



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD

**Eidgenössische Zollverwaltung EZV**  
Abteilung Verkehrsabgaben

Bern, im Oktober 2017

---

# **Vernehmlassung zur Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV)**

## **Ergebnisbericht**

---

## Inhaltsverzeichnis

Kurzübersicht des Ergebnisses.....	3
1 Übersicht .....	4
1.1 Ausgangslage.....	4
1.2 Inhalt der Vorlage .....	4
2 Durchführung der Vernehmlassung.....	5
3 Auswertungskonzept.....	5
4 Zusammenfassung der Vernehmlassungseingaben.....	5
4.1 Allgemeine Haltung zur Vorlage.....	6
4.1.1 Aufnahme der Bestimmungen für einen EETS.....	6
4.1.2 Verzicht auf Kontrolle der Anhängersensorik Erfassungsgerät.....	6
4.1.3 Verzinsung des ausstehenden Abgabebetrags nach der Verordnung des EFD über die Verzugs- und Vergütungzinssätze .....	6
4.1.4 Ermittlung des Totalindex der Motorfahrzeugsteuern durch die EZV.....	6
4.1.5 Verzicht auf Gebührenerhebung bei Mahnungen im Anwendungsbereich SVAG.....	7
4.2 Stellungnahmen zu den Fragen in der Übersicht .....	7
4.2.1 Frage 1 .....	7
4.2.2 Frage 2 .....	9
4.2.3 Frage 3 .....	12
4.2.4 Frage 4 .....	13
4.2.5 Frage 5 .....	14
4.2.6 Frage 6 .....	16
4.3 Übrige Stellungnahmen .....	18
5 Anhang I .....	19
6 Anhang II .....	20

### **Kurzübersicht des Ergebnisses**

Die grosse Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer begrüsst die Anpassung der Schwerverkehrsabgabeverordnung. Bei der Aufnahme der Bestimmungen für interoperable Erhebungsdienste gehen die Meinungen geringfügig auseinander. Eine Minderheit der Vernehmlassungsteilnehmer wünscht sich, dass die Bestimmungen zum EETS nicht vorerst auf ausländische Fahrzeuge beschränkt werden, sondern auch auf Schweizer Fahrzeuge Anwendung finden. Des Weiteren spricht sich eine kleine Gruppe gegen den Verzicht auf die Kontrolle der Anhängersensorik sowie gegen den Verzicht der Gebührenerhebung bei Mahnungen im Anwendungsbereich des Schwerverkehrsabgabegesetzes aus.

### 1 Übersicht

#### 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<sup>1</sup> sowie die darauf basierende Schwerverkehrsabgabeverordnung<sup>2</sup>. 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.

#### 1.2 Inhalt der Vorlage

Die Abgabenerhebung verlief seit der Einführung nahezu problemlos. Es zeigte sich aber, dass in gewissen Bereichen Nachbesserungsbedarf besteht. Deshalb wurde bereits per 1. April 2008 und per 1. März 2016 eine Reihe von Änderungen umgesetzt.

Mit der nun geplanten Revision der SVAV sollen die Bestimmungen für interoperable Erhebungsdienste (Europäischer Elektronischer Mautdienst; EETS [European Electronic Toll Service]) in die SVAV aufgenommen werden. Die Abgabenerhebung bei ausländischen Fahrzeugen wird dadurch vereinfacht. Ausländischen Transporteuren wird gestattet, im Rahmen des «EETS», Erfassungsdienstleister (EETS-Anbieter) zu beauftragen, die ihnen interoperable Erfassungsgeräte für die Erfassung und Deklaration der LSVA zur Verfügung stellen und die Zahlungsverpflichtung wahrnehmen. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Ergänzungen:

- Voraussetzungen für die Beauftragung eines EETS-Anbieters durch eine abgabepflichtige Person;
- Voraussetzungen für die Zulassung von EETS-Anbietern und damit verbundene Auflagen;
- Pflichten der abgabepflichtigen Person bei Beauftragung eines EETS-Anbieters;
- Veranlagung und Verrechnung der Abgabe bei Beauftragung eines EETS-Anbieters;
- Anhänger- oder Aufliegerdeklaration bei interoperablem Erhebungsdienst (EETS);
- Aufnahme der EETS- als auch der Tankkartenanbieter in die in Revision befindliche Datenbearbeitungsverordnung für die EZV<sup>3</sup>.

