



Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Erläuternder Bericht
Bern, im Juni 2017
Frist: 9. Oktober 2017

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|--------|---|----|
| 1 | Allgemeiner Teil | 3 |
| 1.1 | Ausgangslage..... | 3 |
| 1.1.1 | Erhebung der LSVA bei ausländischen Fahrzeugen | 3 |
| 1.1.2 | Europäischer Kontext..... | 3 |
| 1.1.3 | Europäischer Dienst zur elektronischen Erhebung von Strassenbenutzungsgebühren | 4 |
| 1.2 | Inhalt der Ordnungsänderung | 6 |
| 1.2.1 | Änderungen infolge EETS..... | 6 |
| 1.2.2 | Weitere verfahrenstechnische Anpassungen | 6 |
| 2 | Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln | 7 |
| 2.1 | Änderung der SVAV | 7 |
| 2.1.1 | Art. 11 Abs. 1 sowie Art. 12..... | 7 |
| 2.1.2 | Art. 13a | 7 |
| 2.1.3 | Art. 15 Abs. 6 und 7 | 8 |
| 2.1.4 | Art. 15a Abs. 1 und 2 | 8 |
| 2.1.5 | Art. 16 Abs. 4 | 8 |
| 2.1.6 | Art. 19 Abs. 1 | 8 |
| 2.1.7 | Art. 22 Abs. 1 ^{bis} | 8 |
| 2.1.8 | Art. 24 Abs. 1 und 4 | 8 |
| 2.1.9 | Art. 25 Abs. 1 bis 4..... | 8 |
| 2.1.10 | Art. 25a | 9 |
| 2.1.11 | Art. 26 | 9 |
| 2.1.12 | Art. 26a | 9 |
| 2.1.13 | Art. 26b | 10 |
| 2.1.14 | Art. 26c | 11 |
| 2.1.15 | Art. 26d | 12 |
| 2.1.16 | Art. 26e und 26f | 12 |
| 2.1.17 | Art. 28 Abs. 3 | 12 |
| 2.1.18 | Art. 29 Abs. 2, 2 ^{bis} , 2 ^{ter} und 2 ^{quater} | 12 |
| 2.1.19 | Art. 36 Abs. 1 ^{bis} | 13 |
| 2.1.20 | Art. 40 Abs. 5 | 13 |
| 2.1.21 | Art. 45 Abs. 4 | 13 |
| 2.1.22 | Art. 50a Abs. 3 | 14 |
| 2.1.23 | Art. 52 Abs. 2 Bst. b und c sowie weitere diverse Artikel | 14 |
| 2.2 | Änderung bestehendes Recht | 14 |
| 2.2.1 | Verordnung vom 4. April 2007 über die Gebühren der Zollverwaltung (SR 631.035)..... | 14 |
| 3 | Auswirkungen | 14 |
| 3.1 | Auswirkungen auf den Bund | 14 |
| 3.1.1 | Finanzielle Auswirkungen..... | 14 |
| 3.1.2 | Personelle Auswirkungen..... | 15 |
| 3.2 | Auswirkungen auf die Kantone | 15 |
| 3.3 | Volkswirtschaftliche Auswirkungen | 15 |
| 4 | Verhältnis zum europäischen Recht..... | 16 |
| 5 | Rechtliche Grundlagen..... | 16 |

1 Allgemeiner Teil

1.1 Ausgangslage

Artikel 85 Absatz 1 BV 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 Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG; SR 641.81) sowie die darauf basierende Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV; SR 641.811). Die tatsächliche Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erfolgte ab 1. Januar 2001. Die Schwerverkehrsabgabe wird auf Personen- und Transportfahrzeugen von mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht erhoben und gilt für alle schweizerischen und ausländischen Fahrzeuge auf dem gesamten öffentlichen Strassennetz.

1.1.1 Erhebung der LSVA bei ausländischen Fahrzeugen

Die Erhebung der Abgabe auf ausländische Fahrzeuge ist in der Umsetzung komplizierter als für inländische, da für erstere das sogenannte Erfassungsgeräteobligatorium nicht gilt. Bis heute kann die Fahrleistungserfassung für ausländische Fahrzeuge durch den freiwilligen Einbau eines Erfassungsgerätes erfolgen. Hierfür hat heute nur ca. ein Prozent der ausländischen Fahrzeuge vor allem im grenznahen Ausland optiert. Die andere sonst übliche Variante bedingt pro Fahrt das Lösen eines Belegs, auf welchem der Einfahrts- und Ausfahrtskilometerstand anzugeben sind. Der bei Ausfahrt abgegebene ausgefüllte Beleg dient als Grundlage für die Berechnung der Abgabe. Bezahlt wird diese entweder mit Tank- oder Kreditkarten, in bar oder über ein LSVA-Konto. Bei der Bezahlung mittels Tankkarte überweisen die Tankkartenfirmen die Abgaben an die Zollverwaltung (EZV). Sie übernehmen ab der Einfahrt des Fahrzeugs mit Lösen des Belegs die Garantie für die in der Schweiz anfallende Schwerverkehrsabgabe. Dank der Zwischenschaltung der Tankkartenfirmen muss die Zollverwaltung die Abgabe nicht bei den einzelnen im Ausland domizilierten Fuhrhaltern einbringen, sondern kann sich bei rund 75 Prozent der durch ausländische Fahrzeuge generierten Einnahmen auf die Abwicklung mit 15 Tankkartenfirmen beschränken, die für ihre Garantiefunktion und Inkassodienstleistung eine Provision erhalten.

Gleichwohl ist der Erhebungsprozess noch schwerfällig für die ausländischen Transporteure einerseits, aber auch für die die Abgabe erhebende EZV andererseits. Die Transporteure müssen auf ihren Fahrten durch mehrere Länder Europas verschiedenste Formalitäten einhalten, häufig mehrere länderspezifische Geräte einbauen, die Fahrt unterbrechen und mit den Mauterhebern der einzelnen Länder separat abrechnen. Die EZV ihrerseits verarbeitet jährlich 2,2 Millionen Belege. Während der Einfahrtskilometerstand vom Fahrer an einem Automaten selbst erfasst werden kann, müssen die Ausfahrtskilometerstände von den Zollstellen manuell erfasst werden. Hinzukommt ein erheblicher Aufwand für die Unterstützung der Fahrer bei der erstmaligen Registrierung oder bei Mutationen ihres Fahrzeugs. Auch Fahrzeuge ohne jede Risikoindikation müssen wegen der Schwerverkehrsabgabe an der Grenze anhalten. Die durch die Mauterhebung bzw. Erhebung der Schwerverkehrsabgabe erforderlichen Formalitäten behindern somit den Warenverkehr und den Verkehrsfluss an der Grenze. Aus diesem Grund, aber auch wegen des erheblichen Aufwands für die Zollstellen besteht hier ein bedeutendes Verbesserungspotential.

1.1.2 Europäischer Kontext

Aufgrund ihrer zentralen Lage an der europäischen Nord-Süd Transitachse ist die Schweiz ein wichtiger Bestandteil der europäischen Verkehrspolitik und des europäischen Verkehrsnetzes. Seitens der EU ist grosses Interesse vorhanden, den Nord-Süd Verkehr durch die Schweiz zu erleichtern. Umgekehrt ist für die Schweiz der Zugang zum EU-Strassennetz ebenfalls von grosser Bedeutung. Daher hat die Schweiz nach der Ablehnung des Beitritts zum EWR mit der EU im Jahr 1999 sieben bilaterale Abkommen abgeschlossen, unter anderem das Landverkehrsabkommen (LVA; SR 0.740.72).

