

Änderung der Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vom 6. März 2000
Stellungnahmen der Anhörung

Anhang 2
Annexe 2
Allegato 2

Liste der Stellungnahmen
Liste des avis reçus
Elenco delle prese di posizione

Vorbemerkungen:

Die Anträge wurden in der Sprache der Antragssteller/-innen aufgenommen.

Die von den Antwortenden vorgebrachten Meinungen, Anregungen und Forderungen wurden weder gewichtet noch bewertet. Die Ausführungen wurden gekürzt.

1. Kantone / Cantons / Cantoni

Name	Anliegen / Aussage
Staatskanzlei des Kantons Zürich	<p>Wir unterstützen das mit diesen Änderungsvorschlägen angestrebte Ziel, bei der Durchsetzung der LSVA wirksamer gegen die schwarzen Schafe vorzugehen, damit diese nicht gegenüber dem Grossteil der korrektzahlenden Transportunternehmen einen ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteil haben.</p> <p>Wir müssen aber darauf hinweisen, dass sich bei der konkreten Umsetzung von Art. 50a Entwurf SVAV (E-SVAV) noch einige praktische Fragen stellen. Auch gehen wir davon aus, dass gerade bei interkantonalen Verhältnissen diese neue Bestimmung erst mit der produktiven Aufschaltung des neuen automatisierten Fahrzeug- und Fahrzeughalterregisters des Bundes (MOFIS) lückenlos seine Wirkung entfalten kann.</p>
Staatskanzlei des Kantons Bern	<p>Der Regierungsrat des Kantons Bern begrüsst die Absicht des Bundes, Wettbewerbsverzerrungen durch zahlungsunwillige Transportunternehmen zu unterbinden.</p> <p>Die Ausdehnung der Solidarhaftung bezüglich der Entrichtung der Schwerverkehrsabgaben auf Fahrzeugeigentümer und Vermieter / Leasinggeber (Art. 36 E-SVAV) bedarf nach Ansicht des Regierungsrates grundsätzlich einer Grundlage im formellen Gesetz.</p> <p>Der Regierungsrat erachtet es in Anbetracht der Tatsache, dass sich diese Indikatoren kaum sehr kurzfristig verändern, als sinnvoll, das Überprüfungsintervall zu flexibilisieren. Die 10-jährige Frist erscheint indessen zu lang. Die Frist soll somit auf 5 Jahre verlängert werden.</p>
Staatskanzlei des Kantons Luzern	<p>Wir sind mit den vorgeschlagenen Änderungen der SVAV grundsätzlich einverstanden. Die Durchsetzung der Abgabenerhebung bei säumigen Fahrzeughaltern soll vereinfacht werden. Die vorgeschlagenen Massnahmen erscheinen uns zweckmässig, durchsetzbar und griffig.</p> <p>Nicht zustimmen können wir der Verlängerung der Überprüfungsperiode von zwei auf zehn Jahre für die Bestimmung des Vorabanteils an die Kanone mit Rand- und Berggebieten (Art. 39 Abs. 3 E-SVAV). In einem Jahrzehnt können sich die Verhältnisse massgeblich verändern. Wir schlagen deshalb vor, dass die Berechnung mindestens alle fünf Jahre erfolgt.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass die konkrete und wirkungsvolle Umsetzung von Art. 50a E-SVAV erst mit der produktiven Aufschaltung des neuen automatisierten Fahrzeug- und Fahrzeughalterregisters des Bundes (MOFIS-Online) umfassend erfolgen kann.</p>
Standeskanzlei des Kantons Uri	<p>Der Änderungsvorschlag der SVAV, namentlich die Ergänzungen durch den Art. 50a E-SVAV, wird befürwortet. Ebenso die in Art. 50 Abs. 1 E-SVAV vorgesehene Ausdehnung der beiden Zollmassnahmen "Verhinderung der Weiterfahrt" und "Fahrzeugbeschlagnahme" auf die inländischen Fahrzeuge wird als eine der erfolversprechendsten Neuerungen betrachtet.</p>

	<p>Vorschlag 1 Gemäss Art. 33 Abs. 2 VTS müssen Lastwagen, Sattelschlepper, Sachentransportanhänger und Fahrzeuge zum Transport gefährlicher Güter jährlich geprüft werden. Darin sehen wir eine Möglichkeit, Fahrzeuge still zu legen, wenn nicht der Nachweis erbracht werden kann, dass sämtliche, für das betreffende Fahrzeug aufgelaufenen LSVA-Beträge bezahlt sind.</p> <p>Vorschlag 2 Wenn der Halter sein Fahrzeug in einem anderen Kanton einlösen möchte, sollte er nebst dem Vorweisen des ungültig gestempelten Fahrzeugausweises und dem Versicherungsnachweis auch einen schriftlichen Nachweis erbringen müssen, wonach für das Fahrzeug keine LSVA-Schulden ausstehend sind.</p>
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	Mit den vorgeschlagenen Änderungen sind wir einverstanden.
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	<p>Das mit den Änderungsvorschlägen angestrebte Ziel, gegen Fahrzeughalter vorzugehen, die wiederholt versuchen, die Bezahlung der LSVA zu umgehen, unterstützen wir vollumfänglich. Die in Art. 50 Abs. 1 E-SVAV vorgesehene Ausdehnung der beiden Zollmassnahmen "Verhinderung der Weiterfahrt" und "Fahrzeugbeschlagnahme" auf die inländischen Fahrzeuge wird als eine der erfolgversprechendsten Neuerungen betrachtet.</p> <p>Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die konkrete und wirkungsvolle Umsetzung von Art. 50a E-SVAV erst mit der produktiven Aufschaltung des neuen automatisierten Fahrzeug- und Fahrzeughalterregisters des Bundes (MOFIS) umfassend erfolgen kann.</p> <p>Die Kantonspolizei bringt folgende weitergehende Vorschläge ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lastwagen, Sattelschlepper, Sachentransportanhänger und Fahrzeuge zum Transport gefährlicher Güter müssen gemäss Art. 33 Abs. 2 VTS jährlich bei der Zulassungsbehörde vorgeführt werden. Mit der technischen Fahrzeugkontrolle könnte auch die Kontrolle bezüglich allfällig ausstehender LSVA-Beiträge einhergehen. Damit bestünde die Möglichkeit, Fahrzeuge still zu legen, wenn nicht der Beweis erbracht werden kann, dass sämtliche für das zu prüfende Fahrzeug aufgelaufenen LSVA-Beträge bezahlt worden sind. Der Zulassungsbehörde wäre Einsicht in ein entsprechendes Register zu gewähren. - Vor Erteilung einer neuen Zulassung (neuer Fahrzeughalter/Kantonswechsel) ist durch den Halter ein schriftlicher Nachweis zu erbringen, wonach für das Fahrzeug keine LSVA-Schulden bestehen.
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	<p>Der Regierungsrat unterstützt das mit diesen Änderungsvorschlägen angestrebte Ziel.</p> <p>Die in Art. 50 Abs. 1 der E-SVAV vorgesehene Ausdehnung der beiden Zollmassnahmen "Verhinderung der Weiterfahrt" und "Fahrzeugbeschlagnahme" auf die inländischen Fahrzeuge wird als eine der erfolgversprechendsten Neuerungen betrachtet.</p> <p>Wir weisen jedoch darauf hin, dass die konkrete und wirkungsvolle Umsetzung von Art. 50a der E-SVAV erst mit der produktiven Aufschaltung des neuen automatisierten Fahrzeug- und Fahrzeughalterregisters des Bundes (MOFIS) umfassend erfolgen kann.</p>
Regierungskanzlei des Kantons Glarus	<p>Das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Glarus ist seit der Inkraftsetzung der E-SVAV von ca. 3 bis 5 Fällen betroffen. Diese erwiesen sich bisher als zeitintensiv. Die in Art. 50 Abs. 1 E-SVAV vorgesehene Ausdehnung der beiden Zollmassnahmen „Verhinderung der Weiterfahrt“ und „Fahrzeugbeschlagnahme“ auf die inländischen Fahrzeuge wird als eine sehr erfolgversprechende Neuerung betrachtet. Ebenso beurteilen wir die Änderungen in Art. 48 Abs. 4, Art. 50 Abs. 1^{bis} und Art. 50a E-SVAV im positiven Sinne. Es sei allerdings in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass eine wirkungsvolle sowie umfassende Umsetzung von Art. 50a E-SVAV erst mit der Aufschaltung des neuen automatisierten Fahrzeug- und Fahrzeughalterregisters des Bundes (MOFIS) erfolgen kann.</p> <p>Im Weiteren erlauben wir uns vorzuschlagen, dass die Parameter, die für die Berechnung des Vorab-Anteils der Kantone mit Rand- und Berggebieten massgebend sind, nicht, wie in Art. 39 Abs. 3 E-SVAV vorgesehen, nur alle 10 Jahre neu zu eruieren sind, sondern alle 5 Jahre. Eine 10-jährige Frist scheint uns zu lang. Innert diesem Zeitraum kann es zu markanten Veränderungen kommen, was sprunghafte Anpassungen des Verteilschlüssels zur Folge hätte.</p>