Zudem verfolgt die Revision das Ziel, nie zur Anwendung gekommene Bestimmungen der SVAV aufzuheben und durch Prozessvereinheitlichungen erforderliche Änderungen umzusetzen. Im Wesentlichen handelt es sich um:

- die elektronischen Identifikationsmittel bei Ausnahmen vom Erfassungsgeräteobligatorium, welche nicht mehr abgegeben werden;
- die Inrechnungstellung von Erfassungsgeräten, die im Eigentum der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) stehen;

---

<sup>1</sup> Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG; SR **641.81**)

<sup>2</sup> Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV; SR **641.811**)

<sup>3</sup> Verordnung vom 4. April 2007 über die Bearbeitung von Personendaten in der Eidgenössischen Zollverwaltung (Datenbearbeitungsverordnung für die EZV; SR **631.061**)

## Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung

---

- die Anhängersensorik des Erfassungsgeräts, welche anlässlich einer periodischen Fahrzeugprüfung nicht mehr kontrolliert werden muss;
- die Deklaration des tieferen Gewichts nach Artikel 13 Absatz 7 SVAV;
- die Abgabeperiode, bei welcher die Möglichkeit der Verlängerung auf drei Monate und die Möglichkeit der Festsetzung einer anderen Abgabeperiode in besonderen Fällen nicht mehr existieren werden;
- den Bezug der Abgabe bei inländischen Fahrzeugen, bei welchem die Möglichkeit zur Erstellung provisorischer Veranlagungsverfügungen aufgehoben wird;
- die Verzinsung, welche sich neu nach der Verordnung des EFD über die Verzugs- und Vergütungszinssätze richtet;
- die Abgabe bei ausländischen Fahrzeugen, die mit Tankkarten bezahlt werden kann;
- die Bestimmungen betreffend Anhängerdeklaration in kontrollierter Umgebung, für welche von Seiten der ausländischen Abgabepflichtigen kein Bedürfnis besteht und somit aufgehoben werden;
- den Verteilungsschlüssel für den verbleibenden Anteil der Abgabe, bei welchem der dafür notwendige Totalindex der Motorfahrzeugsteuern neu von der EZV ermittelt wird;
- die Mahnungen, für welche keine Gebühren mehr erhoben werden;
- die Beschwerden gegen Verfügungen der kantonalen Vollzugsbehörde, bei denen die rechtliche Grundlage für den Entzug der aufschiebenden Wirkung fehlt.

### 2 Durchführung der Vernehmlassung

Die Vernehmlassung wurde am 22. Juni 2017 eröffnet und dauerte bis zum 9. Oktober 2017.

Zur Teilnahme eingeladen wurden die Kantone, das Fürstentum Liechtenstein, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft, die Verkehrsverbände sowie weitere Verbände und Institutionen. Insgesamt wurden 78 Stakeholder begrüsst.

### 3 Auswertungskonzept

Eine inhaltliche Zusammenfassung der Rückmeldungen findet sich hiernach unter Ziffer 4.1. Die zu den jeweiligen Fragen eingegangenen Stellungnahmen werden aufgrund der geringen Anzahl Äusserungen einzeln dargestellt (Ziff. 4.2 ff). Für jede der gestellten Frage wird in einem ersten Teil ausgewertet, welche Kategorie der Vernehmlassungsteilnehmer wie geantwortet hat. In einem zweiten Teil werden sodann jeweils die originalen Stellungnahmen reproduziert. Gleichlautende Stellungnahmen wurden zusammengefasst.

Alle eingegangenen Stellungnahmen können vollumfänglich auf dem Portal der Schweizer Regierung<sup>4</sup> eingesehen werden.

### 4 Zusammenfassung der Vernehmlassungseingaben

An der Vernehmlassung beteiligten sich 24 Kantone, 1 politische Partei, 4 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft, 3 Verkehrsverbände sowie 4 übrige Organisationen und Interessierte. Von den eingegangenen 36 Schreiben beinhalten 20 konkrete Äusserungen zur Vorlage.

Die Vernehmlassungsteilnehmer gehen aus Ziffer 5 hervor.

---

<sup>4</sup> [www.admin.ch](http://www.admin.ch) Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen

### 4.1 Allgemeine Haltung zur Vorlage

Die Vernehmlassungsteilnehmer begrüßen die Vorlage mehrheitlich.