Damit die verschiedenen Systeme für die Strassenbenutzungsgebühren in der Schweiz und in der EU in Zukunft interoperabel sind, wird in Artikel 39 des Landverkehrsabkommens bestimmt, dass im «Gemischten Ausschuss» Konsultationen mit dem Ziel durchgeführt werden, «einen angemessenen Grad an Interoperabilität der elektronischen Systeme für die Erhebung von Strassenbenutzungsgebühren zu erreichen». Dieser Gemischte Ausschuss setzt sich gemäss Artikel 51 aus Vertretern der Vertragsparteien (Schweiz und EU) zusammen und ist für die Verwaltung und ordnungsgemässe Anwendung des Landverkehrsabkommens zuständig. «Der Ausschuss spricht Empfehlungen aus. Er trifft Beschlüsse in vorgesehenen Fällen. Die Vertragsparteien führen diese Beschlüsse gemäss ihren eigenen Regeln aus. Der Gemischte Ausschuss äussert sich in gegenseitigem Einvernehmen». Gemäss Artikel 51 Absatz 2 LVA soll der Gemischte Ausschuss insbesondere die Umsetzung des vorgängig erwähnten Artikels 39 zur Interoperabilität von elektronischen Systemen für die Erhebung von Strassenbenutzungsgebühren gewährleisten. Das Fürstentum Liechtenstein als EWR-Mitgliedstaat und Teil des LSVA-Gebietes ist ohnehin zur Umsetzung des europäischen Rechtsbestands verpflichtet (siehe dazu Punkt 18b. [S. 13], Anhang XIII des EWR-Vertrags, Version vom 23. Oktober 2009).

1.1.3 Europäischer Dienst zur elektronischen Erhebung von Strassenbenutzungsgebühren

Europarechtliche Grundlagen

In der EU werden in 22 Staaten Schwerverkehrsabgaben für die Benutzung von bestimmten Strassen erhoben. Die zur Abgabenerhebung verwendeten Systeme sind bis auf wenige Ausnahmen untereinander nicht kompatibel. Seit über einem Jahrzehnt verfolgt die EU im Sinne einer Vervollkommnung der Warenverkehrsfreiheit das Ziel, eine Interoperabilität dieser unterschiedlichen Systeme zu erreichen. Dazu hat sie die sogenannte Interoperabilitätsrichtlinie¹ erlassen, welche die Mitgliedstaaten zu Interoperabilität verpflichtet und grundlegende technologische Vorgaben macht. Details zur Ausgestaltung des angestrebten interoperablen Mautdienstes, genannt European Electronic Toll System (hiernach: EETS) wurden danach im Jahr 2009 in einer Entscheidung der Kommission² über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (ABl L 268, hiernach: EETS-Entscheidung) definiert.

Funktionsweise

Das EETS hat zum Ziel, dass alle elektronischen Gebührenerhebungssysteme durch einen entsprechend ausgerüsteten abgabepflichtigen Strassenbenutzer (Abgabepflichtigen) mit nur *einem* Erfassungsgerät und aufgrund nur *eines* Vertrages benutzt werden können und ihnen nur noch *eine* Rechnung gestellt wird. Zu diesem Zweck gehen die Transporteure einen Vertrag mit einem von mehreren EETS-Anbietern ein. Der EETS-Anbieter stellt dem Transporteur ein entsprechendes Erfassungsgerät zur Verfügung. Befährt das so ausgestattete Fahrzeug mautpflichtige Strecken, wird dies aufgezeichnet. Der EETS-Anbieter rechnet sodann mit allen betroffenen Mauterhebern ab und stellt dem Transporteur eine Rechnung für alle mautpflichtigen Fahrten. Der Abgabepflichtige zahlt somit nicht wie bis anhin direkt an die einzelnen Mauterheber, sondern unterhält nur noch eine Geschäftsbeziehung zu einem EETS-Anbieter. Der EETS-Anbieter erhält für seine Dienste vom Abgabepflichtigen und vom Mauterheber eine Vergütung. Im Rahmen einer Revision der «EETS-Entscheidung» ist vorgesehen, eine Vergütung der EETS-Anbieter durch die mauterhebende Stelle zwingend vorzusehen.

¹ Richtlinie 2004/52/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (ABl. L 166 vom 30. April 2004, S. 124; englisch oft kurz «Interoperability Directive»)

² 2009/750/EG Entscheidung der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (ABl. L 268 vom 13. Oktober 2009, S. 11; «EETS Entscheidung»)

Umsetzung in der Europäischen Union

Für die EU- und EWR-Mitglieder ist seit Oktober 2012 EETS für LKW's verpflichtend. Die mauterhebenden Organe müssen es den Mautpflichtigen in ihrem Mautgebiet ermöglichen, zur Erfüllung ihrer Abgabepflicht EETS verwenden zu können.

Zurzeit sind in der EU bereits fünf Gesellschaften (zwei in Frankreich und je eine in Italien, Dänemark und Tschechien) in ihrem Herkunftsland gemäss Vorgabe der EETS-Entscheidung offiziell als EETS-Anbieter registriert. Alle Gesellschaften stammen aus dem Dienstleistungsbereich für den Schwerverkehr mit Bezug von Treibstoffen und im Speziellen der Mauterhebung. Weitere Gesellschaften aus diesem Umfeld stehen im Registrierungsprozess in ihrem Herkunftsland. Im LKW-Mautsystem in **Österreich** befinden sich alle fünf offiziell registrierten EETS-Anbieter plus ein zusätzlicher Dienstleistungsanbieter im Pilotbetrieb mit echter Mauterhebung und einer begrenzten Anzahl Nutzer. Der Übergang in den unbegrenzten Wirkbetrieb wird noch in der ersten Hälfte 2017 erwartet. Vier dieser fünf Gesellschaften stehen im selben Prozessschritt in **Dänemark**. In **Belgien** wurde das neue landesweite LKW-Mautsystem am 1. April 2016 mit einem der registrierten EETS-Anbieter eingeführt, zwei weitere registrierte EETS-Anbieter durchlaufen zurzeit die Testphasen. In **Frankreich** sind Maut-Dienstleister analog EETS-Anbietern seit Einführung des elektronischen Mautsystems für LKW auf den Autobahnen zugelassen. Einige davon sind identisch mit den registrierten EETS-Anbietern. In **Italien** befinden sich drei Gesellschaften, zwei davon sind bereits registrierte EETS-Anbieter, im Verhandlungs- und Testprozess, um ihren Kunden den Mauterhebungsdienst auf den italienischen Autobahnen anbieten zu können.

Umsetzung in der Schweiz

Die Verwendung des EETS ist für die ausländischen Mautpflichtigen freiwillig. Für bestehende Mautsysteme (wie die LSVA) ist der EETS ein neuer, zusätzlicher Dienst, welcher ins bestehende System integriert werden soll. Als Nicht-EU- bzw. Nicht-EWR-Mitglied muss die Schweiz die Interoperabilitätsrichtlinie zum EETS nicht übernehmen. In der Sitzung vom 25. Juni 2010 des Gemeinsamen Ausschusses zum Landverkehrsabkommen hat die Schweiz jedoch zugesichert, für ausländische Fahrzeuge eine Interoperabilität entsprechend der Richtlinie anzubieten.

Für die Schweiz ist damit zu rechnen, dass die heutigen Verwender von Tankkarten zu EETS-Anbietern wechseln werden. Bei der EZV haben zwei Gesellschaften ihr Interesse als EETS-Anbieter für die Erhebung der LSVA offiziell deponiert, weitere haben ihr Interesse informell angemeldet.

Keine Umsetzung für inländische Fahrzeuge

Für inländische Fahrzeuge besteht ein Erfassungsgeräteobligatorium und die Abgabe des Erfassungsgerätes emotach erfolgt kostenlos. Daher besteht derzeit kein Anlass inländische Transporteure ebenfalls an EETS-Anbieter zu verweisen. Ein Einsatz des EETS auch für inländische Fahrzeuge ist aus Gründen des Investitionsschutzes vorerst nicht geplant. Es wurden 2010 rund 80'000 emotach für die Ausrüstung der inländischen Fahrzeuge beschafft. Ihre Lebensdauer endet erst 2024. Sie werden zum Vorteil der inländischen Fahrzeughalter gratis abgegeben. Dieser Bestand soll aufgebraucht werden. Ausserdem müsste die bestehende Informatiklösung für inländische Fahrzeuge (IS-LSVA) erweitert und angepasst werden. Das IS-LSVA der zweiten Generation soll indessen möglichst ohne Änderungen bis 2024 seine aktuelle Funktion reibungslos erfüllen. Da die Inländerlösung im IS-LSVA auf die Einbaupflicht des emotach ausgelegt ist, wäre der Änderungsbedarf bei einer EETS-Lösung für Inländer im bestehenden System ungleich grösser als beim EETS für ausländische Fahrzeuge.

