Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Eidgenössische Zollverwaltung EZV

Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung; (SVAV)[1]

Erläuternder Bericht

Bern, im Juli 2006

Frist: 31. Oktober 2006

---

[1] SR **641.811**

Inhaltsverzeichnis

1	**Übersicht**	**3**
2	**Allgemeiner Teil**	**4**
2.1	Ausgangslage	4
2.2	Parlamentarische Vorstösse	4
3	**Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln**	**5**
4	**Auswirkungen**	**7**
4.1	Finanzielle Auswirkungen	7
4.2	Volkswirtschaftliche Auswirkungen	7
5	**Verhältnis zum europäischen Recht**	**7**
6	**Rechtliche Grundlagen**	**8**

1 Übersicht

Artikel 85 Absatz 1 BV (Art. 36^{quater} aBV) 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.

Der Bund nutzte diese Möglichkeit und erliess das Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG; SR 641.81) sowie die darauf basierende Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV; SR 641.811). Die tatsächliche Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erfolgte ab dem 1. Januar 2001. Sie wird auf Transportfahrzeuge von mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht erhoben und gilt für alle schweizerischen und ausländischen Fahrzeuge auf dem gesamten öffentlichen Strassennetz.

Die Abgabenerhebung verlief in den ersten Jahren nahezu problemlos. Es zeigte sich aber, dass gewisse inländische Transportunternehmungen versuchen sich der Abgabeerhebung zu entziehen. Das führt zu Wettbewerbsverzerrungen, die in dieser Art und Weise nicht toleriert werden können. Dieses Verhalten soll durch die vorgeschlagene Anpassung der gesetzlichen Bestimmungen eingedämmt werden. Ausserdem erfolgt eine Anpassung im Einklang mit der parallel laufenden Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes.

2 Allgemeiner Teil

2.1 Ausgangslage

Zahlungsunwillige inländische Transportunternehmen umgehen die LSVA mit Neugründungen von Unternehmen oder mit dem Vorschieben anderer Personen - namentlich Verwandte oder Angestellte - als neue Fahrzeughalter. Bei den in Konkurs geratenen Vorgängerunternehmen ist mangels Aktiven die Erhebung der LSVA oftmals nicht mehr möglich. De facto können sie dadurch ihre Leistungen gegenüber den Kunden günstiger erbringen, weil sie die LSVA nicht zwingend einkalkulieren müssen. Dieses Verhalten führt aufgrund des Vorteils, den sich diese Transportunternehmen damit verschaffen, zu einer erheblichen Wettbewerbsverzerrung. Diese Verzerrung bekommen hauptsächlich die inländischen Transportunternehmen zu spüren, die die Abgabe ordnungsgemäss entrichten. Sie können mit den Tiefpreisangeboten der zahlungsunwilligen Konkurrenz nicht mithalten und verlieren dadurch Transportaufträge und oftmals die eigene Existenzgrundlage. Abgesehen davon entgehen dem Staat Einnahmen. Im Jahr 2005 beliefen sich diese auf rund 10 Millionen Franken.

Die Oberzolldirektion (OZD) versucht zwar diesem Missstand Abhilfe zu schaffen, dies gelingt in vielen Fällen jedoch trotz erheblichem Aufwand nicht in zufriedenstellender Weise. Die zur Verfügung stehenden Mittel sollen daher den Bedürfnissen angepasst und entsprechend verbessert werden. Aus diesem Grund wird auch parallel dazu das Schwerverkehrsabgabegesetz angepasst. Die Anpassung erfolgt primär in zwei Punkten. Einerseits wird die Kompetenz zur Verfolgung von Widerhandlungen vollständig von den Kantonen auf die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) übertragen und andererseits werden die Abgaben neu mittels Veranlagungsverfügung erhoben, gegen die eine Einsprachemöglichkeit besteht. Diese zweite Anpassung tritt bereits mit Inkrafttreten des Verwaltungsgerichtsgesetzes per 1. Januar 2007 in Kraft[2]. Dies soll die Durchsetzung der Ansprüche wesentlich beschleunigen.

Diese Massnahmen richten sich nicht gegen diejenigen Transportunternehmen und Fahrzeughalter, die die Abgabe termingerecht oder zumindest vor einem allfälligen Kontrollschildentzug bezahlen. Sie richten sich grundsätzlich gegen Fahrzeughalter, die wiederholt versuchen die Bezahlung der LSVA zu umgehen.