<p>Staatskanzlei des Kantons Zug</p>	<p>Wir begrüßen die Änderung der SVAV, insbesondere die Ergänzung von Art. 50a. Diese Bestimmung und die vorgeschlagenen Änderungen ganz allgemein dürften dazu beitragen, den staatlichen Aufwand gegenüber säumigen LSVA-Zahlern zu minimieren. In Zukunft werden wohl weniger Entzugsverfügungen anfallen. Dadurch werden aber wohl gleichzeitig auch rund 50 Prozent weniger Gebühreneinnahmen zu verzeichnen sein. Dieser reduzierte Gebührenertrag wird indessen durch den für das Stassenverkehrsamt und für die Zuger Polizei verringerten Aufwand ausgeglichen.</p> <p>Vor allem begrüßen wir, dass das gleiche Fahrzeug, bei dem die LSAV-Zahlungen ausstehen, nicht ohne weiteres in einem anderen Kanton durch den gleichen Fuhrhalter, jedoch unter anderem Namen wieder eingelöst werden kann.</p> <p>Bekanntlich müssen gestützt auf Art. 33 Abs. 2 VTS Lastwagen, Sattelschlepper, Sachentransportanhänger und Fahrzeuge zum Transport gefährlicher Güter jährlich geprüft werden. Wir regen an, solche Fahrzeuge dann still zu legen, wenn der Beweis nicht erbracht werden kann, dass sämtliche für das zu prüfende Fahrzeug aufgelaufenen LSVA-Beträge bezahlt sind. Dies setzt allerdings voraus, dass die Möglichkeit besteht, dass die Prüfstelle online und somit zeitaktuell von der OZD die Informationen abrufen kann, ob die LSVA-Beträge für das sich in der Prüfhalle befindliche Fahrzeug bezahlt sind oder nicht.</p> <p>Die Berechnung des Vorab-Anteils der Kantone mit Rand- und Berggebieten darf nicht nur alle zehn Jahre erfolgen. Wir schlagen Ihnen eine Frist von fünf Jahren vor.</p> <p>Nach unserem Verständnis sind die finanziellen Auswirkungen für die Kantone nicht abschliessend bezifferbar. Die tendenziell absehbare Aufwandminderung aufgrund der einfach und schneller durchsetzbaren Verfügungen rechtfertigt wohl einen allfälligen Mehraufwand im Verfahren der Zulassungsbeschränkung beim Strassenverkehrsamt. Ausserdem darf man davon ausgehen, dass der Mehraufwand durch einen eher höher ausfallenden Ertrag aus der Schwerverkehrsabgabe kompensiert wird; die Kantone erhalten von diesem Ertrag einen Drittel.</p>
<p>Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg</p>	<p>Dans le cadre de la mise en pratique des mesures de restriction d'immatriculation selon l'article 50a, il est impératif que le processus mis en place par la Direction générale des douanes soit soutenu par une communication informatisée. Les cantons devront pouvoir participer aux premières réflexions relatives à la mise en œuvre de ce processus, afin de réduire au maximum les coûts d'adaptation des applications informatiques.</p>
<p>Staatskanzlei des Kantons Solothurn</p>	<p>Wir stimmen dem Entwurf zur Änderung vorbehaltlos zu.</p>
<p>Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft</p>	<p>Die vorgeschlagenen Massnahmen gegen Fahrzeughalter, die gezielt die Bezahlung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) umgehen und so der öffentlichen Hand namhafte Mittel vorenthalten, die ihr von Gesetzes wegen zustehen, werden von uns begrüsst.</p> <p>Insbesondere begrüssen wir die Ausdehnung der Solidarhaftung, die den Arrestvollzug erleichtert.</p>
<p>Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen</p>	<p>Um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu fördern und bestehende Wettbewerbsverzerrungen bei den Transportunternehmungen zu beseitigen, unterstützen wir die angestrebten Änderungen der Schwerverkehrsabgabeverordnung.</p> <p>Als Kanton mit einer Transitgüterverkehrsachse im Nord-Süd-Verkehr und einer NEAT-Zulaufstrecke im Bahnverkehr begrüssen wir es, wenn der A4-Stadttunnel entlastet wird.</p>
<p>Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden</p>	<p>Der Regierungsrat stimmt der Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung zu, da diese Wettbewerbsverzerrungen reduzieren soll, welche durch das Verhalten zahlungsunwilliger inländischer Transportunternehmer entstehen, vorbehaltlos zu. Seiner Ansicht nach sind diese Massnahmen für eine effizientere Durchsetzung der LSVA notwendig und sinnvoll. Es wird einerseits der Wettbewerb zwischen den Transportunternehmen gewährleistet und andererseits können zusätzlich Kosten eingespart werden.</p>
<p>Ratskanzlei des Kantons</p>	<p>Die Standeskommission stimmt den vorgeschlagenen Änderungen zu, zumal nur Unternehmer betroffen sind, die sich nicht ko-</p>

