



Bericht über das Ergebnis der Anhörung

Änderung der Schwerverkehrsabgabe- verordnung (SVAV)

Oberzolldirektion

Bern, April 2007

Überblick

Mit der Verordnungsänderung will der Bundesrat verhindern, dass gewisse inländische Transportunternehmen versuchen, sich von den LSVA-Abgaben zu drücken, was zu Einnahmenseinbußen bzw. Mindereinnahmen beim Bund und zu nicht tolerierbaren Wettbewerbsverzerrungen führt. Dieses Vorhaben wird im Grundsatz von den Anhörungsteilnehmern durchwegs begrüsst. Vor allem wird die Ausdehnung der beiden Zollmassnahmen „Verhinderung der Weiterfahrt“ und „Fahrzeugbeschlagnahme“ bei inländischen Transportfahrzeugen als eine erfolgversprechende Neuerung angesehen. Die Ausweitung der Solidarhaftung auf die Leasinggeber wird hingegen vereinzelt kritisch beurteilt. Die Berechnung des Vorabteils an die Kantone mit Berg- und Randgebieten nur alle 10 Jahre wird von einer Minderheit der Kantone als zu lang erachtet.

Abkürzungsverzeichnis

ACS	Automobil Club der Schweiz
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein
AGVS	Autogewerbeverband der Schweiz
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
BV	Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999, SR 101
LPS	Liberale Partei der Schweiz
MOFIS	Automatisiertes Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister
PEMA SUISSE	PEMA Truck- und Trailervermietung GmbH
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SP	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SVAG	Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz), SR 641.81
SVAV	Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung), SR 641.811
TCS	Touring Club Schweiz
VSIG	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels
VTS	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, SR 741.41
VZV	Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung), SR 741.51

1 Ausgangslage

Artikel 85 Absatz 1 BV (Art. 36quater aBV) erteilt dem Bund die Kompetenz, auf dem Gesetzesweg eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe einzuführen. Der Schwerverkehr soll mit dieser Abgabe die Kosten übernehmen, welche er gegenüber der Allgemeinheit verursacht und nicht bereits durch andere Abgaben oder Leistungen bezahlt.

Der Bund 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). Seit dem 1. Januar 2001 erfolgt die tatsächliche Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Der Abgabe unterliegen Transportmotorwagen und Transportanhänger mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 Tonnen.

In den ersten Jahren verlief die Abgabenerhebung nahezu problemlos. Es zeigte sich aber, dass einzelne inländische Transportunternehmen versuchen, sich der Abgabenerhebung durch Nichtbezahlen zu entziehen. Das führt zu nicht tolerierbaren Einnahmenausfällen und Wettbewerbsverzerrungen. Dieses Verhalten soll durch die vorgeschlagene Anpassung der rechtlichen Bestimmungen unterbunden werden. Ausserdem erfolgt die Anpassung im Einklang mit der parallel laufenden Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (BBL 2006 9539).

2 Durchführung der Anhörung

Mit Schreiben vom 5. September 2006 wurde der Entwurf zur Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV) den Anhörungsteilnehmern zur Stellungnahme unterbreitet. Die Anhörung dauerte bis am 31. Oktober 2006.

134 Adressaten wurden offiziell zur Stellungnahme eingeladen (Anhang 1). 68 Stellungnahmen sind eingetroffen (Anhang 2), die sich folgendermassen auf die verschiedenen Gruppen verteilen:

- Kantone: 25
- Politische Parteien: 5
- Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete: 2
- Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft: 6
- Verkehrsverbände: 10
- Weitere: 20

Der Aufforderung, die Stellungnahmen – zwecks Erleichterung der Verarbeitung – auch in elektronischer Form zuzustellen kamen 27 Anhörungsteilnehmer nach.

3 Gesamtbeurteilung

Die Vorlage wird von den Anhörungsteilnehmern im Allgemeinen begrüsst. Sämtliche Teilnehmer sind der Auffassung, dass Massnahmen ergriffen werden müssen, um Wettbewerbsverzerrungen, die durch säumige LSVA-Pflichtige entstehen, zu verhindern.