Gegen eine Ausdehnung des EETS auf inländische Fahrzeuge spricht weiter, dass unter den aktuellen Rahmenbedingungen der LSVA II bei inländischen Fahrzeugen mit EETS die Erfassungssicherheit nicht in gleichem Masse gewährleistet wäre, wie mit den von der Zollverwaltung abgegebenen Erfassungsgeräten. Ausländische Fahrzeuge stellen wegen des Kabotageverbots ein deutlich geringeres Erfassungsrisiko dar als inländische. Eine Ausdeh-

nung des EETS auf inländische Fahrzeuge schon zum heutigen Zeitpunkt würde zur Ungleichbehandlung zwischen den inländischen Fahrzeugen (OBU v. EETS) führen. Bei den ausländischen Fahrzeugen hingegen erhöht der EETS die Erfassungssicherheit und -genauigkeit gegenüber dem manuellen System der Abfertigungsterminals.

Die aktuelle Erfassungsgerätegeneration wurde 2011 eingeführt und erreicht spätestens 2024 das Ende ihres Lebenszyklus. Sollten die Erfahrungen mit den EETS-Anbietern bis dahin positiv bewertet werden, könnte die Ausweitung des EETS-Modells auch auf inländische Fahrzeuge eine der möglichen Varianten für eine neue Erfassungstechnologie darstellen. Die Öffnung für EETS für inländische Fahrzeuge wird folglich eines der Ziele der Konzeption LSVA III sein, welche für 2024 geplant ist. Inländischen Transporteuren bleibt es unbenommen, schon vorher für die Fahrten im Ausland zusätzlich einen Vertrag mit einem EETS-Anbieter abzuschliessen.

1.2 Inhalt der Verordnungsänderung

1.2.1 Änderungen infolge EETS

Mit der Revision soll zum einen die Abgabenerhebung bei ausländischen Fahrzeugen vereinfacht werden. Zu diesem Zweck wird ausländischen Transporteuren gestattet, im Rahmen des «Europäischen Elektronischen Mautdienstes» (EETS), Erfassungsdienstleister (EETS-Anbieter) zu beauftragen, die ihnen zum Zwecke der Fahrleistungserfassung und Deklaration interoperable Erfassungsgeräte zur Verfügung stellen und die Zahlungsverpflichtung wahrnehmen. Geregelt wird im Einzelnen:

- unter welchen Voraussetzungen die abgabepflichtige Person einen EETS-Anbieter beauftragen kann;
- unter welchen Voraussetzungen EETS-Anbieter zuzulassen sind;
- welche Pflichten mit der Zulassung verbunden sind;
- welche Pflichten die abgabepflichtige Person zu erfüllen hat;
- wie die Abgabe bei Beauftragung eines EETS-Anbieters veranlagt und verrechnet wird;
- Festlegung des massgebenden Gewichts bei Erfassungsdiensten (EETS): ohne Deklaration des zulässigen Gesamtgewichtes des Anhängers oder Sattelanhängers im interoperablen Erfassungsgerät ist das Gesamtzugsgewicht massgebend; mit Deklaration des zulässigen Gesamtgewichtes sind die heute schon gültigen Bestimmungen gemäss Artikel 13 massgebend.

1.2.2 Weitere verfahrenstechnische Anpassungen

Zum anderen verfolgt die Revision das Ziel, nie zur Anwendung gekommene Bestimmungen der Schwerverkehrsabgabeverordnung aufzuheben und durch Prozessvereinheitlichungen erforderliche Änderungen umzusetzen. Dies sind:

- Elektronische Identifikationsmittel bei Ausnahmen vom Erfassungsgeräteobligatorium: Die elektronischen Identifikationsmittel werden nicht mehr abgegeben;
- In Rechnung stellen von Erfassungsgeräten: Erfassungsgeräte sind Eigentum der EZV. Nicht zurückgegebene oder beschädigte Erfassungsgeräte stellt die EZV deshalb der Halterin oder dem Halter neu in Rechnung;
- Prüfung des Messgeräts: die Anhängersensorik des Erfassungsgeräts muss anlässlich einer periodischen Fahrzeugprüfung nicht mehr kontrolliert werden;
- Deklaration des tieferen Gewichts nach Artikel 13 Absatz 7 SVAV: die abgabepflichtige Person hat ein Gesuch für jede Abgabeperiode einzureichen. Dem Gesuch sind jedoch keine Kopien der gültigen Fahrzeugausweise mehr beizulegen;
- Abgabeperiode: Die Möglichkeit der Verlängerung der Abgabeperiode auf 3 Monate und die Möglichkeit der Festsetzung einer anderen Abgabeperiode in besonderen Fällen werden ersatzlos gestrichen;

- Bezug der Abgabe bei inländischen Fahrzeugen: Provisorische Veranlagungsverfügungen werden heute nicht erstellt. Die Möglichkeit dazu wird ersatzlos gestrichen.
- Verzinsung: Der festgesetzte Abgabebetrag ist fristgerecht zu bezahlen. Ausstehende Beträge sind zu verzinsen. Die Verzinsung richtet sich neu nach der Verordnung des EFD über die Verzugs- und Vergütungszinssätze (SR 641.207.1);
- Bezug der Abgabe bei ausländische Fahrzeugen: Die Abgabe kann bereits heute mit Tankkarten bezahlt werden. Diese Möglichkeit wird in der SVAV neu verankert;
- Für die Bestimmungen betreffend Anhängerdeklaration in kontrollierter Umgebung besteht von Seiten der ausländischen Abgabepflichtigen kein Bedürfnis, sie werden ersatzlos gestrichen.
- Verteilungsschlüssel für den verbleibenden Anteil der Abgabe: Massgebend ist unter anderem die steuerliche Belastung des Motorfahrzeugverkehrs durch die Kantone. Der dafür notwendige Totalindex der Motorfahrzeugsteuern wird neu nicht mehr von der Eidgenössischen Steuerverwaltung, sondern von der EZV ermittelt;
- Mahngebühren: für Mahnungen werden keine Gebühren mehr erhoben;
- Beschwerde gegen Verfügungen der kantonalen Vollzugsbehörde: die gesetzliche Grundlage für den Entzug der aufschiebenden Wirkung fehlt. Der entsprechende Passus wird aufgehoben;
- Diverse redaktionelle Anpassungen.

2 Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

2.1 Änderung der SVAV

2.1.1 Art. 11 Abs. 1 sowie Art. 12

Redaktionelle Anpassung aufgrund der Aufhebung von Artikel 14b SVAV per 1. Januar 2017³.

2.1.2 Art. 13a

Die LSVA ist das einzige System in Europa, welches vom Fahrer die Deklaration des zulässigen Gesamtgewichts des mitgeführten Anhängers oder Aufliegers fordert. Die Gewichtsdokumentation an einem Erfassungsgerät erfordert eine verhältnismässig aufwändige Eingabe- und Anzeigefunktion ausschliesslich für die LSVA. In den Mautsystemen der Nachbarstaaten beschränkt sich die (Gewichts-)Deklaration auf die Anzahl der Achsen mit entsprechend einfacheren Funktionen am Erfassungsgerät. Die Fahrzeugkombinationen im internationalen Transport verkehren in der Regel mit dem maximal zulässigen Gesamtzugsgewicht (in der Regel 40 Tonnen bzw. das im Fahrzeugausweis des Zugfahrzeugs eingetragene höchstzulässige Gesamtzugsgewicht). Fahrzeugkombinationen mit einem tieferen zulässigen Gesamtzugsgewicht als dem maximal zulässigen Gesamtzugsgewicht sind die Ausnahme. Davon ausgehend wäre für die EETS-Nutzer die Eingabemöglichkeit des zulässigen Anhänger- oder Auflieger-Gewichts nur in Ausnahmefällen notwendig und soll durch die Anhänger- bzw. Auflieger-Deklaration (Ja/Nein) ersetzt werden. Bei dieser Anhängerdeklaration wird die Fahrzeugkombination mit deklariertem Anhänger bzw. Auflieger immer mit dem maximal zulässigen Gesamtzugsgewicht veranlagt. Dem EETS-Anbieter ist es jedoch freigestellt, seinen Kunden ein Erfassungsgerät mit Gewichtseingabe zur Deklaration der Anhänger/Auflieger anzubieten. In diesem Fall wird das deklarierte tiefere zulässige Gesamtgewicht des Anhängers bzw. Aufliegers für die Berechnung des für die Abgabe massgebenden Gewichts nach den allgemeinen Regeln gemäss Artikel 13 SVAV berücksichtigt. Aufgrund von Erfahrungswerten geht die EZV davon aus, dass die EETS-Anbieter ihren Nutzern aus wirtschaftlichen und technischen Gründen die vereinfachte Anhängerdeklaration anbieten werden.