Appenzell Innerrhoden	operativ verhalten.
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	Fristgerecht teilen wir Ihnen mit, dass wir mit den Änderungen einverstanden sind. Ergänzend bitten wir Sie im Zusammenhang mit Art. 50 Abs. 1 des Entwurfs zu prüfen, ob die Möglichkeit, die Weiterfahrt zu verhindern, auch der Polizei eingeräumt werden soll.
Regierungsrat des Kantons Graubünden	Wir unterstützen diese Absicht und die dafür vorgeschlagenen Massnahmen ohne Vorbehalte. Eine Frist (Neuberechnung des Verteilschlüssels in Art. 39 Abs. 3 E-SVAV) von 10 Jahren erscheint uns zu lange. In Übereinstimmung mit der Stellungnahme der Konferenz der Kantonalen Finanzdirektoren vom 22. September 2006 unterstützen wir eine Verlängerung der Frist für die periodische Aktualisierung der Datengrundlage auf 5 Jahre.
Staatskanzlei des Kantons Aargau	Wir teilen Ihre Auffassung, dass es nicht toleriert werden darf, wenn gewisse Transportunternehmungen versuchen, sich der Abgabebesserhebung zu entziehen. Die dadurch entstehende Wettbewerbsverzerrung ist letztlich auch volkswirtschaftlich schädlich. Wir begrüssen deshalb die vorgesehene Änderung und erachten diese als geeignete Massnahmen, um den erwähnten Missstand zu beheben.
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	Der Regierungsrat stimmt dem Verordnungsentwurf zu und begrüsst grundsätzlich die vorgeschlagenen Massnahmen als geeignete und notwendige Mittel gegen die Missbräuche bei der Abgabebesserhebung. Mit der Aufschaltung des neuen automatisierten Fahrzeug- und Fahrzeughalterregisters des Bundes (MOFIS) wird eine wirkungsvolle und umfassende Umsetzung der Zulassungsbeschränkung von Art. 50a E-SVAV ermöglicht.
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Per questi motivi siamo favorevoli alla modifica proposta.
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Art. 25 Il n'est cependant pas clairement indiqué quelle sera la marche à suivre une fois la décision de taxation approuvée. Il serait judicieux qu'un système peu coûteux et rationnel soit mis en place. Art. 36, al. 1, let. b et f Le canton de Vaud comprend cette idée mais estime que les entreprises concernées ne pourront pas toujours obtenir des informations fiables de la part des clients visés par cet article. Elles seront contraintes de procéder à des recherches coûteuses qui vont à l'encontre de la simplification attendue. Art. 48, al. 4 La mise en œuvre d'une telle mesure doit être effectuée uniquement lorsqu'il apparaît clairement qu'aucune garantie de paiement n'existe. Il faut éviter qu'un tel article induise des décisions de retrait de plaques et/ou séquestres non justifiés. Art. 50, al. 1 Cependant, l'alinéa 1, lettre a) sera difficile à appliquer dans la pratique sauf, s'il s'agit d'un abus de langage et que les autorités de police mettent en œuvre cette mesure sur la base d'une décision prise par l'administration des douanes.
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Les modifications proposées permettront aux autorités de douane d'intervenir efficacement et le cas échéant de séquestrer ces véhicules. Il est également important de pouvoir empêcher l'immatriculation des véhicules concernés auprès de tierces personnes ou de nouvelles sociétés. Pour atteindre cet objectif la mise sur pied du fichier fédéral des véhicules (MOFIS) sera une aide précieuse. La situation actuelle ne peut durer car elle pénalise toujours davantage les entreprises respectueuses des prescriptions légales au profit de détenteurs qui usent de tous les artifices pour échapper à leurs obligations.
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	L'association des services des automobiles de Suisse et de la principauté du Liechtenstein (asa) soutient l'objectif visé dans ces propositions de modification, qui consiste à prendre des mesures contre ceux qui, par leur procédure douteuse jusqu'à présent,

	ont profité d'un avantage injustifié sur leur concurrents. L'extension prévue à l'art. 50, alinéa 1, du projet d'ORPL des deux mesures douanières "refus de l'autorisation de poursuivre la course" et "séquestration du véhicule" pour les véhicules immatriculés en Suisse est considérée comme l'une des nouveautés ayant le plus de chances de remporter un franc succès.
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Les services consultés au sein de l'administration cantonale ont approuvé de façon unanime ce projet, relevant qu'il permet d'optimiser la lutte contre les détenteurs de véhicules qui tentent de façon répétée d'éluder le paiement de la RPLP.
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	Le canton du Jura estime que les mesures envisagées à l'encontre des détenteurs qui tentent d'éluder la taxe sont fondées. La possibilité, introduite par l'ordonnance, d'empêcher de poursuivre la course et celle de séquestrer le véhicule contribueront certainement, dans une large mesure, à atteindre le but recherché, soit le paiement par tous les assujettis. Les autorités cantonales d'immatriculation sont directement concernées par les modifications des art. 48 al. 4, 50 al. 1 et 50a du projet de révision. La mise en œuvre concrète et efficace de l'art. 50a nouveau nécessitera préalablement la mise en service du registre fédéral automatisé des véhicules et des détenteurs (MOFIS).

2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federale

Name	Anliegen / Aussage
CVP, Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz	Le PDC suisse salue le projet de modification de l'ordonnance mentionnée en titre. Il est d'accord avec les modifications apportées afin de minimiser les distorsions de concurrence dues au non-paiement de la RPLP par certaines entreprises. Le PDC suisse est d'avis que ces modifications aideront à mieux faire respecter la perception de la redevance poids lourds.
SP Schweiz, Sozialdemokratische Partei der Schweiz	Sie äussert sich konsequenterweise entsprechend positiv zur Änderung der vorliegenden Verordnung und unterstützt diese vollumfänglich. Die Vorschläge sind volkswirtschaftlich sinnvoll und im Sinne der Ökologie und der Verkehrslenkung unterstützenswert. Die vorgeschlagenen Massnahmen finden aber vor allem deshalb unsere volle Unterstützung, da diese einen Beitrag leisten zur Schaffung gleich langer Spiesse für Schiene und Strasse bzw. dazu beitragen, dass dadurch die Schiene konkurrenzfähig wird. Dieses Ziel (Reduktion der Fahrten pro Jahr auf 650'000 bis 2009) muss weiterhin verfolgt und mit griffigen Massnahmen unterstützt werden, die vorliegende Verordnungsänderung leistet dazu einen Beitrag. Anträge: <ul style="list-style-type: none"> • Die SP hält an dieser Stelle mit Nachdruck fest, dass sie die Einführung der Schwerverkehrsabgabe auch für kleinere Wagen (Lieferwagen) fordert, die heute oft als Ersatz für grosse Fahrzeuge gebraucht werden. • Konkret fordern wir die Einführung der LSVA ab einem Gewicht von 2 Tonnen. • Auch im Sinne des Alpenschutzes sind weiterführende Massnahmen notwendig, die zu einer Verlagerung beitragen.
SVP, Schweizerische Volkspartei	Wir verweisen auf die Stellungnahmen der betreffenden Verbände des Strassenverkehrs.
CSP, Christlich-soziale Partei	Die CSP Schweiz verzichtet auf die oben genannte Vernehmlassung.
LPS, Liberale Partei der Schweiz	Le PLS souscrit sans peine à l'objectif qui sous-tend aux modifications proposées de l'ORPL, à savoir de limiter autant que faire se peut le développement d'une concurrence déloyale au profit de certaines entreprises de transport peu enclines à payer la redevance.

	<p>Art. 48 Nous pouvons approuver une telle mesure si elle n'est mise en œuvre que dans le cas de figure où aucune garantie de paiement n'existe. Il ne faudrait pas que tombent des décisions de retrait de plaques et/ou de séquestres qui ne seraient pas justifiés.</p> <p>Art. 50 Nous posons la question de savoir comment cette mesure va pouvoir se concrétiser dans la pratique.</p>
--	---

3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national; associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna

Name	Anliegen / Aussage
Schweizerischer Gemeindeverband	Zu den uns zugestellten Unterlagen haben wir aus der Sicht der Gemeinden keine Bemerkungen anzubringen.
Schweizerischer Städteverband	Der Schweizerische Städteverband begrüsst die vorgesehene Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung, wenn auch eine direkte Betroffenheit der Städte und Gemeinden aus den Unterlagen nicht ersichtlich bzw. leider auch nicht geprüft worden ist.