Die Verkehrsverbände (AGVS, ACS, auto-schweiz, strasseschweiz) und die VSIG weisen jedoch darauf hin, dass die 10 Mio. CHF, die dem Staat jährlich durch LSVA-Preller entgehen, nur 0,8 Prozent der Gesamteinnahmen aus der LSVA ausmachen. Die zu ergreifenden Massnahmen müssten deshalb verhältnismässig sein.

Die Ausdehnung und Vorverlegung der Solidarhaftung auf Eigentümer, Vermieter oder Leasinggeber wird von Seiten der Leasinggeber bekämpft. Sie sind der Auffassung, dass die Ausdehnung auf ihre Branche nicht gerechtfertigt sei. Eine Ausdehnung sei nur dann statthaft, wenn der solidarisch Haftende am Betrieb des Halters direkt wirtschaftlich interessiert sei (z.B. bei einer prozentualen Beteiligung durch die Fahrzeugüberlassung). Der Leasinggeber habe aber weder ein solches Interesse noch die Möglichkeit an einer Einflussnahme auf das Geschäftsgebaren des Fahrzeughalters. Das wirtschaftliche Interesse des Leasinggebers sei eben gerade nicht auf den Betrieb des Leasingnehmers bezogen.

Ein kleiner Teil der Anhörungsteilnehmer (Kantone Bern, Luzern, Glarus, Zug, Graubünden, Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren) missbilligt die Anhebung des Berechnungszeitraums der Vorabanteile an die Kantone mit Berg- und Randgebieten von 2 auf 10 Jahren. Diese Teilnehmer schlagen eine Periode von 5 Jahren vor.

Die Ausdehnung der Zollmassnahmen „Verhinderung der Weiterfahrt“ und „Beschlagnahmung des Fahrzeugs“ inländischen Transportmotorfahrzeugen wird von den Anhörungsteilnehmern als eine erfolgsversprechende Neuerung erachtet.

4 Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln

Art. 25

Verschiedene Anhörungsteilnehmer (AGVS, ASTAG, ACS, auto-schweiz, strasseschweiz, TCS, VSIG) weisen darauf hin, dass die Veranlagung klar und deutlich als verwaltungsrechtliche Verfügung erkennbar sein soll und auf keinen Fall einen strafrechtlichen Eindruck erwecken darf. Die formellen Anforderungen an eine Einsprache seien möglichst einfach auszugestalten.

Das Centre Patronal, der SGV und der Kanton Waadt sind der Ansicht, dass das weitere Vorgehen nach erfolgter angenommener Veranlagungsverfügung unklar geregelt sei.

Art. 36 Abs. 1 Bst. b und f

Die Antworten der Anhörungsteilnehmer bzgl. der Ausdehnung der Solidarhaftung auf Leasinggeber, Vermieter und Eigentümer sind geteilt. Nur gerade 15 Teilnehmer (Kantone Basel-Landschaft, Bern und Waadt, Fédération des Entreprises Romandes, SGV, Centre Patronal, AGVS, ASTAG, ACS, auto-schweiz, strasseschweiz, TCS, VSIG, PEMA SUISSE GmbH und der Schweizerische Leasingverband) äussern sich zu den vorgeschlagenen Änderungen.

Der Kanton Basel-Landschaft und die Fédération des Entreprises Romandes begrüßen die Ausdehnung der Solidarhaftung, die den Arrestvollzug erleichtern wird.

Der Kanton Bern ist der Ansicht, dass die Ausdehnung der Solidarhaftung einer gesetzlichen Grundlage in einem formellen Gesetz bedarf.

Der Kanton Waadt, der SGV und das Centre Patronal verstehen zwar die Idee der Ausdehnung der Sozialhaftung. Sie sind jedoch der Auffassung, dass die Leasinggeber nicht immer verlässliche Informationen erhalten, weshalb die Nachforschungen sehr kostspielig werden könnten.

Die Verkehrsverbände (AGVS, ASTAG, ACS, auto-schweiz, strasseschweiz, TCS) und die VSIG sind mit der Verschärfung der Solidarhaftung – der Eintritt der Solidarhaftung soll bereits bei erfolgloser Mahnung möglich sein – grundsätzlich einverstanden. Sie weisen aber darauf hin, dass der solidarisch Haftende unverzüglich informiert werden muss (z.B. mittels Kopie der zweiten Mahnung).

