (AS **2008** 765; BBl **2006** 9539)

²¹ Bundesgesetz vom 5. Oktober 2007 über Massnahmen zur Verbesserung der Verfahren im Bereich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (AS **2008** 765; BBl **2006** 9539)

²² Verordnung vom 4. April 2007 über die Strafkompetenzen der Eidgenössischen Zollverwaltung (SR **631.09**)

2.2.2 Verordnung vom 4. April 2007 über die Gebühren der Zollverwaltung

Infolge der Einführung der neuen Zollgesetzgebung im Jahre 2007 wurde auch die Verordnung über die Gebühren der Zollverwaltung²³ überarbeitet, wobei nicht sämtliche Gebührenpositionen der alten Verordnung²⁴ übernommen worden sind. Dies wird mit der vorliegenden Änderung nachgeholt. Dabei werden keine Mehreinnahmen generiert, da die nun explizit aufgeführten gebührenpflichtigen Arbeiten bis anhin nach Stundenansätzen in Rechnung gestellt worden sind.

3 Auswirkungen

3.1 Auswirkungen auf den Bund

3.1.1 Finanzielle Auswirkungen

Die geplante Ordnungsänderung soll in erster Linie zur Vereinfachung der Abgabebearbeitung, zur Verminderung von Missbrauch und zur Verbesserung der Durchsetzung beitragen. Es ist daher mit einem positiven Effekt und einer Effizienzsteigerung zu rechnen. Mehreinnahmen werden - wenn überhaupt - nur marginal generiert und können im Gesamtvolumen der LSVA nicht näher beziffert werden.

3.1.2 Personelle Auswirkungen

Mit personellem Mehraufwand ist nicht zu rechnen. Mit dem Wegfall der händischen Bearbeitung der Anträge um die Berücksichtigung der Achslasten ist auf der einen Seite mit einer gewissen administrativen Entlastung zu rechnen. Auf der anderen Seite dürften die Bewilligungsbewirtschaftung und das Veranlagungsverfahren von Fahrzeugen, welche vom Zivilschutz für spezielle Einsätze gestützt auf Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a^{bis} Ziffer 2 und 3 SVAV gemietet werden und daher von der Bezahlung der Abgabe befreit sind, einen geringfügigen administrativen Mehraufwand verursachen.

3.2 Auswirkungen auf die Kantone

Die Kantone können mit gleichbleibenden LSVA- Einnahmen rechnen, da mit den vorgeschlagenen Änderungen weder Minder- noch Mehreinnahmen generiert werden.

Die Verfahrensanpassungen verursachen den Kantonen einen marginalen Mehraufwand. Zum einen haben die kantonalen Vollzugsbehörden bzw. Betriebe und Organisationen, die zur Nachprüfung ermächtigt sind, anlässlich der jährlichen Kontrolle von mit Wechselschildern betriebenen LSVA-pflichtigen Anhängern oder anlässlich von Schwerverkehrskontrollen das nach Artikel 13b SVAV vorgeschriebene Zeichen zu kontrollieren. Zum anderen müssen die Zivilschutzorganisationen über die für den Zivilschutz zuständige kantonale Stelle und das BABS die Befreiung der von ihnen gemieteten Fahrzeuge von der Bezahlung der Schwerverkehrsabgabe beantragen.

3.3 Volkswirtschaftliche Auswirkungen

Die Anpassungen zielen vor allem darauf hin, Missbrauch und somit Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Sie sind volkswirtschaftlich positiv zu bewerten.

Fahrzeughalterinnen und -halter, welche bis anhin monatlich für ihre Fahrzeuge bei der Oberzolldirektion Anträge um Berücksichtigung der Achslasten einreichen mussten (ca. 250

²³ Verordnung vom 4. April 2007 über die Gebühren der Zollverwaltung (SR **631.035**)

²⁴ Verordnung vom 22. August 1984 über die Gebühren der Zollverwaltung [AS **1984** 960, **2003** 1126]

betroffene Unternehmungen / Personen), werden im administrativen Bereich entlastet. Auf der anderen Seite müssen diese Halterinnen und Halter mit einer gewissen finanziellen Mehrbelastung rechnen, wenn sie ihre Fahrzeuge nicht dementsprechend auf das zulässige Gewicht ablasten.

Transportunternehmen, die nach Artikel 6 VPB konzessionierte Flughafentransferfahrten durchführen (es betrifft ca. 7-10 Unternehmen schweizweit), müssen pro Fahrzeug je nach dessen Grösse und anderweitiger Verwendung im Linienverkehr mit einer jährlichen Belastung von wenigen Franken bis maximal 5000 Franken (Gesellschaftswagen mit einem Gesamtgewicht von über 26 Tonnen und ausschliesslicher Verwendung für Flughafentransfers) rechnen.

Zurzeit werden rund 2000 LSVA-pflichtige Anhänger mit Wechselschildern betrieben, welche mit einem entsprechenden Zeichen versehen werden müssen. Deren Halterinnen und Halter haben auf ihre Kosten die Herstellung und Befestigung des Zeichens vorzunehmen.

4 Verhältnis zum europäischen Recht

Die Änderung der schweizerischen SVAV beeinflusst das Verhältnis zum europäischen Recht nicht. Materiell ist die Erhebung der schweizerischen LSVA im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft²⁵ festgehalten.

Das LSVA-Erhebungsgebiet umfasst auch das Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein, weshalb das liechtensteinische LSVA-Recht dem schweizerischen entsprechend angepasst werden muss. Die "gemischte Kommission LSVA Schweiz - Fürstentum Liechtenstein" wird über diese Änderungen informiert, damit die notwendigen Vorkehrungen eingeleitet werden können.

5 Rechtliche Grundlagen

Die Bestimmungen stützen sich auf das Schwerverkehrsabgabengesetz.

²⁵ Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (mit Anhängen und Schlussakte) (Landverkehrsabkommen; SR **0.740.72**)