Keiner der Kantone (*AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZH*) spricht sich grundsätzlich gegen die Vorlage aus. Von einer Mehrheit der Kantone werden die diversen Anpassungen in der SVAV ausdrücklich befürwortet.

Von den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft, den Verkehrsverbänden, den Organisationen und sonstigen Interessierten spricht sich niemand gegen die Vorlage aus. Von Seiten des Gewerbes wird besonders hervorgehoben, dass mit der Anpassung der SVAV keine Tariferhöhung und keine zusätzlichen Kosten einhergehen.

#### 4.1.1 Aufnahme der Bestimmungen für einen EETS

Die Vernehmlassungsteilnehmer argumentieren dahingehend, dass mit der Aufnahme der Bestimmungen für einen EETS die Abgabenerhebung bei ausländischen Fahrzeugen eine Vereinfachung und somit einen effizienten Ablauf erfahren würde, welcher sowohl zweckmässig als auch zeitgemäss sei. Unterstützt wird auch die Vereinheitlichung der Prozesse; all dies werde den wirtschaftlichen Bedürfnissen von Transporteuren und Behörden dienlich sein.

Eine Minderheit der Vernehmlassungsteilnehmer (*es, IGDHS*) wünscht sich, dass die Bestimmungen für einen EETS nicht vorerst auf ausländische Fahrzeuge beschränkt werden, sondern auch auf Schweizer Fahrzeuge Anwendung finden sollen. Es soll den Fuhrunternehmen aufgrund ihrer betrieblichen Voraussetzungen frei gestellt sein, ein für sie optimales System auszusuchen.

Die Aufnahme der Bestimmungen für einen EETS in die SVAV wird von niemandem abgelehnt.

#### 4.1.2 Verzicht auf Kontrolle der Anhängersensorik Erfassungsgerät

Die Mehrheit der Befürworter sieht beim künftigen Verzicht auf die Kontrolle der Anhängersensorik des Erfassungsgeräts eine Entlastung für die Strassenverkehrsämter.

Die beiden sich dagegen aussprechenden Vernehmlassungsteilnehmer (*SZ, VS*) gehen davon aus, dass dadurch sowohl ein Kontrollverlust als auch gewisse Risiken (Manipulation der Anhängersensorik, Funktionsfehler, Beeinträchtigung der digitalen Datenübermittlung) auf die Behörden zukommen werden.

#### 4.1.3 Verzinsung des ausstehenden Abgabebetrags nach der Verordnung des EFD über die Verzugs- und Vergütungszinssätze

Die wenigen Vernehmlassungsteilnehmer, die sich dazu äussern, machen geltend, dass die Vereinheitlichung der Verzugs- und Vergütungszinssätze innerhalb des Eidgenössischen Finanzdepartements (EFD) sinnvoll und nachvollziehbar sei und eine administrative Entlastung bringe. Diskussionspunkt ist lediglich der festgelegte Mindestbetrag in der Höhe von 100 Franken, welcher zum Teil als zu hoch angesetzt empfunden wird (*SP, VCS*).

Gegen die Neuausrichtung der Verzinsung spricht sich niemand aus.

#### 4.1.4 Ermittlung des Totalindex der Motorfahrzeugsteuern durch die EZV

Für die wenigen Vernehmlassungsteilnehmer (*BE, BS, SH, VD, es, SGV*), die sich dazu äussern, macht es Sinn, dass neu die EZV den Totalindex der Motorfahrzeugsteuern ermittelt, solange die Verlässlichkeit der Indexzahl gewährleistet werden kann.

Gegen die Neuregelung spricht sich niemand aus.

#### 4.1.5 Verzicht auf Gebührenerhebung bei Mahnungen im Anwendungsbereich SVAG

Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer befürwortet den Verzicht auf die Gebührenerhebung bei Mahnungen. Die Wenigen (*BL, GR, VD, es, SGV, ASTAG*) die sich dazu äussern, finden einen Ertragsausfall zwar bedauerlich, jedoch auch nachvollziehbar, da lediglich die von der Zollverwaltung ausschliesslich im Zusammenhang mit der LSVa erhobenen Mahngebühren aufgegeben werden. Zudem werde durch den Verzicht der Aufwand für die Fuhrunternehmen und die EZV reduziert.