Die PEMA SUISSE GmbH begrüsst zwar, dass der Bundesrat mittels Verordnungsänderung die Umgehung der Bezahlung der LSVA zu verhindern versucht. Sie lehnt jedoch die Erweiterung des Kreises der Solidarhaftenden sowie die Vorverlegung des Eintritts der Solidarhaftung ab. Die PEMA SUISSE bringt folgende Argumente gegen die Verschärfung vor:

- Ohne sachliche Begründung werde vom Prinzip, dass grundsätzlich der Halter für LSVA-Beträge aufkommen muss, abgewichen. Weder Eigentümer, Vermieter noch der Leasinggeber haben mit den gefahrenen Kilometern und somit mit den LSVA-Beträgen etwas zu tun. Die PEMA SUISSE ist der Ansicht, dass jeglicher Sachzusammenhang für die Ausdehnung fehle. So könnten auch die Verkäufer und der Hersteller des Fahrzeuges für solidarisch haftbar erklärt werden.
- Die Ausdehnung der Solidarhaftung habe einen strafrechtlichen Charakter für den Finanzierer. Der solidarisch Haftende muss, ohne auf irgendeine Weise Einfluss nehmen zu können, für die Misswirtschaft des Halters einstehen.
- Die PEMA SUISSE schlägt vor, dass weiterhin beim Verursacher anzusetzen sei. Es sei zu überprüfen, ob nicht die Haftung auf die Organe juristischer Personen ausgedehnt werden soll. Es kann nicht sein, dass sich Fahrzeughalter durch Neugründungen aus der Verantwortung stehlen können.
- Die PEMA SUISSE lehnt die Vorverlegung des Eintritts der Solidarhaftung ab. Wenn ein Fahrzeughalter gemahnt werden muss, so bedeutet dies nicht unbedingt auch die Zahlungsunfähigkeit des Halters. Somit erfolgt der Eintritt der Solidarhaftung rein willkürlich. Auf die subjektive Zahlungsmoral des Fahrzeughalters hat der solidarisch Haftende keinen Einfluss.
- Die Informationspflicht der Behörde muss bei einer allfälligen Ausdehnung der Solidarhaftung unbedingt gegenüber dem solidarisch Haftenden geregelt werden. Es sei unhaltbar, dass dieser mit einem Schaden konfrontiert werde, auf dessen Entstehung er keinerlei Einfluss gehabt habe. Oft hat er nicht einmal Kenntnis, dass ein Schaden droht. Die Behörden müssten spätestens im Verzugsfall den solidarisch Haftenden unverzüglich informieren.

Der Schweizerische Leasingverband lehnt die Ausdehnung der Solidarhaftung ab. Er macht folgende Argumente geltend:

- Die Leasingbranche verfüge über ein sehr professionelles Inkassowesen, weshalb es kaum zu Missbräuchen bei Leasingverträgen kommen kann.