4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faîtières de l'économie qui oeuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia

Name	Anliegen / Aussage
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV / USAM)	<p>Dans l'ensemble, L'USAM est d'accord avec les modifications prévues, car elles ont pour principal objectif de réduire des distorsions de concurrence.</p> <p>Art. 25 Nous comprenons la volonté du législateur de faciliter la procédure de perception de la redevance, en évitant d'envoyer d'emblée des facteurs qui peuvent contenir des erreurs et, par conséquent, faire l'objet d'oppositions. Nous relèverons toutefois que la marche à suivre une fois la décision de taxation approuvée, n'est pas clairement indiquée.</p> <p>Art. 36 Nous approuvons certes la démarche, mais nous restons dubitatifs sur les résultats de celle-ci. Nous approuvons l'idée qui soutient à l'introduction d'un tel alinéa, mais nous ne sommes pas certains que les entreprises concernées pourront disposer des informations nécessaires leur permettant d'éviter de se retrouver sur le « banc des accusés » Il n'est en effet pas toujours facile d'obtenir des informations fiables de la part des clients visés par cet article sans devoir procéder à des recherches coûteuses, qui vont à l'encontre de la simplification attendue.</p> <p>Art. 39 Il faut renoncer à ces modifications jusqu'à ce que la loi fédérale sur le fond d'infrastructure (LFIInfr) entre en vigueur.</p> <p>Art. 50 L'application d'une telle mesure répond parfaitement aux objectifs visés, à savoir empêcher des entreprises de créer des distorsions de concurrence en se substituant aux lois en vigueur.</p>

	Dans l'ensemble, les modifications proposées se dirigent dans la direction escomptée, à savoir la mise en place de mesures visant à restreindre au maximum le développement d'une concurrence déloyale servant les intérêts de transporteurs peu scrupuleux.
Schweizerischer Arbeitgeberverband	Da diese Frage nicht in unseren Zuständigkeitsbereich fällt, verzichten wir auf die Abgabe einer Stellungnahme.
Schweiz. Bauernverband (SBV)	Nach der Einsichtnahme in ihre Unterlagen kommen wir zum Schluss, dass die vorgeschlagene Verordnungsänderung volkswirtschaftlich sinnvoll ist und zu einem einheitlichen Vollzug der LSVA führt.
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB)	Der SGB unterstützt die Bestrebungen der Oberzolldirektion, die zahlungsunwilligen Fahrzeughalter mit griffigeren Massnahmen zur Zahlung zu verpflichten. Sowohl die Mindereinnahmen beim Bund in der Grössenordnung von 10 Mio. Franken als auch die Wettbewerbsverzerrungen, die durch den Zahlungsunwillen bestimmter Fahrzeughalter entstehen, müssen bekämpft werden.
Kaufmännischer Verband Schweiz (KV Schweiz)	Wir verzichten auf eine Stellungnahme.
Travail.Suisse	Travail.Suisse soutient pleinement les modifications proposées afin de réduire les distorsions de concurrence résultant du comportement de certaines entreprises suisses de transport qui refusent de payer la redevance. Nous saluons en particulier l'article 50, al. 1 bis qui prive le recours de son effet suspensif lors d'une décision de retrait de l'autorité cantonale d'exécution. Les nouvelles prérogatives octroyées à l'Administration des douanes – refus de l'autorisation de poursuivre la course ou séquestre du véhicule – devraient aussi permettre de favoriser la lutte contre les abus.

5. Verkehrsverbände / Organisations de transport / Associazioni di imprese di trasporti

Name	Anliegen / Aussage
AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz	<p>Der AGVS ist mit dem vorliegenden Entwurf einer SVAV-Änderung grundsätzlich einverstanden, insbesondere weil es darum geht, Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern.</p> <p>Trotz klarer Verurteilung jener, welche die LSVA-Steuer prellen, kommt der AGVS nicht umhin, auf die Verhältnismässigkeit hinzuweisen: mit Blick auf die Gesamteinnahmen aus der LSVA, die im Jahr 2005 rund 1'230 Mio. Franken betragen, handelt es sich bei den besagten 10 Mio. entstandenen Schadens um lediglich gut 0,8 Prozent aller Einnahmen.</p> <p>Art. 25 Abs. 1 Die anfechtbare Verfügung sollte aber auf keinen Fall den Eindruck erwecken, irgendwelchen strafrechtlichen Charakter zu haben. Die formellen Anforderungen an eine Einsprache sind möglichst einfach auszugestalten.</p> <p>Art. 36 Abs. 1 lit. b/f Mit dieser Verschärfung (Solidarhaftung bereits bei erfolgloser Mahnung) ist der AGVS grundsätzlich einverstanden; sie sollte aber mit einer unverzüglichen Information der Betroffenen einhergehen (z.B. Kopie der zweiten Mahnung an die solidarisch Haftenden).</p> <p>Art. 39 Abs. 3 Die vorgeschlagene Ausdehnung des Berechnungszeitraums der Vorabanteile an die Kantone mit Berg- und Randgebieten lehnen wir im heutigen Zeitpunkt ab. Vorderhand ist von dieser Änderung abzusehen, bis das Infrastrukturfondsgesetz in Kraft getreten ist.</p> <p>Art. 50a Der AGVS begrüsst die vorgeschlagene Änderung und legt grossen Wert darauf, dass diese Regelung in den Kantonen einheit-</p>

	<p>lich gehandhabt und vollzogen wird. Antrag: Art. 17 Abs. 1 SVAV i.V.m Art. 20 SVAG Das einfache Falschdeklarieren des Anhängers am LSVA-Erfassungsgerät ist straffrei.</p>
ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband	<p>Mit der Stossrichtung und den verfolgten Zielen sind wir einverstanden, insbesondere wenn es darum geht, Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Art. 25 Abs. 1 Die anfechtbare Verfügung sollte aber auf keinen Fall den Eindruck erwecken, irgendwelchen strafrechtlichen Charakter zu haben. Die formellen Anforderungen an eine Einsprache sind möglichst einfach auszugestalten. Art. 36 Abs. 1 lit. b/f Mit dieser Verschärfung (Solidarhaftung bereits bei erfolgloser Mahnung) sind wir grundsätzlich einverstanden; sie sollte aber mit einer unverzüglichen Information der Betroffenen einhergehen (z.B. Kopie der zweiten Mahnung an die solidarisch Haftenden). Art. 39 Abs. 3 Die vorgeschlagene Ausdehnung des Berechnungszeitraums der Vorabanteile an die Kantone mit Berg- und Randgebieten lehnen wir im heutigen Zeitpunkt ab. Vorderhand ist von dieser Änderung abzusehen, bis das Gesetz des Infrastrukturfonds in Kraft ist. Art. 50a Wir begrüßen die vorgeschlagene Änderung und legen grossen Wert darauf, dass diese Regelung in den Kantonen einheitlich gehandhabt und vollzogen wird. Antrag: Art. 17 Abs. 1 SVAV i.V.m Art. 20 SVAG Das einfache Falschdeklarieren des Anhängers am LSVA-Erfassungsgerät ist straffrei.</p>
Automobil Club der Schweiz Zentralverwaltung	<p>Der ACS ist mit dem vorliegenden Entwurf einer SVAV-Änderung grundsätzlich einverstanden, insbesondere weil es darum geht, Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Die Gesamteinnahmen aus der LSVA betragen in diesem Jahr rund 1'230 Mio. Franken. Der entstandenen Schaden macht somit lediglich gut 0,8 Prozent aller Einnahmen aus. Trotz klarer Verurteilung jener, welche die LSVA-Steuer prellen, und bei allem Verständnis dafür, dass der Bund diesbezüglich einen Riegel schieben will, kommt der ACS nicht umhin, davor zu warnen, eine ganze Branche wegen einzelner schwarzer Schafe unter unverhältnismässigen Massnahmen leiden zu lassen. Art. 25 Abs. 1 Die anfechtbare Verfügung sollte aber auf keinen Fall den Eindruck erwecken, irgendwelchen strafrechtlichen Charakter zu haben. Die formellen Anforderungen an eine Einsprache sind möglichst einfach auszugestalten. Art. 36 Abs. 1 lit. b/f Mit dieser Verschärfung (Solidarhaftung bereits bei erfolgloser Mahnung) ist der ACS grundsätzlich einverstanden; sie sollte aber mit einer unverzüglichen Information der Betroffenen einhergehen (z.B. Kopie der zweiten Mahnung an die solidarisch Haftenden). Art. 39 Abs. 3 Die vorgeschlagene Ausdehnung der Vorabanteile an die Kantone mit Berg- und Randgebieten lehnen wir im heutigen Zeitpunkt ab. Bis das Infrastrukturfondsgesetz in Kraft getreten ist, muss von dieser Änderung abgesehen werden. Art. 50a Der AGVS begrüsst die vorgeschlagene Änderung und legt grossen Wert darauf, dass diese Regelung in den Kantonen einheitlich gehandhabt und vollzogen wird. Antrag: Art. 17 Abs. 1 SVAV i.V.m Art. 20 SVAG</p>