Diejenigen Vernehmlassungsteilnehmer (*SZ, UR, SP, VCS, VöV*), die sich dagegen aussprechen, weisen darauf hin, dass Mahngebühren verursachergerecht sind. Das Erstellen einer Mahnung sei mit sehr viel Aufwand verbunden, welcher abgegolten werden müsse. Ein Verzicht auf eine Mahngebühr setze falsche Anreize.

#### 4.2 Stellungnahmen zu den Fragen in der Übersicht

Die nachfolgenden Kapitel beziehen sich auf die anlässlich der Vernehmlassung konkret gestellten Fragen, welche jeweils zitiert werden.

##### 4.2.1 Frage 1

##### 4.2.1.1 Fragestellung

**Sind Sie damit einverstanden, dass die Bestimmungen für einen «Europäischen Elektronischen Mautdienst» (EETS) in die SVAV aufgenommen werden?**

(Art. 13a, 26a - 26f [neu])

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

##### 4.2.1.2 Auswertung

Allgemeine Einteilung	ja	nein	keine Äusserung
1 Kantone	20	0	4
2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0
3 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	3	0	1
4 Verkehrsverbände	3	0	0
5 übrige Organisationen und Interessierte	4	0	0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>5</b>

Von den 24 Kantonen stimmen

- 20 Kantone (AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD) zu und
- 4 Kantone (GE, OW, VS, ZH) verzichten auf eine Stellungnahme.

Die SP stimmt zu.

Von den 4 gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft stimmen

- 3 Verbände (es, SGB, SGV) zu und
- 1 Verband (SLV) verzichtet auf eine Stellungnahme.

Die 3 Verkehrsverbände (ASTAG, VCS, VöV) stimmen alle zu.

Die 4 übrigen Organisationen und Interessierte (CP, FER, IGDHS, SCF) stimmen alle zu.

### 4.2.1.3 Stellungnahmen im Einzelnen

BS, BE, SO, SZ weisen darauf hin, dass dadurch die Abgabenerhebung bei ausländischen Fahrzeugen eine Vereinfachung erfahre. Unterstützt werde zudem die Vereinheitlichung von Prozessen und die Umsetzung sämtlicher dadurch erforderlichen Änderungen. BE, SZ ergänzen, dass die vorgesehenen Regelungen zweckmässig und zeitgerecht seien sowie den wirtschaftlichen Bedürfnissen von Transporteuren und Verwaltung Rechnung tragen würden. BS führt weiter aus, dass die Möglichkeit, ein einheitlicheres Abgabeverfahren einzuführen, ergriffen werden solle, da der Prozess dadurch wesentlich vereinfacht werden könne und die Ressourcen für andere Aufgabengebiete eingesetzt werden könnten. Anzumerken bleibe jedoch, dass die Kantonspolizei weiterhin auf den Datenzugriff bezüglich der Schwerverkehrsabgabe angewiesen sei. Diese Daten seien für die polizeilichen bzw. strafrechtlichen Ermittlungen unerlässlich. Weiterhin sei die Datenübertragung per EETS-Anbieter an die EZV zu ermöglichen sowie die Datenabfrage durch die Polizei (mittels Amtshilfe) weiterhin zu gewährleisten. Als die ARV<sup>5</sup> vollziehende Behörde sei der Kanton darauf angewiesen, dass der Zugriff zu den Daten der Schwerverkehrsabgabe ermöglicht werde, da diese Angaben für allfällige Ermittlungen unerlässlich seien.

TI ergänzt, dass, obwohl die Schweiz nicht dazu verpflichtet sei, die Richtlinie 2004/52/EG<sup>6</sup> (betreffend Interoperabilität) zu übernehmen, da sie weder in der EU noch im EWR sei, sie - die Schweiz - die Interoperabilität trotzdem gewährleiste. Der Kanton sei von der notwendigen Anpassung überzeugt. Die aktuelle Abgabenerhebung sei kompliziert und die Formalitäten hemmen den Warenfluss an der Grenze. Die vorgeschlagene Anpassung und die Änderungen vereinfachen die Erhebung der Abgabe (in Bezug auf die ausländischen Fahrzeuge) und haben keine Auswirkungen auf den Kanton. Dieser ist davon überzeugt, dass die aufgezeigten Verfahren für den Kanton zu niedrigeren Kosten führen werden.