³ AS 2016 3275

2.1.3 Art. 15 Abs. 6 und 7

Die Absätze 6 und 7 werden ersatzlos gestrichen. Die elektronischen Identifikationsmittel (sog. TAG; dt. elektronisches Etikett) für Motorfahrzeuge, welche vom Erfassungsgeräteobligatorium ausgenommen sind, werden nicht mehr abgegeben. Sie waren in der Anfangsphase der LSVA als Identifikationsmittel bei Kontrollanlagen vorgesehen. Die betroffenen Fahrzeuge (PSVA-pflichtig [pauschale Schwerverkehrsabgabe], LSVA-befreit usw.) können anhand der Kontrollschilder identifiziert werden. Ein zusätzliches Identifikationsmittel ist nicht mehr notwendig. Der administrative Aufwand für die Verwaltung der TAG entfällt. Nachdem bei Ausnahme vom Erfassungsgeräteobligatorium auf den Einsatz dieser TAG verzichtet wird, soll es auch kein Antragsrecht der Halterin oder des Halters mehr geben.

2.1.4 Art. 15a Abs. 1 und 2

Absatz 1: Erfassungsgeräte für die Erstausrüstung werden kostenlos abgegeben. Sie sind Eigentum der EZV. Es wird präzisiert, dass die Abgabe leihweise erfolgt.

Absatz 2: Nicht zurückgegebene oder beschädigte Erfassungsgeräte (z.B. Unfall oder Fahrzeugbrand) konnten aufgrund der fehlenden Rechtsgrundlage bislang nicht in Rechnung gestellt werden. Dies sind jährlich rund 20 Geräte zu einem Wert von je 1'000 Franken. Mit der Ergänzung können in Zukunft solche Geräte in Rechnung gestellt werden. In den meisten Fällen kommt die Haftpflichtversicherung für die Kosten auf.

2.1.5 Art. 16 Abs. 4

Die Anhängersensorik des Erfassungsgeräts unterliegt verschiedenen Einflussfaktoren. Die implementierte Überwachungsfunktion erlaubt eine Analyse durch die zuständigen Stellen der EZV. Anlässlich der periodischen Fahrzeugprüfung muss daher diese Kontrolle nicht mehr durchgeführt werden. Der Absatz wird ersatzlos gestrichen. Die kantonalen Zulassungsbehörden werden dadurch entlastet.

2.1.6 Art. 19 Abs. 1

Redaktionelle Anpassung. Das Aufzeichnungsformular wird nicht mehr direkt abgegeben, sondern im Internet elektronisch zur Verfügung gestellt.

2.1.7 Art. 22 Abs. 1^{bis}

Dieser Absatz regelt das Vorgehen bei der Berücksichtigung der Achslasten. Je nach Konstellation einer Fahrzeugkombination kann das nach Artikel 13 Absatz 3 und 4 berechnete massgebende Gewicht höher ausfallen, als das zulässige Gewicht aufgrund der zulässigen Achslasten. Der Fahrzeughalter hat die Möglichkeit, für die Erhebung der Abgabe das tiefere Gewicht zu beantragen. Als Verfahrenserleichterung für die Fahrzeughalter wird mit der Anpassung auf das Einreichen der Kopien der Fahrzeugausweise verzichtet. Die elektronisch ausgefüllten Anträge können direkt übermittelt werden, ohne dass zusätzliche Dokumente gescannt werden müssen. Die notwendigen Daten für die Berücksichtigung der Achslasten übermittelt das automatisierte Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister (MOFIS) direkt ins Informatiksystem der LSVA.

2.1.8 Art. 24 Abs. 1 und 4

Die Abgabeperiode von einem Kalendermonat hat sich bewährt. Die Möglichkeit, die Abgabeperiode auf höchstens drei Monate zu verlängern, ist daher nicht mehr nötig und kann ersatzlos gestrichen werden (Abs. 1).

Absatz 4 wird ebenfalls ersatzlos gestrichen. Die Abgabeperioden werden systemmässig automatisch mit den Inverkehrs- bzw. Ausserverkehrssetzungsdaten der Strassenverkehrsämter abgeglichen.

2.1.9 Art. 25 Abs. 1 bis 4

Absatz 1: In Absatz 1 wird die Form der Zustellung ergänzt. Eine elektronische Zustellung ist neu ebenfalls möglich.

Absatz 2: Die Abgabe wird nach wie vor nach 60 Tagen nach Ende der Abgabeperiode fällig. Provisorische Veranlagungsverfügungen werden heute nicht erstellt. Es besteht dafür kein Bedarf, so dass die zwei letzten Sätze im Absatz 2 ersatzlos gestrichen werden.

Absatz 3: Nach dem Fälligkeitsdatum läuft eine Zahlungsfrist von 30 Tagen. Auch hier werden die Bestimmungen zu den provisorischen Veranlagungsverfügungen in Absatz 3 Satz 2 gestrichen.

Absätze 4 und 5: Die Verzinsung wird neu geregelt.

Die Verordnung des EFD über Fälligkeit und Verzinsung der direkten Bundessteuer (SR 642.124) und die Verordnung des EFD über die Verzugs- und die Vergütungszinssätze (SR 641.207.1) sehen unterschiedliche Zinssätze vor. Damit zumindest in der EZV die gleichen Voraussetzungen gelten, soll künftig das EFD für die Festsetzung der Zinssätze zuständig sein. Dieses regelt bereits heute die Verzinsung von ausstehenden Forderungen in den Bereichen der Zölle, der Mehrwertsteuer wie auch der Mineralölsteuer. Der in der Verordnung des EFD über die Verzugs- und die Vergütungszinssätze festgelegte Mindestbetrag von 100 Franken soll dadurch gleichzeitig neu auch bei der LSVa angewendet werden. Durch die Berücksichtigung des Mindestbetrags für Verzugszinsen muss mit Mindereinnahmen von jährlich rund 150'000 Franken gerechnet werden. Davon musste bisher jedoch ca. ein Drittel ohnehin als Verlust abgeschrieben werden (Konkurse, Verzicht auf Betreibungsverfahren bei zu kleinen Beträgen). Andererseits entfallen die Kosten für den Versand der Verzugszinsrechnungen.

Wie aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht, betragen gut 90 Prozent der rund 10'000 Verzugszinspositionen weniger als 100 Franken:

| Jahr 2015 | Total CHF | Anzahl Einzelpositionen |
|---------------------------------|------------|-------------------------|
| alle verrechneten Verzugszinsen | 411'770.20 | 10'089 |
| Einzelbetrag ab CHF 100 | 257'378.10 | 901 |
| Differenz (bis CHF 100) | 154'392.10 | 9'188 |

Mit der Anwendung der Verordnung EFD steigt aber der Zinssatz von 3 auf 4 Prozent. Dadurch entstehen Mehreinnahmen von ca. 85'000 Franken jährlich. Netto (Anhebung Mindestbetrag, Angleichung des Zinssatzes, Abschreibung der Verluste) ergibt dies jährliche Mindereinnahmen von rund 15'000 Franken. Angesichts der zu gewinnenden Synergien innerhalb der EZV ist diese Summe vernachlässigbar.