	Das einfache Falschdeklarieren des Anhängers am LSVA-Erfassungsgerät ist straffrei.
auto-schweiz	<p>auto-schweiz ist mit dem vorliegenden Entwurf einer SVAV-Änderung grundsätzlich einverstanden, insbesondere weil es darum geht, Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern.</p> <p>Trotz klarer Verurteilung jener, welche die LSVA-Steuer prellen, kommt auto-schweiz nicht umhin, auf die Verhältnismässigkeit hinzuweisen: mit Blick auf die Gesamteinnahmen aus der LSVA, die im Jahr 2005 rund 1'230 Mio. Franken betragen, handelt es sich bei den besagten 10 Mio. entstandenen Schadens um lediglich gut 0,8 Prozent aller Einnahmen.</p> <p>Art. 25 Abs. 1 Die anfechtbare Verfügung sollte aber auf keinen Fall den Eindruck erwecken, irgendwelchen strafrechtlichen Charakter zu haben. Die formellen Anforderungen an eine Einsprache sind möglichst einfach auszugestalten.</p> <p>Art. 36 Abs. 1 lit. b/f Mit dieser Verschärfung (Solidarhaftung bereits bei erfolgloser Mahnung) ist auto-schweiz grundsätzlich zwar einverstanden; sie sollte aber mit einer unverzüglichen Information der Betroffenen einhergehen (z.B. Kopie der zweiten Mahnung an die solidarisch Haftenden).</p> <p>Art. 39 Abs. 3 Die vorgeschlagene Ausdehnung des Berechnungszeitraums der Vorabanteile an die Kantone mit Berg- und Randgebieten lehnen wir im heutigen Zeitpunkt ab. Vorderhand ist von dieser Änderung abzusehen, bis das Infrastrukturfondsgesetz in Kraft getreten ist.</p> <p>Art. 50a auto-schweiz begrüsst die vorgeschlagene Änderung und legt grossen Wert darauf, dass diese Regelung in den Kantonen einheitlich gehandhabt und vollzogen wird.</p> <p>Antrag: Art. 17 Abs. 1 SVAV i.V.m Art. 20 SVAG Das einfache Falschdeklarieren des Anhängers am LSVA-Erfassungsgerät ist straffrei.</p>
Les Routiers Suisses	<p>Wir befürworten ein strafferes Vorgehen bei zahlungsunwilligen Transporteuren.</p> <p>Probleme sehen wir noch immer bei der Anhängerdeklaration. Es ist nach unserer Ansicht nicht notwendig, dass ein Chauffeur bei einer gelegentlichen falschen Anhängerdeklaration verzeigt wird. Wir würden es begrüssen, dass festgestellte Differenzen aufgrund der Angaben von Geräten und Kontrolleinrichtungen mit einer Bearbeitungsgebühr dem Fahrzeughalter nachverrechnet werden. Eine Verzeigung macht nur bei wiederholten und regelmässigen Falschdeklarationen von Anhängern Sinn.</p>
LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr	Wir unterstützen die vorgeschlagenen Änderungen und haben keine weiteren Anmerkungen.
Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband, SEV	Die vorgeschlagenen Änderungen des SVAV gehen in die richtige Richtung, weshalb wir sie vollumfänglich unterstützen. Wir begrüssen namentlich die angestrebte Vereinfachung des Verfahrens.
strasseschweiz FRS	<p>strasseschweiz ist mit dem vorliegenden Entwurf einer SVAV-Änderung grundsätzlich einverstanden, insbesondere weil es darum geht, Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern.</p> <p>Trotz klarer Verurteilung jener, welche die LSVA-Steuer prellen, kommt strasseschweiz nicht umhin, auf die Verhältnismässigkeit hinzuweisen: mit Blick auf die Gesamteinnahmen aus der LSVA, die im Jahr 2005 rund 1'230 Mio. Franken betragen, handelt es sich bei den besagten 10 Mio. entstandenen Schadens um lediglich gut 0,8 Prozent aller Einnahmen.</p> <p>Art. 25 Abs. 1 Die anfechtbare Verfügung sollte aber auf keinen Fall den Eindruck erwecken, irgendwelchen strafrechtlichen Charakter zu ha-</p>

	<p>ben. Die formellen Anforderungen an eine Einsprache sind möglichst einfach auszugestalten. Art. 36 Abs. 1 lit. b/f Mit dieser Verschärfung (Solidarhaftung bereits bei erfolgloser Mahnung) ist strasseschweiz grundsätzlich zwar einverstanden; sie sollte aber mit einer unverzüglichen Information der Betroffenen einhergehen (z.B. Kopie der zweiten Mahnung an die solidarisch Haftenden). Art. 39 Abs. 3 Die vorgeschlagene Ausdehnung des Berechnungszeitraums der Vorabanteile an die Kantone mit Berg- und Randgebieten lehnen wir im heutigen Zeitpunkt ab. Vorderhand ist von dieser Änderung abzusehen, bis das Infrastrukturfondsgesetz in Kraft getreten ist. Art. 50a strasseschweiz begrüsst die vorgeschlagene Änderung und legt grossen Wert darauf, dass diese Regelung in den Kantonen einheitlich gehandhabt und vollzogen wird. Antrag: Art. 17 Abs. 1 SVAV i.V.m Art. 20 SVAG Das einfache Falschdeklarieren des Anhängers am LSVA-Erfassungsgerät ist straffrei.</p>
Touring Club Schweiz	<p>Mit der Stossrichtung und den verfolgten Zielen sind wir einverstanden, insbesondere wenn es darum geht, Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Art. 25 Abs. 1 Die anfechtbare Verfügung sollte aber auf keinen Fall den Eindruck erwecken, irgendwelchen strafrechtlichen Charakter zu haben. Die formellen Anforderungen an eine Einsprache sind möglichst einfach auszugestalten. Art. 36 Abs. 1 lit. b/f Mit dieser Verschärfung (Solidarhaftung bereits bei erfolgloser Mahnung) sind wir grundsätzlich einverstanden. Sie sollte aber mit einer unverzüglichen Information der Betroffenen einhergehen (z.B. Kopie der zweiten Mahnung an die solidarisch Haftenden). Art. 39 Abs. 3 Die vorgeschlagene Ausdehnung des Berechnungszeitraums der Vorabanteile an die Kantone mit Berg- und Randgebieten lehnen wir im heutigen Zeitpunkt ab. Vorderhand ist von dieser Änderung abzusehen, bis das Gesetz des Infrastrukturfonds in Kraft ist. Art. 50a Wir begrüssen die vorgeschlagene Änderung. Wir legen grossen Wert darauf, dass diese Regelung in den Kantonen einheitlich gehandhabt und vollzogen wird. Antrag: Art. 17 Abs. 1 SVAV i.V.m Art. 20 SVAG Das einfache Falschdeklarieren des Anhängers am LSVA-Erfassungsgerät ist straffrei.</p>
VCS Verkehrs-Club der Schweiz	<p>Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz verzichtet auf eine differenzierte Vernehmlassungsantwort und befürwortet die vorgeschlagenen Änderungen pauschal.</p>