GR ist der Meinung, dass die Anpassung der SVAV in erster Linie der Vereinfachung der Abgabenerhebung für ausländische Fahrzeuge diene. Die Abwicklung der betroffenen Fahrzeuge an der Grenze könne damit beschleunigt und die EZV administrativ entlastet werden.

Die SP weist darauf hin, dass die LSVA das einzige System in Europa sei, welches von der Fahrerin, vom Fahrer die Deklaration des zulässigen Gesamtgewichts des mitgeführten Anhängers oder Aufliegers fordere. Die Gewichtsdeklaration an einem Erfassungsgerät erfordere eine aufwändige Eingabe- und Anzeigefunktion. Die vorgeschlagene Anpassung führe zu einer einfacheren Erfassung und entspreche den technologischen Entwicklungen, die zu einem effizienteren System führten.

es, IGDHS halten fest, dass Interoperabilität mit dem EETS-System der EU dem Abbau eines «Handelshemmnisses» im Gütertransport entspreche. Dies erzeuge u.a. positive Externalitäten auf den gesamten Strassenverkehr (z.B. durch beschleunigte Abfertigung an der Grenze). Die neuen Bestimmungen seien aus gesamtwirtschaftlicher Sicht zu begrüssen, da sie die Interoperabilität zwischen der LSVA und dem EETS erhöhten und so eine effizientere Abgabenerhebung bei ausländischen Fahrzeugen ermöglichten. Gleichzeitig entspreche die Gebührenerhebung über privatwirtschaftliche EETS-Anbieter grundsätzlich einer schlanken, wettbewerbsorientierten Lösung. Allerdings müssten in einem solchen Modell die Zulassungskriterien der EZV für EETS-Anbieter prinzipieller Natur sein, damit der Wettbewerb unter denselben nicht eingeschränkt werde. IGDHS führt weiter aus, dass die vollständige

---

<sup>5</sup> Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1; SR 822.221)

<sup>6</sup> Richtlinie 2004/52/EG vom 29. April 2004 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft

## Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Konvergenz eines funktionierenden EETS und der LSVA im Rahmen der Konzeption LSVA III (2024) anzustreben sei. Das EETS müsse sich vorgängig allerdings in einer ca. fünfjährigen Pilotphase mit allfälligen Nachjustierungen bewährt haben.

Der SGV stellt fest, dass die Abgabenerhebung bei ausländischen Fahrzeugen vereinfacht und die Interoperabilität erhöht werden. Ausländischen Transporteuren werde gestattet, im Rahmen des EETS, Erfassungsdienstleister (EETS-Anbieter) zu beauftragen, die ihnen interoperable Erfassungsgeräte für die Erfassung und Deklaration der LSVA zur Verfügung stellten und die Zahlungsverpflichtung wahrnahmen. Erwartet würden dadurch Einsparungen von Kosten und eine Effizienzsteigerung des ganzen Erfassungssystems durch einen Abbau von Bürokratie. Es sei deshalb in den nächsten Jahren auf jegliche Tarifierhöhungen bei der LSVA zu verzichten.

Der VCS weist darauf hin, dass die Integration des EETS eine logische Konsequenz der technologischen Entwicklung sei und die Erhebung der LSVA vereinfachen werde. Da die Tarife gleich bleiben werden, würde der Transit durch die Schweiz nicht attraktiver, da bei der Wahl der Fahrtroute andere Faktoren ausschlaggebend seien.

Der ASTAG nimmt zur Kenntnis, dass EETS richtige und wichtige Ziele verfolge, weil damit die Administration effizienter und, als direkte Folge davon, der Aufwand abnehmen werde.

CP, FER zeigen sich zufrieden, dass der Bund bereit sei, die von der EU zur Verfügung gestellten technologischen Mittel, in Form des EETS, zu nutzen. Dies werde die Erhebung der LSVA erleichtern. FER ist der Meinung, dass das EETS richtige und wichtige Ziele, die eine effizientere Verwaltung ermöglichen, verfolge. CP weist darauf hin, dass in Absatz 2 zu Artikel 26a und in Absatz 1 Buchstabe b zu Artikel 26b SVAV die Form des Nachweises zu erwähnen sei. Diese Verfahren seien unverzichtbar, um eine adäquate Erhebung der Abgabe bei ausländischen Fuhrhaltern sicherzustellen. Es scheine daher wichtig, dass jegliche Massnahmen ergriffen werden, um unklare Situationen in diesem Bereich zu vermeiden, siehe eine ungleiche Behandlung im Vergleich zu Schweizer Fuhrhaltern.