2.2 Parlamentarische Vorstösse

2.2.1 Motionen 04.3721/04.3715 Änderung der Schwerverkehrsabgabe Verordnung

Die Motionen von NR Giezendanner Ulrich und SR Schmid-Sutter Carlo vom 16. Dezember 2004 (04.3715 bzw. 04.3721) verlangten diesbezüglich, dass der Bundesrat die Schwerverkehrsabgabe-Verordnung dahingehend ändern soll, dass die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in Zukunft nicht nur aufgrund des kantonalen Kontrollschildes, sondern zusätzlich aufgrund der Stammnummer des Fahrzeuges erhoben wird.
Die LSVA wird jedoch von der Zollverwaltung bereits heute aufgrund der Stammnummer in Kombination mit dem Kontrollschild beim Fahrzeughalter erhoben. Diese Forderung ist bereits erfüllt und führt auch nicht zum Ziel. Denn

[2] AS **2006** 1069, 2212, 2256

der Schuldner bleibt laut SVAG der Fahrzeughalter. Die Motion Schmid-Sutter wurde daher abgelehnt. Der Bundesrat hat aber in seiner Antwort versprochen, Gegenmassnahmen zu treffen.
Die vorliegenden Änderungsvorschläge enthalten Verbesserungsvorschläge, die dem Ziel der Motionäre entsprechen.

3 Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

Art. 24 Abs. 2

Die geltende Regelung, wonach bei der Inverkehrsetzung der Fahrzeuge in der zweiten Monatshälfte die LSVA für die Zeit vom 15. bis zum Monatsende der nächsten Abgabeperiode zugeschlagen wird, soll aufgehoben werden. Diese Regelung kam ohnehin nur bei der ersten Inverkehrsetzung eines Fahrzeugs zum Tragen.

Art. 25 Abs. 1

Mit Einführung des Einspracheverfahrens erhält die abgabepflichtige Person neu, anstelle einer Rechnung, eine Veranlagungsverfügung. Diese kann bei Unstimmigkeiten innerhalb von 30 Tagen bei der OZD mittels Einsprache angefochten werden (Art. 23 Abs. 3 Änderung SVAG).
Fälligkeit und Zahlungsfrist bleiben unverändert. Die Verordnungsänderung dient in diesem Punkt einzig der Präzisierung.

Art. 36 Abs. 1 Bst. b und f

Fahrzeugeigentümer und Vermieter/Leasinggeber verfolgen mit dem Einsatz eines Fahrzeugs primär wirtschaftliche Interesse. Durch die Ausdehnung der Solidarhaftung können sie in die entsprechende Verantwortung genommen werden. Als Folge davon werden sie künftig genauer prüfen müssen, wem sie ein Fahrzeug überlassen. Diese Änderung wird voraussichtlich eine regelmässige Überprüfung der Bonität eines Kunden nach sich ziehen, um einer potentiellen solidarischen Haftpflicht zu entgehen.

Die Ausdehnung der Solidarhaft erleichtert überdies den Arrestvollzug gemäss Artikel 48 Absatz 2 SVAV. Bisher war es nämlich aufgrund der Eigentumsverhältnisse nicht möglich, vermietete oder geleaste Fahrzeuge mit Arrest zu belegen.

Art. 39 Abs. 3

Die Berechnung des Vorabanteils an die Kantone mit Berg- und Randgebieten sollte aufgrund der geltenden Verordnung alle zwei Jahre stattfinden. Die Berechnung dieser Anteile erweist sich in der Praxis als sehr aufwändig und kostspielig. Mit Blick auf die Indikatoren, die zur Berechnung beigezogen werden, kann davon ausgegangen werden, dass sich diese in derart kurzen Intervallen nicht gravierend verändern. Es wird deshalb neu eine Formulierung gewählt, die es erlaubt den Überprüfungsrhythmus auf allfällige Veränderungen abzustimmen. Die Maximalfrist zur Überprüfung der Berechnung wird analog der alle 10 Jahre stattfindenden Volkszählung festgesetzt.

Art. 48 Abs. 4

Unterbleibt die Sicherheitsleistung, ist in Artikel 48 SVAV lediglich der Arrest vorgesehen. Der Arrest muss sich jedoch nicht zwangsläufig auf das Fahrzeug beziehen. Zudem ist es schwierig Aktiven im Eigentum des Schuldners zu bezeichnen. Der Kontrollschildentzug bei unbezahlter Sicherheitsleistung wäre zweckmässig und wird in der Praxis bereits angewandt. Mit dieser Bestimmung sollen bestehende Zweifel bezüglich der Rechtmässigkeit ausgeräumt werden.