Die Verordnung des EFD über die Verzugs- und die Vergütungszinssätze muss somit zu gegebener Zeit entsprechend angepasst werden.

2.1.10 Art. 25a

In Artikel 25a werden die Möglichkeiten aufgezeigt, mit welchen die für die Erhebung der LSVa erforderlichen Daten erfasst werden können.

2.1.11 Art. 26

Redaktionelle Anpassung aufgrund der Anpassung des Gliederungstitels im 2. Abschnitt.

2.1.12 Art. 26a

Absatz 1: Abgabepflichtige Personen mit ausländischen Motorfahrzeugen haben die Möglichkeit, für Erfassung, Deklaration und Bezahlung der LSVa die Dienstleistung eines EETS-Anbieters ihrer Wahl in Anspruch zu nehmen, sofern dieser EETS-Anbieter von der EZV zugelassen worden ist. Damit ändert sich die Art der Mitwirkung der abgabepflichtigen Person bei der Erfassung der für die Veranlagung wesentlichen Daten. Statt diese bei der erstmaligen Registrierung die Stammdaten sowie bei späteren Fahrten die Einfahrts- und Ausfahrtskilometerstände am Abfertigungsterminal zu deklarieren, installiert die abgabepflichtige Person das Gerät eines zugelassenen EETS-Anbieters. Die Voraussetzungen gelten kumulativ. Zur Transparenz des Anbietermarktes macht die EZV die für das schweizerische Gebiet zugelassenen EETS-Anbieter im Internet bekannt. Die in Revision befindliche Datenbe-

arbeitsverordnung für die EZV (SR 631.061) muss daher mit einem Anhang betreffend «EETS-Anbieter» erweitert werden.

Absatz 2: Die abgabepflichtige Person muss weiter bereit sein, bei Einfahrt in die Schweiz mit funktionstüchtigem Gerät und gültiger Beauftragung eines EETS-Anbieters mittels Datenübermittlung am Grenzübertritt nachzuweisen, dass sie ihre Abgabeschuld unter Beauftragung einer EETS-Anbieterin begleichen wird.

Absatz 3: Die Bestimmung stellt klar, dass erst die Zahlung an die EZV die Abgabeschuld zum Erlöschen bringt und sich die abgabepflichtige Person nicht schon durch eine Entrichtung des geschuldeten Abgabebetrages an den EETS-Anbieter von seiner Steuerschuld befreit.

2.1.13 Art. 26b

Im EETS-Modell übernimmt ein EETS-Anbieter für den Abgabepflichtigen in dessen Auftrag die Pflicht, die Fahrzeug- und Halterdaten sowie die Fahrleistung gegenüber der EZV zu deklarieren und die Abgabe in der geschuldeten Höhe zu entrichten. Will ein EETS-Anbieter seine Dienstleistung auch für die Schweiz anbieten, muss er sicherstellen, dass er die rechtlichen, betrieblichen und technischen Voraussetzungen erfüllt, welche in der Schweiz verlangt werden.

Absatz 1 legt fest, welche Bedingungen ein EETS-Anbieter erfüllen muss, damit er in der Schweiz zuzulassen ist. Ein Rechtsfolgeermessen besteht nicht: Jeder Anbieter, der die Bedingungen erfüllt, hat einen Anspruch auf Zulassung. Andernfalls müsste die EZV eine bestimmte Anzahl von EETS-Anbietern mittels öffentlicher Beschaffung auswählen und würde auf diese Weise den Wettbewerb der EETS-Anbieter untereinander beeinflussen. Denn ohne Abdeckung der Schweizer LSVA könnten betroffene EETS-Anbieter ihren Kunden kein vollständiges interoperables Paket anbieten, was ihre Wettbewerbsfähigkeit stark einschränken würde. Auf der anderen Seite wäre es für die EZV schwierig, angesichts der unterschiedlichen Herkunft der abgabepflichtigen Personen mit einer limitierten Anzahl EETS-Anbieter eine europaweite Abdeckung zu erreichen. Mit zugelassenen EETS-Anbietern wird ein öffentlich-rechtlicher Vertrag abgeschlossen.

Buchstabe a: Das Erfordernis einer Niederlassung in der Schweiz oder im Europäischen Wirtschaftsraum stellt sicher, dass die antragsstellenden Unternehmungen ihre Dienstleistung bereits auf die Interoperabilitätsrichtlinie der Europäischen Gemeinschaft ausgerichtet haben und damit ein entsprechendes Kundenpotential für die LSVA vorhanden ist.

Buchstabe b: Der EETS-Anbieter muss nachweisen können, dass er die technischen und betrieblichen Vorgaben, wie sie das EFD festlegt, erfüllt.

Buchstabe c: Die EZV soll in die Lage versetzt werden, Sicherheiten zu verlangen. Die EZV wägt ab, ob das Ausfallrisiko so hoch einzustufen ist, dass Sicherheiten verlangt werden müssen. Dabei ist zu beachten, dass die Hinterlegung von Sicherheiten regelmässig zu einem erhöhten Entgelt gemäss Artikel 26c Absatz 3 SVAV führen würde. Im Interesse geringer Erhebungskosten ist dieses Entgelt jedoch möglichst tief anzusetzen.

Buchstabe d: Wegen ihres Status als Inhaberin einer Zulassung der EZV müssen die EETS-Anbieter ein Zustellungsdomizil in der Schweiz benennen, um die Zustellung von Verfügungen, z.B. geänderter Pflichten oder einer Sistierung der Zulassung rasch und ohne grösseren Aufwand vornehmen zu können (vgl. Art. 11b VwVG; SR 172.021).

Absatz 2: Die Festlegung der technischen und betrieblichen Vorgaben obliegt dem EFD.

Absatz 3: Für den Fall von Zahlungsschwierigkeiten oder Problemen bei der Datenübermittlung soll der EZV neben dem ohnehin möglichen Entzug die Sistierung der Zulassung als flexibles Werkzeug an die Hand gegeben werden. Auf diese Weise muss nicht der gesamte Zulassungsprozess wiederholt werden, wenn sich zeigt, dass die Voraussetzungen zur Zulassungserteilung nur vorübergehend entfallen waren. Stellt sich heraus, dass die Zulassungsvoraussetzungen dauerhaft nicht erfüllt werden, wird die Zulassung entzogen und der Zulassungsvertrag gekündigt.

2.1.14 Art. 26c

Die EZV wählt die EETS-Anbieter nicht über ein beschaffungsrechtliches Verfahren aus. Vielmehr sehen die Regeln des EETS vor, dass die abgabepflichtige Person im europäischen Markt ihren EETS-Anbieter frei wählen kann. Das Dienstleistungspaket des EETS-Anbieters kann dabei weit über die Erhebung von Strassenverkehrsabgaben hinausgehen. Der Nutzer wird seinen EETS-Anbieter u.a. auch aufgrund von Sitz und Sprache mit der Geschäftsabwicklung beauftragen. Das marktwirtschaftliche Verhalten und die Herkunft der Nutzer als abgabepflichtige Personen beeinflussen das Angebot der am Markt operierenden EETS-Anbieter. Der Markt der Tankkartengesellschaften zeigt, dass diese z.T. relativ lokal agieren, indem deren Kunden nur aus einem oder wenigen Staaten stammen, die Dienstleistungen jedoch in ganz Europa bezogen werden können.

Absatz 1: Da die Abgabepflichtigen und nicht die Mautbetreiber über die Marktanteile der EETS-Anbieter bestimmen sollen, müssen die vom Mauterheber und damit die von der EZV gestellten Bedingungen für alle Anbieter gleich sein und offen gelegt werden. Nach den Regeln des EETS erfolgt die Offenlegung im Rahmen der sogenannten Gebietsvorgabe, welche im schweizerischen Recht als Voraussetzungen einer behördlichen Zulassung ausgestaltet werden. Demnach müssen die EETS-Anbieter die Auferlegung folgender Pflichten akzeptieren:

Buchstabe a: Von der abgabepflichtigen Person übernimmt der EETS-Anbieter die Pflicht, die Fahrzeug- und Halterdaten zu Händen der EZV in vorgegebener Qualität zu erfassen und zu registrieren.