6. Weitere / Autres / Altri

Name	Anliegen / Aussage
AG für SPF-Tiere	Wir sind mit den vorgeschlagenen Änderungen der Vorordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einverstanden.
Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentum Liechtenstein, ACVS	<p>Art. 50a im Entwurf der neuen SVAV bringt ein griffiges Instrument ins Spiel. Unseres Erachtens müsste als ergänzender Vorschlag Art. 33 Abs. 2 der VTS ergänzt werden. Konkret geht es um die jährliche Prüfungspflicht der schweren Motorfahrzeuge. Dabei könnte analog der Prüfung des technischen Zustandes auch das Inkasso der LSVA überprüft werden. Weist das geprüfte Fahrzeug technische Mängel auf oder wurde die LSVA nicht korrekt abgerechnet, könnte das Fahrzeug bis zur Behebung des Mangels auf einfache Weise stillgelegt werden.</p> <p>Das gleiche Vorgehen sollte als 2. Ergänzung auch angewendet werden, wenn bei einem Fahrzeug ein Kantonswechsel vorgenommen wird.</p>
asa, Vereinigung der Strassenverkehrsämter	<p>Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz und des Fürstentum Liechtenstein (asa) unterstützt das mit diesen Änderungsvorschlägen angestrebte Ziel.</p> <p>Die in Art. 50 Abs. 1 E-SVAV vorgesehene Ausdehnung der beiden Zollmassnahmen "Verhinderung der Weiterfahrt" und "Fahrzeugbeschlagnahme" auf die inländischen Fahrzeuge wird als eine der erfolgversprechendsten Neuerungen betrachtet.</p> <p>Sie kann sich mit diesen Neuerungen (in Art. 48 Abs. 4, 50 Abs. 1^{bis} und 50a E-SVAV) grundsätzlich einverstanden erklären, da sie die erkannten Schwachpunkte bei der Durchsetzung der LSVA gegen Zahlungsunwillige zumindest teilweise beheben. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die konkrete und wirkungsvolle Umsetzung von Art. 50a E-SVAV erst mit der produktiven Aufschaltung des neuen automatisierten Fahrzeug- und Fahrzeughalterregisters des Bundes (MOFIS) umfassend erfolgen kann.</p>
BLS Lötschbergbahn AG	Wir begrüssen grundsätzlich die Änderungen und können Ihrem Vorschlag uneingeschränkt zustimmen.
cemsuisse, Verband der Schweizerischen Zementindustrie	Wir teilen Ihnen mit, dass wir mit den vorgeschlagenen Änderungen einverstanden sind.
Centre Patronal	<p>Art. 25 Nous relèverons toutefois, qu'il n'est pas clairement indiqué quelle sera la marche à suivre une fois la décision de taxation approuvée.</p> <p>Art. 36 Il est vraisemblable que l'application de cette mesure sera plus complexe qu'elle n'en a l'air. Nous approuvons l'idée qui sous-tend à l'introduction d'un tel alinéa, mais nous ne sommes pas certains que les entreprises concernées pourront disposer des informations nécessaires leur permettant d'éviter de se retrouver sur le « banc des accusés ». Il n'est pas toujours facile d'obtenir des informations fiables de la part des clients visés par cet article sans devoir procéder à des recherches coûteuses, qui vont à l'encontre de la simplification attendue.</p> <p>Art. 48 Nous approuvons une telle mesure, pour autant qu'elle ne soit utilisée que dans un cadre où il apparaît clairement qu'aucune garantie de paiement n'existe ; il faut éviter qu'un tel article induise des décisions de retrait de plaques et/ou des séquestres non justifiés, ayant pour conséquence la mise en danger de l'existence même de l'assujetti.</p>

	<p>Art. 50 L'application d'une telle mesure répond parfaitement aux objectifs visés, à savoir empêcher des entreprises de créer des distorsions de concurrence en se substituant aux lois en vigueur.</p>
Conférence des Officiers de Circulation Routière Romands/ de Berne et du Tessin COCRBT	Nous avons décidé de confier l'étude des modifications proposées au groupe romand, Berne et Tessin des spécialistes SDR-ADR / OTR.
Fédération des Entreprises Romandes	<p>Notre Fédération salue cette modification de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds qui permettra de réduire les distorsions de concurrence actuelles résultant du comportement de quelques entreprises suisse de transport.</p> <p>Il convient que la cible visée au moment de l'application de l'ORPL soit bien les détenteurs de véhicules qui tentent d'éviter le paiement de la RPLP par tous les moyens, et non pas les entreprises de transport qui paient avec plus ou moins de facilité leurs factures dans les délais impartis.</p> <p>Nous approuvons l'extension de la responsabilité solidaire qui permettra de faciliter l'exécution du séquestre en l'étendant aux véhicules loués ou en leasing, tout en responsabilisant les propriétaires de véhicules, les loueurs et les donneurs de leasing, qui devront examiner avec plus de soin la solvabilité des personnes auxquelles ils confient leurs véhicules.</p> <p>Nous sommes favorables au retrait des plaques de contrôle en l'absence de fournitures de sûreté ; cependant, cette absence doit être prouvée avant de procéder au retrait des plaques. Nous approuvons le fait que le recours contre une décision de retrait n'ait pas d'effet suspensif.</p>
Groupe romand, Berne et Tessin des spécialistes OTR	<p>Article 36, alinéa 1 Une modification de l'art. 71, al. 1 de l'OAC, en y ajoutant à la fin de la phrase "<i>et si une attestation émanant de l'administration des douanes, prouvant que la redevance de la RPLP, les intérêts et les taxes éventuelles sont réglés</i>", permettrait aux Services des automobiles cantonaux de pouvoir renoncer le cas échéant à l'immatriculation.</p>
Holzindustrie Schweiz / Verband Schweizerischer Forstunternehmungen VSFU	Wir befürworten die von Ihnen vorgeschlagenen Änderungen der SVAV im Bereich der Modalitäten des Abgabevollzugs. Wir begrüßen es, wenn Transporteure, die die LSVA nicht bezahlen und damit zu unfairen Bedingungen am Markt auftreten, künftig rascher aus dem Verkehr gezogen werden können.
Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren	<p>Massnahmen zur Reduktion der Wettbewerbsverzerrungen Die von Ihnen vorgeschlagenen Massnahmen finden unsere Zustimmung. Es gibt zwar bei den kantonalen Vollzugsstellen einen gewissen Mehraufwand für die zusätzlich vorgesehenen Einrichtungen; dieser fällt nach unserem Dafürhalten aber nicht ins Gewicht und wird auch dadurch kompensiert, dass der Ertrag der LSVA höher ausfällt.</p> <p>Berechnungsmodus für die Verteilung des Vorab-Anteils der Kantone mit Rand- und Berggebieten Die 10-jährige Frist scheint uns zu lang. Innerhalb 10 Jahren kann es zu markanten Veränderungen kommen, und diese hätten zur Folge, dass sich danach sprunghafte Anpassungen des Verteilschlüssels ergeben. Wir schlagen Ihnen vor, die Frist lediglich auf 5 Jahre zu verlängern.</p>
Konferenz städtischer Polizeidirektorinnen und -direktoren der Schweiz, KSPD c/o Polizeidepartement der Stadt Zürich Amtshaus I	Aus Sicht der KSPD gibt es keine Anmerkungen zur geplanten Revision.