### 4.2.2 Frage 2

#### 4.2.2.1 Fragestellung

**Sind Sie damit einverstanden, dass die Bestimmungen für einen «Europäischen Elektronischen Mautdienst» (EETS) vorerst auf ausländische Fahrzeuge beschränkt werden?**

(Art. 26a - 26f [neu]; Erläuterungen Ziff. 1.1.3, S. 6)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

#### 4.2.2.2 Auswertung

Allgemeine Einteilung	ja	nein	keine Äusserung
1 Kantone	20	0	4
2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0
3 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2	1	1
4 Verkehrsverbände	3	0	0
5 übrige Organisationen und Interessierte	3	1	0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>29</b>	<b>2</b>	<b>5</b>

## Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung

---

Von den 24 Kantonen stimmen

- 20 Kantone (AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD) zu und
- 4 Kantone (GE, OW, VS, ZH) verzichten auf eine Stellungnahme.

Die SP stimmt zu.

Von den 4 gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft stimmen

- 2 Verbände (SGB, SGV) zu,
- 1 Verband (es) sprechen sich dagegen aus und
- 1 Verband (SLV) verzichtet auf eine Stellungnahme.

Die 3 Verkehrsverbände (ASTAG, VCS, VöV) stimmen alle zu.

Von den 4 übrigen Organisationen und Interessierte stimmen

- 3 Organisationen und Interessierte (CP, FER, SCF) zu und
- 1 Organisation (IGDHS) und Interessierte spricht sich dagegen aus.

### 4.2.2.3 Stellungnahmen im Einzelnen

BS weist darauf hin, dass grundsätzlich ein möglichst einheitlicher Prozess geschaffen werden solle, der sowohl inländische wie auch ausländische Fahrzeuge im gleichen Umfang bindet. Dies würde eine weitere Vereinfachung im Abgabeverfahren ermöglichen. Allerdings überzeugten die Argumente des Erläuterungsberichts, dass das EETS vorerst nur auf ausländische Fahrzeuge anzuwenden sei. Da die Erfassungsgeräte, die in inländischen Fahrzeugen mitgeführt werden, noch bis 2024 funktionstüchtig sind und die Systemumstellung auf EETS mit weiteren Problemen verknüpft wäre, erscheine die Begrenzung auf ausländische Fahrzeuge als angemessen. Ausserdem komme hinzu, dass die Erfassungsgeräte der Zollverwaltung für inländische Fahrzeuge eine höhere Erfassungssicherheit gewährleisten als diejenigen, welche von den EETS-Anbietern angeboten werden. Im Falle der ausländischen Fahrzeuge sei dies jedoch unbedenklich, da sie aufgrund des Kabotageverbots ein geringeres Erfassungsrisiko als inländische darstellten und die Erfassungssicherheit durch die Einführung der EETS-Erfassungsgeräte gegenüber dem manuellen System der Abfertigungsterminals deutlich erhöht werde. Die Erfahrungen mit den EETS-Anbietern und den Erfassungsgeräten könnten in Zukunft genutzt werden, um zu entscheiden, ob auch inländische Fahrzeuge mit EETS-Erfassungsgeräten ausgerüstet werden sollen.

TI fordert, dass für in der Schweiz immatrikulierte Fahrzeuge die gleichen Massnahmen zu prüfen seien, um Fahrten im Ausland in Ländern mit elektronischem Mautsystem zu erleichtern.