Art. 50 Abs. 1

Bei ausländischen Fahrzeugen besitzt die EZV das Recht Fahrzeuge an der Weiterfahrt zu hindern oder sie gar zu beschlagnahmen. Bei inländischen besteht einzig die Möglichkeit die Kontrollschilder durch die kantonale Zulassungsbehörde (Strassenverkehrsamt) entziehen zu lassen. Dies ist oft schwierig, weil die Fahrzeuge in einem anderen Kanton eingesetzt werden oder weil die Halter die kantonalen Verfügungen ignorieren und die Fahrzeuge dem polizeilichen Zugriff entziehen. Kontrollschildentzug und Verhinderung der Weiterfahrt haben im Grunde genommen den gleichen Zweck. Zudem ist es für die Zollverwaltung störend, wenn ihr bekannte, nicht zahlungswillige Unternehmen ungehindert Zollkontrollen passieren können. Aus diesem Grund sind der EZV bei inländischen Fahrzeugen die gleichen Mittel in die Hand zu geben, wie sie sie bei ausländischen bereits hat. Massnahmen wie die Verweigerung der Weiterfahrt oder soweit verhältnismässig, die Beschlagnahme der Fahrzeuge sollen deswegen neu etabliert werden.

Art. 50 Abs. 1bis

Obwohl die LSVA nachweislich nicht bezahlt ist, kann die Vollstreckung der kantonalen Entzugsverfügung durch ungerechtfertigte Beschwerden hinausgeschoben werden. Dies kann nur verhindert werden, indem der Beschwerde die aufschiebende Wirkung entzogen wird.

Diese ausserordentliche Massnahme ist ein wichtiger Bestandteil zur Durchsetzung der Abgabepflicht und ist begründet, wenn man den Zweck der zugrundeliegenden Verfügung anschaut. Diese soll verhindern, dass mit einem Fahrzeug weiterhin über Monate LSVA-pflichtige Fahrten durchgeführt werden, obwohl ausstehende Abgaben nicht beglichen wurden.

Art. 50a Zulassungsbeschränkung

Wird einem Fahrzeug das Kontrollschild entzogen, kann der gleiche Halter dieses Fahrzeug nicht mehr in Verkehr setzen. Dies funktioniert jedoch nur im Kanton, der das Kontrollschild entzogen hat. Die Erfahrung zeigt, dass betroffene Halter solche Fahrzeuge oft in einem anderen Kanton zum Verkehr zulassen. Das neue Kontrollschild müsste wiederum mit dem ordentlichen Entzugsverfahren entzogen werden. Aufgrund der Verfahrensdauer führt das während dieser Zeit zu den bereits angesprochenen Wettbewerbsverzerrungen.

Eine Beschränkung der Zulassung ist Voraussetzung um den missbräuchlichen Kantonswechseln vorzubeugen. Zu diesem Zweck wird die Zollverwaltung den kantonalen Vollzugsbehörden die betroffenen Halter und Halterinnen sowie

Fahrzeuge im Einzelfall bekannt geben. Eine Zulassung solcher Fahrzeuge ist nur noch nach Rücksprache mit der OZD möglich, sofern der Halter oder die Halterin vorgängig ausstehende Abgaben bezahlt bzw. ausreichende Sicherheiten leistet.

Diese Bestimmung orientiert sich an Art. 11 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01), die den Zulassungsbehörden die Verweigerung des Fahrzeugausweises (damit verbunden der Kontrollschilder) ermöglicht, wenn die Verkehrssteuern bzw. -gebühren nicht bezahlt werden. Dies erlaubt den Zulassungsbehörden überdies die Einforderung einer Vorauszahlung.

4 Auswirkungen

4.1 Finanzielle Auswirkungen

auf den Bund

Die geplante Verordnungsänderung soll dazu beitragen, dass die Durchsetzung der Abgabenerhebung bei problematischen Haltern und Halterinnen vereinfacht wird. Es ist daher mit einem positiven Effekt auf der Einnahmenseite zu rechnen.

Mit personellem Mehraufwand ist nicht zu rechnen. Die griffigeren Mittel dürften sogar zu einem Minderaufwand führen.

auf die Kantone

Die vorgeschlagenen Massnahmen führen auch bei den Kantonen dazu, dass Verfügungen besser und schneller durchgesetzt werden können. Dies reduziert tendenziell den Aufwand. Der geringe Mehraufwand bei der Zulassungsbeschränkung bestimmter Fahrzeuge und Halter fällt deshalb kaum ins Gewicht.

4.2 Volkswirtschaftliche Auswirkungen

Die Anpassungen verhindern Missbrauch und somit Wettbewerbsverzerrungen. Sie sind volkswirtschaftlich positiv zu bewerten.

5 Verhältnis zum europäischen Recht

Die Änderung des schweizerischen SVAV beeinflusst das Verhältnis zum europäischen Recht nicht. Materiell ist die Erhebung der LSVA in der Schweiz im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft (SR 0.740.72) festgehalten.

Weil das Fürstentum Liechtenstein zum LSVA-Gebiet gehört, muss das FL-Recht entsprechend angepasst werden. Die gemischte Kommission hat diese Änderungen bereits erörtert.

6 Rechtliche Grundlagen

Die Bestimmungen stützen sich auf das Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997[3] (SVAG) und auf das Verkehrsverlagerungsgesetz vom 8. Oktober 1999[4].

3 SR **641.81**
4 SR **740.1**