Konsumentenforum kf	Das Konsumentenforum kf begrüsst die vorgeschlagenen Änderungen.
Migros-Genossenschafts-Bund Logistik Transport	Der Migros-Genossenschafts-Bund ist mit den vorgeschlagenen Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung einverstanden.
Naturfreunde Schweiz	Diese Verordnung zählt nicht zu unseren Kernkompetenzen, deshalb nehmen die Naturfreunde Schweiz dazu keine Stellung.
PEMA SUISSE GmbH, Truck- und Trailervermietung	<p>Der Verordnungsentwurf sieht in Art. 36 Abs. 1 lit. f neu nun auch die Solidarhaftung für Eigentümer, Vermieter oder Leasinggeber eines Zugfahrzeuges oder Anhängers vor. Damit wird vom Prinzip, dass der Halter des Fahrzeuges abgabepflichtig ist, ohne sachliche Begründung abgewichen. Der Eigentümer, Vermieter oder Leasinggeber eines Fahrzeuges hat mit den vom Halter gefahrenen Kilometer nichts zu tun. Jeder Sachzusammenhang fehlt. Genau so gut könnte der Verkäufer oder Hersteller des Fahrzeugs für solidarisch haftbar erklärt werden.</p> <p>Mit der Ausdehnung der Solidarhaftung auf Eigentümer, Vermieter oder Leasinggeber werden keine „schwarzen Schafe“ unter den inländischen Transportunternehmen von der Strasse geholt. Die Ausdehnung der Solidarhaftung kommt damit einer Strafaktion der Financier gleich, welche für die Folgen einer Misswirtschaft des Abgabepflichtigen verantwortlich gemacht werden, ohne auf den Schaden in irgend einer Weise Einfluss nehmen zu können.</p> <p>Anzusetzen ist richtigerweise beim Verursacher und nicht bei demjenigen, welcher das Transportmittel finanziert und zur Verfügung stellt. Wenn sich die Fahrzeughalter mit Neugründungen aus der Verantwortung stehlen, ist zu überdenken, wie weit die Haftung auf die für eine juristische Person handelnde Organe ausgedehnt werden kann.</p> <p>Neu soll nebst der Zahlungsunfähigkeit alternativ die erfolglose Mahnung als Voraussetzung für die Haftung des Dritten gelten. Das Anwenden des Solidaritätsprinzips nach erfolgloser Mahnung ist jedoch vorab und grundsätzlich abzulehnen. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich der Bund nicht damit begnügen kann, den Kreis der solidarisch Haftenden auszudehnen und den Eintritt der Solidarhaftung vorzulegen, um die Abgabe sicherzustellen. Der Umstand, dass der Halter gemahnt werden musste, hängt nicht zwangsläufig mit einer Zahlungsunfähigkeit zusammen. Der Eintritt der Solidarhaftung erfolgt somit rein willkürlich und subjektiv je nach Zahlungsmoral des Halters.</p> <p>Nach wie vor nicht geregelt ist die Informationspflicht der Behörde gegenüber dem gemäss Art. 36 E-SVAV solidarisch Haftenden. Dies führt dazu, dass dieser mit einem Schaden konfrontiert wird, auf welchen er keinerlei Einfluss hatte, gegebenenfalls nicht einmal wusste, dass ein solcher droht. Eine explizierte Informationspflicht der Behörde spätestens im Verzugsfall ist daher unerlässlich.</p> <p>Zusammenfassend ist festzuhalten, dass gegen das Ziel der Änderungen, die Umgehung der Bezahlung der LSVA zu verhindern, im Grundsatz nicht einzuwenden ist. Soweit dieses Ziel jedoch dadurch erreicht wird, den Kreis der Pflichtigen zu erweitern und den Eintritt der Solidarhaftung vorzulegen, sind die Änderungen abzulehnen.</p>
SBB AG	Die SBB begrüsst die Bestrebungen des Bundes, Missbräuche bei der Bezahlung der Abgabe zu verhindern. Nicht nur der intramodale sondern auch der intermodale Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse wird durch die Steuerumgehungen einzelner Strassentransporteure verzerrt.
Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren-Konferenz BPUK	Wir verweisen Sie auf die einzelnen kantonalen Stellungnahmen.
Schweizerischer Leasingverband	<p>Die Leasingbranche ist bekannt dafür, dass sie generell über ein sehr professionelles Inkassowesen verfügt. Es ist somit ausgeschlossen, dass gerade bei Leasingverträgen eine signifikante Anzahl von Missbräuchen geschieht, ganz im Gegenteil.</p> <p>Die Ausdehnung der Solidarhaftung auf Dritte kann aber höchstens dort gerechtfertigt sein, wo diese Dritten am Betrieb der Halterin oder des Halters direkt wirtschaftlich interessiert sind, z.B. indem sie daran über eine Miete oder über eine prozentuale Be-</p>

teilung durch die Fahrzeugüberlassung profitieren. Es besteht dann auch ein Interesse und eine Möglichkeit an einer Einflussnahme auf das Geschäftsgebaren des Fahrzeughalters als Betreiber des Transportunternehmens. Eine solche Möglichkeit der Einflussnahme hat ein Leasinggeber nicht. Sein wirtschaftliches Interesse ist nicht auf den Betrieb des Leasingnehmers bezogen. Wollte man auch den Finanzierer von Zugfahrzeugen in die Solidarhaftung einbeziehen, so dürfte dies nicht nur auf Leasinggeber beschränkt werden, sondern müsste auch auf Kreditgeber ausgedehnt werden. Auch dies wäre allerdings inadäquat, weil es den Kreditgebern (wie auch den Leasinggebern) an der Möglichkeit mangelt, auf das Verhalten des Fahrzeughalters Einfluss zu nehmen.

Oft ist nur das Zugfahrzeug Gegenstand eines Leasingvertrages. Der Auflieger oder Anhänger ist dagegen entweder Eigentum des Halters oder wird von einer anderen Leasinggesellschaft finanziert. Es wäre nun sicher nicht sachgerecht, wenn nur der Leasinggeber des Zugfahrzeuges für die gesamte ausstehende LSWA belangt werden könnte, da die LSWA für Solofahrten wesentlich geringer ist.