Buchstabe b: Eine weitere Pflicht ist die Ausstattung des abgabepflichtigen Auftraggebers mit einem funktionstüchtigen Erfassungsgerät, welches in der Lage ist, die gemäss SVAV zur Abgabeerhebung erforderlichen Daten zu erfassen und zu übermitteln.

Buchstabe c: Bei in der Schweiz mit einem interoperablen Erfassungsgerät durchgeführten Fahrleistungen muss der EETS-Anbieter diese korrekt erfassen.

Buchstabe d: Ausserdem ist der EETS-Anbieter verpflichtet, dass für die Fahrten in der Schweiz die Fahrleistungsdaten, in einer in der EFD-Verordnung näher zu spezifizierenden Qualität und Übertragungsrate, an die EZV übermittelt werden.

Buchstabe e: Eine weitere Pflicht ist schliesslich die Begleichung der Abgabeschuld innerhalb der Zahlungsfrist.

Bei der Erhebung der LSA über den EETS übernimmt der EETS-Anbieter die Rolle des Zahlungsdienstleisters. Er begleicht die durch seine Kunden verursachten Abgaben bei der EZV und fordert diese wiederum bei seinen Kunden ein. Der Kunde trägt indessen das Risiko von Fehlern in der Geschäftstätigkeit beim EETS-Anbieter. Das Risiko eines Zahlungsausfalls zum Beispiel durch Insolvenz des EETS-Anbieters muss dennoch faktisch die EZV tragen, weil es kaum möglich sein wird, gegenüber jedem Abgabeschuldner im Ausland die Abgabe nachzubeziehen. Daher soll es möglich sein, vom EETS-Anbieter eine entsprechende finanzielle Sicherheit zu verlangen (vgl. Art. 26b Abs. 1 Bst. c SVAV).

Erfüllt die abgabepflichtige Person ihre Zahlungsverpflichtungen gegenüber dem EETS-Anbieter nicht, kann dieser das Auftragsverhältnis kündigen. Er muss dies der Zollverwaltung nicht mitteilen, denn bei einer neuerlichen Einfahrt würde das EETS-Gerät nicht mehr mit den Funkbaken an der Grenze kommunizieren und der Chauffeur müsste, wie heute üblich, am Abfertigungsterminal einen Beleg lösen.

Absatz 2: Die Zulassung kann mit Auflagen verbunden werden.

Absatz 3: Aus Sicht der EZV stellt sich die Datenerfassung und -übermittlung sowie die Begleichung der Abgabeschuld als administrative Hilfstätigkeit dar, für welche die EETS-Anbieter ein Entgelt erhalten. Die Höhe dieses Entgelts allgemein verbindlich für alle EETS-Anbieter festzulegen, fällt in die Kompetenz des EFD. Es soll, vergleichbar mit den Kreditkartengebühren, möglich sein, eine prozentuale Provision festzulegen.

2.1.15 Art. 26d

Trotz der Beauftragung des EETS-Anbieters kann sich die abgabepflichtige Person nicht all ihrer Pflichten an den EETS-Anbieter entledigen. Artikel 26d legt fest, welche Pflichten bei der abgabepflichtigen Person verbleiben (Absätze 1-3), weil die Möglichkeit zur Fehlervermeidung und Fehlerbehebung in ihrer Einflussosphäre anzusiedeln ist.

Absätze 1: Wird der Erfassungsdienst EETS zur Erfassung der Fahrleistung genutzt, ist es dem Nutzer nicht erlaubt, das Erfassungsgerät auszuschalten oder Manipulationen vorzunehmen, welche die Funktionstüchtigkeit des Erfassungsgerätes und damit die Erfassung der Fahrleistung beeinträchtigen können. Der Erfassungsdienst EETS kann nur genutzt werden, wenn dieser bei der Einfahrt ins schweizerische Staatsgebiet funktioniert. Die Funktionstüchtigkeit des Erfassungsgerätes ist dazu die entscheidende Voraussetzung. Ohne funktionierendes Erfassungsgerät bei der Einfahrt kann der EETS-Anbieter nicht zur Begleichung der Abgabeschuld verpflichtet werden. Zudem wäre auch die korrekte Erfassung und Veranlagung nicht sichergestellt.

Absatz 2: Der EETS-Anbieter erfasst die abgaberelevanten Stammdaten des Motorfahrzeugs und die Daten der abgabepflichtigen Person. Die abgaberelevanten statischen Stammdaten werden im Erfassungsgerät hinterlegt. Die LSVA kann nur korrekt erfasst werden, wenn die im Erfassungsgerät hinterlegten Daten mit dem Fahrzeugausweis übereinstimmen. Der Nutzer als abgabepflichtige Person muss daher sicherstellen, dass der EETS-Anbieter die dem Fahrzeugausweis entsprechenden Daten erfassen kann. Die Deklaration des Anhängers muss der Nutzer manuell am Erfassungsgerät selber vornehmen entsprechend der aktuellen Fahrzeugkombination.

Absatz 3: Ohne Funktionstüchtigkeit des Erfassungsgerätes bei der Einfahrt gelten die Vorgaben nach Artikel 27 SVAV für Fahrzeuge ohne Erfassungsgerät.

Absatz 4: Nach der Einfahrt kann ein Defekt oder Ausfall des Erfassungsgerätes während der Fahrt auf schweizerischem Staatsgebiet jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden. In diesem Fall muss sich der EETS-Nutzer als abgabepflichtige Person spätestens bei der Ausfahrt an der Zollstelle melden, um fehlende Informationen zur Fahrleistung zu erfassen.

2.1.16 Art. 26e und 26f

Artikel 26e und 26f regeln den Veranlagungsprozess und die Rechnungsstellung für den Fall, dass für ausländische Fahrzeuge abgabepflichtige Personen ein EETS-Anbieter beauftragen. Neu ist die Möglichkeit, die Veranlagungsverfügung elektronisch zuzustellen. Die bisher übliche zweiwöchentliche Veranlagungskadenz kann auf höchstens eine Woche verkürzt werden.

2.1.17 Art. 28 Abs. 3

Heute sieht Artikel 28 Absatz 3 SVAV vor, dass die Abgabe bei Anhängern, die mit schriftlicher Bestätigung in «kontrollierter Umgebung» abgestellt bzw. angekuppelt werden, nach deren Fahrleistung und dem jeweils massgebenden Gewicht erhoben wird. Davon sind nur ausländische Fahrzeuge ohne LSVA-Erfassungsgerät betroffen. Die im grenznahen Gebiet operierenden Fahrzeuge ausländischer Spediteure verfügen hingegen in der Regel über ein eingebautes LSVA-Erfassungsgerät. Da kein Bedarf besteht, wird diese Bestimmung in der Praxis auch nicht angewendet. Daher kann Artikel 28 Absatz 3 SVAV ersatzlos aufgehoben werden.

2.1.18 Art. 29 Abs. 2, 2^{bis}, 2^{ter} und 2^{quater}

Absatz 2: Mit der heutigen Formulierung kann die LSVA nebst der Barzahlung auch mittels Kredit- oder Debitkarte beglichen werden. 75 Prozent der ausländischen Abgabepflichtigen entrichten jedoch die LSVA mittels Tankkarte. Bislang fehlte jedoch die Tankkarte bei der Darstellung der möglichen Zahlungsmittel. Die Rechtslage wird deshalb bereinigt. Die Aufzählung in Artikel 29 Absatz 2 Satz 2 ist als nicht abschliessend zu verstehen, damit auch

moderne Zahlungsmittel ohne die Notwendigkeit einer Verordnungsanpassung zum Einsatz gebracht werden können.

Absatz 2^{bis} und 2^{ter}: Tankkartenanbieter können beigezogen werden, wenn sie die in den Buchstaben a - c niedergelegten Voraussetzungen erfüllen, welche das EFD festlegt.