- Die Ausdehnung der Solidarhaftung sei nur dann gerechtfertigt, wenn der Leasinggeber ein direkt wirtschaftliches Interesse am Betrieb des Fahrzeughalters hätte (z.B. bei einer prozentualen Beteiligung durch die Fahrzeugüberlassung). Ein solches Interesse fehle aber gerade beim Leasinggeber. Er habe keine Möglichkeit an einer Einflussnahme auf das Geschäftsgebaren des Fahrzeughalters als Betreiber des Transportunternehmens.
- Sollte der Finanzierer von Zugfahrzeugen der solidarischen Haftung unterworfen werden, so müsste neben dem Leasinggeber auch der Kreditgeber berücksichtigt werden.
- Das Kriterium der erfolglosen Mahnung für den Eintritt der Solidarhaftung wird abgelehnt, denn eine erfolglose Mahnung bedeute noch nicht, dass der Fahrzeughalter auch zahlungsunfähig sei.
- Die Leasinggesellschaft als Partnerin eines Vertrages mit einer festen Laufzeit habe während der Vertragsdauer keine Handhabe, den Leasingvertrag aufzulösen. Selbst wenn der Vertrag aufgelöst werde, so sei der Zugriff auf das Fahrzeug nur durch den Zivilrichter möglich. Ohne Zwangsmassnahmen (z.B. die polizeiliche Beschlagnahmung), auf welche die Zollverwaltung als Bundesbehörde zurückgreifen kann, komme mit der ausgedehnten Solidarhaftung ein Mehraufwand auf den Leasinggeber zu, der dazu führen könne, dass sogar Leasinggeschäfte eingestellt werden müssten.
- Müssen die Leasinggeber als Inkassostellen des Bundes amten, würde dies für die Leasingbranche einen sehr hohen, nicht gerechtfertigten administrativen Mehraufwand bedeuten. Dies führe gegenüber anderen Finanzierungsarten zu einer klaren Benachteiligung der Leasinggeschäfte. Die vom Bundesrat angestrebten Legislaturziele (KMU-Förderung durch Abbau der Bürokratie und Lockerung der administrativen Hürden) können durch die Ausdehnung der Solidarhaftung nicht erreicht werden.
- Falls die Ausdehnung der Solidarhaftung trotzdem eingeführt werde, verlangt der Schweizerische Leasingverband, dass die Leasinggeber sehr frühzeitig über ausständige LSVA-Beträge orientiert werden.
- Der Schweizerische Leasingverband verlangt, dass in Art. 36 Abs. 1 Bst. f die Leasinggeber explizit ausgenommen werden: „... der Eigentümer, Vermieter, nicht aber der Leasinggeber eines Zugfahrzeuges ...“.

Art. 39 Abs. 3

Mehrere Anhörungsteilnehmer (Kantone Bern, Luzern, Glarus, Zug, Graubünden, Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren) erachten die Anhebung des Berechnungszeitraums der Vorabanteile an die Kantone mit Berg- und Randgebieten von 2 auf 10 Jahre zu lang. Sie halten fest, dass es innert 10 Jahren zu markanten Veränderungen kommen und somit zu sprunghaften Anpassungen des Verteilschlüssels führen kann. Die Anhörungsteilnehmer würden eine Verlängerung der Frist auf nur 5 Jahre begrüssen.

Gewisse Teilnehmer (AGVS, ASTAG, ACS, auto-schweiz, strasseschweiz, TCS, VSIG) lehnen sogar im heutigen Zeitpunkt eine Anhebung des Berechnungszeitraums ab. Sie weisen darauf hin, dass von dieser Änderung abzusehen sei, bis das Infrastrukturfondsgesetz in Kraft getreten ist.

Art. 48 Abs. 4

Der Kanton Waadt, die LPS und das Centre Patronal weisen darauf hin, dass in der Praxis verhindert werden müsse, dass einem Fahrzeughalter die Kontrollschilder und der Fahrzeugausweis ungerechtfertigt entzogen werden.

Die Fédération des Entreprises Romandes begrüsst, dass die Zollverwaltung die kantonalen Zulassungsbehörden beauftragen kann, einem Fahrzeughalter die Kontrollschilder zu entziehen, wenn die Sicherheit der Abgabe nicht geleistet werden kann. Die Schilder dürfen aber nur dann entzogen werden, wenn das Fehlen einer Sicherheit überprüft worden ist.

Art. 50 Abs. 1

Sämtliche Anhörungsteilnehmer (Kantone Uri, Obwalden, Nidwalden, Glarus, Neuchâtel, ASA, das Centre Patronal und Travail.Suisse), die sich zu dieser Änderung geäußert haben, erachten die Ausdehnung der Massnahmen „Verhinderung der Weiterfahrt“ und „Beschlagnahmung des Fahrzeugs“ auch auf schweizerische Transportmotorfahrzeuge als eine erfolgversprechende Neuerung.

Der Kanton St. Gallen regt an, dass auch der Polizei die Möglichkeit eingeräumt werden soll, die Weiterfahrt zu verhindern.

Die LPS stellt die Frage, wie sich diese Änderung in der Praxis verwirklichen wird.