Die SP führt an, dass für inländische Fahrzeuge ein Erfassungsgeräteobligatorium bestehe und die Abgabe des Erfassungsgeräts *emotach* kostenlos erfolge. Ein Einsatz des EETS für inländische Fahrzeuge sei aus Gründen des Investitionsschutzes nicht sinnvoll. 2010 seien rund 80'000 *emotach* für die Ausrüstung der inländischen Fahrzeuge beschafft worden. Ihre Lebensdauer ende 2024. Dieser Bestand solle aufgebraucht werden, was die SP als sinnvoll erachte. Eine künftige neue Generation von Geräten solle aber aus Gründen der Effizienz in Kooperation bzw. Koordination mit der EU entwickelt bzw. beschafft werden.

es hält fest, dass aus gesamtwirtschaftlicher Sicht für inländische Unternehmen von vornherein Wahlfreiheit bestehen sollte. Dies gelte für die Wahl der Abrechnungsmethode und für die Wahl des Erfassungsgeräts. Jeder inländische Marktteilnehmer solle aufgrund seiner betrieblichen Voraussetzungen das für ihn optimale System frei wählen können. Fahre z.B. ein grenznahe Logistik-Unternehmen vorwiegend ins Ausland und sei damit ohnehin mit dem EETS vertraut, könne es für dieses Unternehmen die Prozesse durchaus vereinfachen, wenn es auch in der Schweiz die Maut-Abrechnung über das europäische System vornehmen könne (auch wenn die Anschaffung im Gegensatz zum LSVA-Gerät selbst bezahlt wer-

## Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung

---

den müsse). Andererseits bestünden innerhalb der Branche gewisse technische Vorbehalte gegenüber dem EETS-Gerät, welches als «Grundprogrammierung» immer die höchste zulässige Gewichtslimite (40t) aufweise und deshalb die Verwendung des Fuhrparks in verschiedenen Kompositionen unattraktiv mache. Beim LSVA-Gerät bestehe keine solche Voreinstellung, das relevante Gewicht müsse manuell eingegeben werden, was aus Sicht der Branche vorteilhaft sei. In diesem Sinne solle das LSVA-Erfassungsgerät als technisch flexiblere Variante immer eine Option bleiben. Zudem gelte es, diese Flexibilität bei der Beschaffung neuer Geräte nach 2024 zu erhalten.

Der SGV stellt sich die Frage, wie im Bericht das «vorerst» in Bezug auf einen Nicht-Einsatz des EETS für inländische Fahrzeuge zu verstehen sei. Da für inländische Fahrzeuge ein Erfassungsbefehl herrsche und die Abgabe des Erfassungsgeräts *emotach* kostenlos erfolge, bestehe derzeit keinen Anlass, die inländischen Transporteure ans EETS-System zu verweisen. Das wäre mit Kosten (z.B. für Informatikanpassungen) verbunden. Die *emotach*-Geräte haben eine Lebensdauer von bis 2024. Längerfristig und nach Prüfung der Erfahrungen mit dem EETS-Modell könne es aber Sinn machen, das EETS-Modell auch für inländische Fahrzeuge verfügbar zu machen. Den inländischen Transporteuren sei der Nutzen aufzuzeigen.

Der VCS äussert den Wunsch, dass die aktuelle LSVA-Erhebungstechnologie bis zu ihrer Amortisation im Jahr 2024 beibehalten werde. Auf lange Sicht sei es wichtig, dass die Schweiz das Erhebungssystem der EU adaptiere, um Synergien zu erzielen.

ASTAG, SCF weisen darauf hin, dass, sollte nach Ablösung des heutigen LSVA-Erfassungsgerätes *emotach* ein Nachfolgegerät evaluiert und beschafft werden, die heutigen Bedienfunktionen des *emotach* eins zu eins in das Nachfolgegerät einfließen müssen. Eine „Grundprogrammierung“ auf die höchstzulässige Gewichtslimite (zurzeit 40 Tonnen) – wie es im EETS-Gerät vorgesehen sei und erst durch eine Gerätemanipulation verändert werden könne – sei für Schweizer Fahrzeughalter aufgrund der verschiedenen Einsatzarten von Fahrzeugen, Anhängern und Sattelanhängern nicht zweckmässig.

Die IGDHS stellt sich die Frage, weshalb für inländische Unternehmen nicht die Möglichkeit bestehe, die Maut-Abrechnung ebenfalls mittels des EETS vorzunehmen. Parallele Strukturen bestehen mit der neuen Regelung ohnehin. Coop zum Beispiel fahre nicht oder wenig ins Ausland. Für einen Schweizer Transporteur hingegen, der oft im Ausland unterwegs sei und das EETS bereits verwende, dürfte eine einheitliche Maut-Abrechnung zu vereinfachten Arbeitsabläufen führen.