Im beleuchtenden Bericht wird ausdrücklich in Kauf genommen, dass die Leasinggeber laufend die Bonität des Leasingnehmers überprüfen müssten, um sicherzugehen, dass keine Solidarhaftung entstünde. Die Solidarhaftung soll aber schon greifen, wenn die Halterin oder der Halter erfolglos gemahnt wurde. Auch eine laufende Bonitätsprüfung könnte somit eine Solidarhaftung keinesfalls ausschliessen. Denn auch der grundsätzlich zahlungsfähige Halter wird vielleicht einmal im Sinne der Vorlage „erfolglos gemahnt“. Dies kann dann der Fall sein, wenn der Halter mit einer Abrechnung über gefahrene Kilometer nicht einverstanden ist. Es ist dabei zu bedenken, dass die Leasinggesellschaft als Partnerin eines Vertrages mit einer festen Laufzeit mindestens in den laufenden Verträgen keine Handhabe hat, den Leasingvertrag aufzulösen. Selbst wenn sie dies könnte, so hat sie nur über den Zivilrichter Zugriff auf das Fahrzeug. Sie muss es sich nach Vertragsauflösung nicht selten mittels eines Herausgabebefehls beschaffen. Ohne Zwangsmassnahmen, wie polizeiliche Beschlagnahmungen, wie sie die Oberzolldirektion als staatliche Behörde in Anspruch nehmen kann, kommt mit der Solidarhaftung also ein gerütteltes Mass an zusätzlicher Arbeit auf den Leasinggeber zu. Sollte sich das Problem als zu gravierend erweisen, kann dies letztendlich dazu führen, dass die Leasingfinanzierung von der LSWA unterworfenen Fahrzeugen finanziell nicht mehr rentiert und das Geschäft eingestellt werden muss.

Sollte unserem Antrag auf Nichtausdehnung der Solidarhaftung auf Leasinggeber nicht stattgegeben werden, so wäre die Oberzolldirektion deshalb mindestens zu verpflichten, den Leasinggeber sehr frühzeitig über ausständige LSWA zu orientieren und zweckdienliche Unterstützung im Bereich von Zwangsmassnahmen anzubieten.

Die Leasinggeber sollen als Inkassostelle des Bundes amten, wenn die Halterin oder der Halter von verleasten Fahrzeugen sich mahnen lässt und nicht zahlt. Es wird damit in Kauf genommen, dass die Leasinggeber laufend mit hohem administrativem Aufwand prüfen sollen, ob und wenn Nein weshalb einzelne Leasingnehmer die Schwerverkehrsabgabe nicht bezahlen. Dies alles vor dem Hintergrund, dass die Leasinggeber weder am Betrieb des Leasingnehmers direkt wirtschaftlich interessiert sind noch auf diesen Einfluss haben. Dies führt zu einer klaren Benachteiligung der Leasinggeschäfte gegenüber anderen Finanzierungsarten, die sich in keiner Art und Weise rechtfertigen lässt. Die Vorlage ersetzt eine angebliche Wettbewerbsverzerrung unter den Halterinnen und Haltern von Zugfahrzeugen durch eine sichere unter den verschiedenen Anbietern von Finanzierungen.

Der Bundesrat hat vor kurzem als eines seiner Legislaturziele die KMU-Förderung und das Wirtschaftswachstum erklärt. Teil der Massnahmen soll ein Abbau an Bürokratie und eine Lockerung der administrativen Hürden sein. Mit der Vorlage wird diesen Grundsätzen diametral widersprochen: Vorausgeschickt sei, dass die Leasinggeber in ihrer grossen Zahl KMU sind. Die in Kauf genommene laufende Überwachung des Verhaltens von Leasingnehmern in Zusammenhang mit der Leistung der Schwerverkehrsabgabe würde zu unzumutbaren administrativen Zusatzbelastungen bei allen Leasinggebern, aber auch bei den Leasingnehmern führen. Denn eine reine Kontrolle der Bonität würde nicht genügen. Der Leasingnehmer müsste sich laufend über seine Zahlungen der LSWA ausweisen müssen. Dies führte zu einem absoluten Overkill an administrativer Belastung, die vor allem jene

	<p>trifft, die sich korrekt verhalten. Die in Kauf genommene laufende Überwachung des Verhaltens von Leasingnehmern in Zusammenhang mit der LSVA würde zu unzumutbaren administrativen Zusatzbelastungen bei allen Leasinggebern, aber auch bei den Leasingnehmern führen. Denn eine reine Kontrolle der Bonität würde nicht genügen. Der Leasingnehmer müsste sich laufend über seine Zahlungen der LSVA ausweisen müssen.</p> <p>Antrag Wir beantragen aus den vorstehenden Gründen, auf eine Ausdehnung der Solidarhaftung gem. Art. 36 Abs. 1 Bst. f E-SVAV auf Leasinggeber explizit zu verzichten. Da auch die Leasinggeber sachenrechtlich Eigentümer der Leasingfahrzeuge sind, genügt es nicht, in Bst. f lediglich den Begriff „Leasinggeber“ zu streichen. Sofern die Eigentümer der Fahrzeuge als solidarisch haftende Personen erwähnt werden, muss der Leasinggeber explizit ausgenommen werden.</p>
<p>Vereinigung des Schweiz. Import- und Grosshandels (VSIG)</p>	<p>Die VSIG Handel Schweiz ist mit dem vorliegenden Entwurf einer SVAV-Änderung grundsätzlich einverstanden, insbesondere weil es darum geht, Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Trotz klarer Verurteilung jener, welche die LSVA-Steuer prellen, kommt die VSIG Handel Schweiz nicht umhin, auf die Verhältnismässigkeit hinzuweisen: mit Blick auf die Gesamteinnahmen aus der LSVA, die im Jahr 2005 rund 1'230 Mio. Franken betragen, handelt es sich bei den besagten 10 Mio. entstandenen Schadens um lediglich gut 0,8 Prozent aller Einnahmen.</p> <p>Art. 25 Abs. 1 Die anfechtbare Verfügung sollte aber auf keinen Fall den Eindruck erwecken, irgendwelchen strafrechtlichen Charakter zu haben. Die formellen Anforderungen an eine Einsprache sind möglichst einfach auszugestalten.</p> <p>Art. 36 Abs. 1 lit. b/f Mit dieser Verschärfung (Solidarhaftung bereits bei erfolgloser Mahnung) ist die VSIG Handel Schweiz grundsätzlich zwar einverstanden; sie sollte aber mit einer unverzüglichen Information der Betroffenen einhergehen (z.B. Kopie der zweiten Mahnung an die solidarisch Haftenden).</p> <p>Art. 39 Abs. 3 Die vorgeschlagene Ausdehnung des Berechnungszeitraums der Vorabanteile an die Kantone mit Berg- und Randgebieten lehnen wir im heutigen Zeitpunkt ab. Vorderhand ist von dieser Änderung abzusehen, bis das Infrastrukturfondsgesetz in Kraft getreten ist.</p> <p>Art. 50a Die VSIG Handel Schweiz begrüsst die vorgeschlagene Änderung und legt grossen Wert darauf, dass diese Regelung in den Kantonen einheitlich gehandhabt und vollzogen wird.</p> <p>Antrag: Art. 17 Abs. 1 SVAV i.V.m Art. 20 SVAG Das einfache Falschdeklarieren des Anhängers am LSVA-Erfassungsgerät ist straffrei.</p>