Art. 50a

Die Zulassungsbeschränkung von Fahrzeugen bei Gefährdung oder Rückstand der Bezahlung der Abgabe wird durchwegs befürwortet. Verschiedene Anhörungsteilnehmer (Kantone Zürich, Luzern, Obwalden, Nidwalden, Glarus, Fribourg, Thurgau, Wallis und Jura, asa) weisen jedoch darauf hin, dass erst mit der produktiven Aufschaltung des neuen automatisierten Fahrzeug- und Fahrzeughalterregisters des Bundes (MOFIS) die neue Bestimmung bei interkantonalen Verhältnissen lückenlos ihre Wirkung entfalten könne.

Der Kanton Zug begrüsst, dass ein Transportmotorfahrzeug, dessen LSVA-Beträge nicht beglichen sind, nicht mehr ohne Weiteres in einem anderen Kanton durch den gleichen Halter, jedoch unter anderem Namen wieder eingelöst werden kann.

Die Strassenverbände (AGVS, ASTAG, ACS, auto-schweiz, strasseschweiz, TCS) und die VSIG begrüssen die vorgeschlagene Änderung und erachten es als wichtig, dass die Regelung in den Kantonen einheitlich gehandhabt und vollzogen wird.

5 Weitere Anliegen

LSVA-Pflicht für Lieferwagen und Fahrzeuge mit über 2 Tonnen Gesamtgewicht

Die SP hält mit Nachdruck fest, dass die Schwerverkehrsabgabe auch für Fahrzeuge mit über 2 Tonnen Gesamtgewicht (u.a. Lieferwagen) eingeführt werden müsse, denn diese werden heute oft als Ersatz für abgabepflichtige Lastwagen eingesetzt.

Einfache Falschdeklaration des Anhängers

Verschiedene Anhörungsteilnehmer (AGVS, ASTAG, ACS, auto-schweiz, strassenschweiz, TCS, VSIG, Les Routiers Suisses) verlangen, dass das einfache gelegentliche Falschdeklarieren des Anhängers straffrei wird. Les Routiers Suisses schlagen vor, den aufgrund der Falschdeklaration entstandene Fehlbetrag dem Fahrzeughalter mit der Bearbeitungsgebühr nachzuverrechnen. Eine Verzeigung sollte nur bei wiederholtem und regelmässigem Falschdeklarieren erfolgen.

Änderung von Art. 33 Abs. 2 VTS

Gewisse Anhörungsteilnehmer (Kantone Obwalden, Zug und Uri, ACVS) schlagen vor, Art. 33 Abs. 2 VTS dahingehend anzupassen, dass anlässlich der technischen Fahrzeugkontrolle von schweren Motorfahrzeugen der Beweis erbracht werden müsse, dass sämtliche für das zu prüfende Fahrzeug aufgelaufenen LSVA-Beträge bezahlt worden sind. Sind noch LSVA-Beträge ausstehend, so bestünde die Möglichkeit, die Fahrzeuge still zu legen, bis die LSVA-Schulden vollständig beglichen wurden. Die Prüfstellen müssen jedoch über aktuelle Informationen von der OZD verfügen, ob die LSVA-Beträge des zu prüfenden Fahrzeuges bezahlt sind oder nicht. Die Informationen müssten online und zeitaktuell sein.

Nachweis der bezahlten LSVA-Beträge bei Kantonswechsel / Halterwechsel

Die ACVS und die Kantone Obwalden und Uri sind der Auffassung, dass der jeweilige Halter vor Erteilung einer neuen Zulassung (z.B. Kantonswechsel, Halterwechsel) nebst Vorweisen des ungültig gestempelten Fahrzeugausweises und des Versicherungsnachweises auch den Beweis erbringen muss, dass für das Motorfahrzeug keine LSVA-Schulden bestehen.

Änderung von Art. 71 Abs. 1 VZV

Die Groupe romand, Berne et Tessin des spécialistes OTR weist darauf hin, dass Art. 71 Abs. 1 VZV dahingehend anzupassen sei, dass der Nachweis der bezahlten LSVA-Beträge als eine zusätzliche Voraussetzung zur Erteilung des Fahrzeugausweises und der Kontrollschilder aufgenommen werden soll.

6 Einsichtnahme

Die vollständigen Stellungnahmen können bei der Oberzolldirektion (Sektion Fahrzeuge und Strassenverkehrsabgaben) eingesehen werden.

Anhang 1 Liste der Anhörungsteilnehmer

Anhang 2 Liste der Stellungnahmen