Absatz 2^{quater}: Durch die Möglichkeit, die Abgabe mittels Tankkarte zu bezahlen, sind die Tankkartenanbieter in die in Revision befindliche Datenbearbeitungsverordnung für die EZV aufzunehmen. Hinsichtlich des Entgelts für die Anbieter von Tankkarten kann auf die Erläuterungen zu Artikel 26c Absatz 3 verwiesen werden.

2.1.19 Art. 36 Abs. 1^{bis}

Der Ablauf bei Anfragen für der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) unterliegenden Fahrzeuge hat sich als nicht praxistauglich erwiesen. Die PSVA wird durch die Kantone zusammen mit den kantonalen Motorfahrzeugsteuern erhoben. Die Rückfragen bei den Kantonen zu ausstehenden Rechnungen erwiesen sich als zu aufwändig. Nachdem die Strassenverkehrsämter bei Nichtbezahlung der Motorfahrzeugsteuern ohnehin den Kontrollschildenzug einleiten, musste die Solidarhaftung für der PSVA unterliegende Fahrzeuge nie geltend gemacht werden. Die Solidarhaftung für Eigentümer, Vermieter und Leasinggeber wird nur noch für die LSVA-pflichtigen Fahrzeuge beibehalten. Der Aufwand der vorgenannten Personen wird mit dieser Änderung reduziert.

2.1.20 Art. 40 Abs. 5

Die Höhe der Motorfahrzeugsteuern war seit der Publikation des Steuerjahrs 1964 Bestandteil der Publikation «Steuerbelastung in der Schweiz, Kantonshauptorte - Kantonsziffern». Die Steuerbelastung wurde für ausgewählte Fahrzeugmodelle in den Kategorien «Personenwagen», «Lastwagen», «Motorräder», «Sattelschlepper» und «Anhänger» berechnet. Die Eidgenössische Steuerverwaltung verzichtet seit dem Steuerjahr 2014 auf die Berechnung und Veröffentlichung des Totalindex der Motorfahrzeugsteuern. Neu wird deshalb die EZV die Indexzahl jährlich ermitteln. Dazu dienen ihr die statistischen Zahlen der Motorfahrzeugsteuern nach Kantonen der Eidgenössischen Finanzverwaltung sowie die statistischen Zahlen des Motorfahrzeugbestandes nach Kantonen des Bundesamtes für Statistik.

2.1.21 Art. 45 Abs. 4

Mahngebühren werden in der EZV nicht einheitlich gehandhabt. Die LSVA ist die einzige von der EZV erhobene Abgabe, bei der Mahngebühren erhoben werden. Bei Unternehmen, die sowohl LSVA- als auch Zollkunden sind, stösst diese Regelung auf Unverständnis. In diesem Sinne wird inskünftig auf eine Mahngebühr verzichtet. Dies gilt sowohl für die Mahnung nicht bezahlter Rechnungen, als auch für die Mahnung der Deklaration der Fahrleistung. Diese Änderung wird mit der Migration des Buchhaltungsteils des Informatiksystems der LSVA auf SAP umgesetzt. Bei Aufhebung der Gebühr für Deklarationsmahnungen resultieren Mindereinnahmen von jährlich ca. 280'000 Franken. Die Aufhebung der Gebühren für Rechnungsmahnungen hat Mindereinnahmen von jährlich rund 350'000 Franken zur Folge. Davon werden jedoch ohnehin ca. 100'000 Franken als Debitorenverluste abgeschrieben (Konkurse oder keine Einleitung eines Betreibungsverfahrens, weil sich der Betrag auf unter 50 Franken beläuft).

Mahngebühren werden als Busse aufgefasst und führen potenziell zu Konflikten mit den Kunden. Dies verursacht der EZV einen erheblichen Zusatzaufwand. Des Weiteren wurden mit dem aktuellen Informatiksystem auch Mahnungsrechnungen bei Nichtbezahlen gemahnt. Daraus entstanden teilweise Gebührenrechnungen für mehrere hundert Franken (Gebühren der Gebühren).

2.1.22 Art. 50a Abs. 3

Das Bundesverwaltungsgericht⁴ hat entschieden, dass eine gesetzliche Grundlage für den Entzug der aufschiebenden Wirkung bei einer Beschwerde gegen die Kontrollschildentzugsverfügungen der kantonalen Vollzugsbehörden benötigt würde. Aufgrund der kaum vorhandenen Beschwerden kann der entsprechende Passus ersatzlos gestrichen werden.

2.1.23 Art. 52 Abs. 2 Bst. b und c sowie weitere diverse Artikel

Im Rahmen des Transformationsprogramms «DaziT» der Zollverwaltung werden u.a. sämtliche Geschäftsprozesse der Zollverwaltung erneuert. Das Programm startet 2018 und dauert bis 2026. In diesem Rahmen werden die Rechtsgrundlagen bereits jetzt dahingehend angepasst, dass grundsätzlich keine sprachlichen und organisatorischen Aufteilungen der Zollverwaltung mehr vorhanden sind. Die «Oberzolldirektion» wird durch «Zollverwaltung» ersetzt.

2.2 Änderung bestehendes Recht

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

Für Chipkarten werden in der Praxis keine Gebühren verrechnet. Der Aufwand für die Nachverfolgung einer einzelnen Chipkarte durch die EZV ist zu gross. Zudem sollen für Mahnungen keine Gebühren mehr erhoben werden (siehe Erläuterungen zu Art. 45 Abs. 4 SVAV). Dementsprechend werden die Ziffern 11.113 und 11.114 aus dem Gebührentarif gestrichen und vorerst, der Systematik der Gebührenverordnung gehorchend, als negative Gebührentatbestände geführt. Bei einer allfälligen Revision des Gebührentarifs ist eine Überarbeitung der Systematik geplant.

Der Aufwand für die Kontrolle der Briefumschläge im Zusammenhang mit mehrmals nicht frankiert eingereichten Deklarationen und die damit verbundene Verrechnung der Portokosten ist aufwändig. Bei mehr als 30 Prozent der Fahrzeuge werden die Deklarationsdaten elektronisch übermittelt. Nachdem die Formulare ebenfalls auf dem elektronischen Weg eingereicht werden können, wird der Postverkehr zusätzlich abnehmen und an Bedeutung verlieren. Ziffer 11.122 wird deshalb neu als nicht gebührenpflichtig geführt.

Nachdem Artikel 28 Absatz 3 SVAV (kontrollierte Umgebung) aufgehoben wird, ist Ziffer 11.24, wonach für die Bestätigung der Änderung des Gewichtes LSVA in einer kontrollierten Umgebung eine Gebühr erhoben wird, hinfällig.

3 Auswirkungen

3.1 Auswirkungen auf den Bund

3.1.1 Finanzielle Auswirkungen

Die geplante Verordnungsänderung soll in erster Linie zur Vereinfachung der Abgabebearbeitung beitragen. Zudem werden die Bestimmungen von Erfassungsdiensten (EETS) in die SVAV aufgenommen. Es ist mit einem positiven Effekt und einer Effizienzsteigerung zu rechnen. Namentlich ist davon auszugehen, dass der Aufwand der EZV für die Erfassung der durch ausländische Fahrzeuge gefahrenen Kilometer erheblich minimiert und die Abwicklung an der Grenze beschleunigt werden kann. Demgegenüber steht ein Investitionsbedarf, welcher im Rahmen der Vorbereitung der DaziT-Botschaft⁵ für das zentrale Informatiksystem auf 1,6 Millionen Franken geschätzt wurde. Die elektronische Veranlagungsverfügung (eVV) ist Voraussetzung für den EETS. Damit ist auch die Bereitstellung der eVV für sämtliche der LSVA unterliegenden Personen abgedeckt. In derselben Höhe werden Investitionen in die strassenseitigen Systeme zur Erfassung und Kontrolle erforderlich sein.

⁴ Zwischenentscheid BVGer A-5777/2009 vom 5. Oktober 2009.

⁵ Programm DaziT; vom Bundesrat am 15. Februar 2017 verabschiedet.

Mit einem finanziellen Mehraufwand ist nicht zu rechnen. Der Entschädigungsanteil für die Inkasso-Dienstleistung bleibt gleich wie heute bei den Tankkarten. Hinzukommt neu der Anteil für die zusätzlichen Dienstleistungselemente Registrierung, Handling des Erfassungsgeräts sowie die Datenerfassung und Deklaration in Stellvertretung der abgabepflichtigen Person. Der Preis für diese Elemente sollte nicht höher ausfallen als die Einsparungen (Personal und Material), welche durch die Auslagerung erzielt werden.

Mindereinnahmen wegen der entfallenden Mahngebühren sind nur marginal zu verzeichnen. Sie bewegen sich in der Grössenordnung von 760'000 Franken jährlich. In Relation zu den gesamten LSVA-Einnahmen von jährlich 1,5 Milliarden Franken sind diese Mindereinnahmen verkraftbar.

3.1.2 Personelle Auswirkungen

Ein personeller Mehraufwand entsteht nicht. Im Gegenteil, mit dem Wegfall der Rückfragen zu ausstehenden Rechnungen bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern für Leasingfahrzeuge, durch die wegfallenden Aufwendungen im Zusammenhang mit mehrmals nicht frankiert eingereichten Deklarationen sowie dem Wegfall des Verwaltens der TAG kann von einer gewissen administrativen Entlastung ausgegangen werden.

Insbesondere durch das EETS wird der Personalaufwand bei den Zollstellen reduziert. Es ist damit zu rechnen, dass insbesondere ausländische Halter, die Tankkarten verwenden, zu EETS-Anbietern wechseln werden, weil ihnen so die Mautentrichtung erleichtert und die Aufwände bei Grenzübertritten reduziert werden. Damit entfallen die Registrierung von Fahrzeugen, die erstmals in die Schweiz einfahren, sowie die manuelle Erfassung des Ausfahrtskilometerstands. Heute beträgt der Aufwand der EZV an den Grenzen für diese Tätigkeit gemäss der vorläufigen einfachen Kostenleistungsrechnung 160 Vollzeitstellen. EETS ist weder verpflichtend, noch sind alle Transporteure hinreichend kreditwürdig. Ausserdem wird der Wechsel von den Tankkarten zu EETS nur allmählich vor sich gehen. Daher ist in den ersten fünf Jahren nach Einführung von einer Einsparung in der Grössenordnung von einem Drittel der 160 Vollzeitstellen auszugehen. In diesem Rückgang sind die Mehraufwände für den Betrieb des EETS-Systems bereits miteingerechnet. Trotz automatischer Abwicklung der Fahrten mit Veranlagung und Rechnungsstellung müssen Kontrollfälle manuell bearbeitet und beurteilt werden. Zudem müssen die Zulassung der EETS-Anbieter laufend überprüft und deren Zahlungsfähigkeit überwacht werden.

3.2 Auswirkungen auf die Kantone

Die Kantone können mit gleichbleibenden LSVA-Einnahmen rechnen, da mit den vorgeschlagenen Änderungen keine signifikanten Mehr- oder Mindereinnahmen zu verzeichnen sind.

Die Verfahrensanpassungen haben bei den Kantonen einen Minderaufwand zu Folge. Zum einen haben die kantonalen Vollzugsbehörden bzw. Betriebe und Organisationen, die zur Nachprüfung ermächtigt sind, anlässlich der periodischen Kontrolle der LSVA-pflichtigen Fahrzeuge die Anhängersensorik des Erfassungsgeräts nicht mehr zu prüfen. Zum anderen müssen die Kantone keine Anfragen mehr bearbeiten und beantworten, welche die der pauschalen Abgabe unterliegenden Leasingfahrzeuge betreffen.

3.3 Volkswirtschaftliche Auswirkungen

Die Anpassungen zielen vor allem darauf ab, die Abgabenerhebung zu vereinfachen. Sie sind volkswirtschaftlich positiv zu bewerten. So wird u.a. der Aufwand für die Eigentümer, Vermieter und Leasinggeber reduziert, indem für die der pauschalen Schwerverkehrsabgabe unterliegenden Fahrzeuge keine Anfrage mehr gemacht werden muss.

Fahrzeughalterinnen und -halter, welche der EZV ein Erfassungsgerät nicht zurückgeben oder welche für ein beschädigtes oder zerstörtes Erfassungsgerät verantwortlich sind, müssen sich mit einem Betrag von maximal 1'000 Franken am Erfassungsgerät beteiligen. Pro Jahr betrifft dies 15 - 20 Fahrzeughalterinnen bzw. Fahrzeughalter.

Mit der Anwendung des Mindestbetrags für Verzugszinsen sowie dem Verzicht auf die Erhebung von Mahngebühren, wird es für die Fahrzeughalterinnen und -halter, welche mit der

Bezahlung der Abgabe oder dem Einreichen der Deklaration in Verzug sind, eine Minderbelastung geben.

Durch die Einführung des EETS kann die Abfertigung für alle die Grenze passierenden Personen beschleunigt werden.

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 Gemeinschaft festgehalten. Als Nicht-EWR-Mitglied muss die Schweiz die Interoperabilitätsrichtlinie von Erfassungsgeräten (EETS) nicht übernehmen. In der Sitzung vom 25. Juni 2010 hat sich die Schweiz im Comité des transports terrestres Communauté/Suisse (Comité mixte) jedoch verpflichtet, für ausländische Fahrzeuge eine Interoperabilität entsprechend der Richtlinie anzubieten.

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 Artikel 11 Absatz 2 des Schwerverkehrsabgabegesetzes. Danach sollen die einzubauenden Geräte oder andere Hilfsmittel mit in der EU vorgeschriebenen Geräten interoperabel sein. Bei der Herstellung der Interoperabilität wurde an «moderne technische Hilfsmittel» wie «Telematik und Informatik» gedacht⁶. In der Botschaft wurde wiederholt erwähnt, dass das Gesetz eine möglichst hohe Flexibilität gewährleisten solle, da die europäische Entwicklung bei den Strassenbenutzungsabgaben und den (noch nicht entwickelten) Erfassungssystemen noch offen seien⁷. Ob das System der EETS-Anbieter noch unter die Vollziehungsverordnungskompetenz fällt, könnte mit der Begründung in Frage gestellt werden, dass primär auf die technische Entwicklung im Bereich der Erfassungsgeräte gesetzt wurde. Festzuhalten ist aber, dass der Wechsel zu einem EETS-Anbieter für die ausländischen Fahrzeugführer freiwillig wäre und neben anderen Möglichkeiten der Abgabentrichtung bestünde. Auch sollte dieses System zu einer Erleichterung der Abgabentrichtung in der Schweiz führen. Die in der Bestimmung verwendete Formulierung «andere Hilfsmittel» darf dahingehend ausgelegt werden, dass solche Hilfsmittel auch die Möglichkeit umfassen, die Interoperabilität nicht über ein Gerät oder eine Technik, sondern über das «System der EETS-Anbieter» herzustellen und damit unter die Vollziehungs- bzw. Verordnungskompetenz des Bundesrates fallen.

⁶ BBI 1996 V 521, 538 betreffend Organisation der Erhebung; vgl. auch die Ausführungen zu Art. 11 auf S. 547, der von "raschem technischen Fortschritt auf dem Gebiet der Erhebungstechnik" spricht; vgl. S. 543 betreffend die Möglichkeiten technischer Interoperabilität; vgl. S. 537 betreffend die Diskussion um die "Suche nach einem geeigneten Erfassungssystem"; vgl. die Ausführungen S. 544 zur Europa-Kompatibilität der LSVA, die von automatischen Gebührenerfassungssystemen handeln, die interoperabel — soweit technisch machbar — seien.

⁷ BBI 1996 V 521, 544; vgl. auch die Ausführungen zum "schlanken" Bundesgesetz, welches gegenüber der europäischen Entwicklung offen sein wolle, weshalb auf gesetzlicher Ebene lediglich das Erforderliche geregelt werden soll, BBI 1996 V 521, 528.