### 4.2.3 Frage 3

#### 4.2.3.1 Fragestellung

Sind Sie damit einverstanden, dass die kantonale Vollzugsbehörde bzw. Betriebe und Organisationen, die zur Nachprüfung von Erfassungsgeräten ermächtigt sind, bei den periodischen Fahrzeugprüfungen die Anhängersensorik des Erfassungsgeräts nicht mehr kontrollieren (Aufhebung der Bestimmung)?

(Art. 16 Abs. 4)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

#### 4.2.3.2 Auswertung

Allgemeine Einteilung	ja	nein	keine Äusserung
1 Kantone	18	2	4
2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0
3 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2	0	2
4 Verkehrsverbände	3	0	0
5 übrige Organisationen und Interessierte	4	0	0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>6</b>

Von den 24 Kantonen stimmen

- 18 Kantone (AG, AI, AR, BE, BL, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, SG, SH, SO, TI, UR, VD) zu und
- 2 Kantone (SZ, VS) sprechen sich dagegen aus und
- 4 Kantone (BS, NW, OW, ZH) verzichten auf eine Stellungnahme.

Die SP stimmt zu.

Von den 4 gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft stimmen

- 2 Verbände (es, SGV) zu und
- 2 Verbände (SGB, SLV) verzichten auf eine Stellungnahme.

Die 3 Verkehrsverbände (ASTAG, VCS, VöV) stimmen alle zu.

Die 4 übrigen Organisationen und Interessierte (CP, FER, IGDHS, SCF) stimmen alle zu.

#### 4.2.3.3 Stellungnahmen im Einzelnen

BS heisst die Aufhebung der Bestimmung willkommen, sofern eine korrekte Überprüfung erfolgen könne.

GE unterstreicht, dass diese Massnahme die Arbeitsbelastung des Strassenverkehrsamtes bei den periodischen Prüfungen der schweren Fahrzeuge entlaste.

SH weist darauf hin, dass dies praktisch keinen Einfluss auf die periodischen Fahrzeugprüfungen des Strassenverkehrsamtes habe.

SG gibt zu bedenken, dass aus polizeilicher Sicht ein Kontrollmittel zur Vermeidung von Fehlerquellen und Manipulationen verloren gehe.

## Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung

SZ begrüsst den Entfall der manuellen Kontrolle und die damit verbundene Entlastung der Zulassungsbehörde. SZ weist jedoch darauf hin, dass eine Fernanalyse mittels ausschliesslich elektronischer/digitaler Überwachungsfunktion auch Risiken berge, zum Beispiel mechanische Funktionsfehler, Manipulation der Anhänger Sensorik oder Beeinträchtigung der digitalen Datenübermittlung. SZ regt an, dass die Anhänger Sensorik der Erfassungsgeräte künftig mittels manuellen Stichproben am Fahrzeug geprüft werden solle. Eine auf Stichproben basierende manuelle Funktionskontrolle reduziere das Funktionsfehler- und Missbrauchsrisiko.

VS ist der Meinung, dass die Kontrolle der Anhängersensorik notwendig sei.

Die SP weist darauf hin, dass die bestehende Überwachungsfunktion eine Analyse durch die EZV ermögliche. Anlässlich der periodischen Fahrzeugprüfung müsse die zur Aufhebung vorgeschlagene Kontrolle deshalb nicht mehr durchgeführt werden.

### 4.2.4 Frage 4

#### 4.2.4.1 Fragestellung

Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Verzinsung des ausstehenden Abgabebetrags sinngemäss nach der Verordnung des EFD vom 11. Dezember 2009<sup>7</sup> über die Verzugs- und Vergütungszinssätze und nicht mehr nach der Verordnung des EFD vom 10. Dezember 1992<sup>8</sup> über die Fälligkeit und Verzinsung der direkten Bundessteuer richtet?

(Art. 25 Abs. 4 und 5)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

#### 4.2.4.2 Auswertung

Allgemeine Einteilung	ja	nein	keine Äusserung
1 Kantone	17	0	7
2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0
3 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	3	0	1
4 Verkehrsverbände	3	0	0
5 übrige Organisationen und Interessierte	4	0	0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>8</b>

Von den 24 Kantonen stimmen

- 17 Kantone (AG, AI, AR, BE, BL, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SG, SO, SZ, TI, UR, VD) zu und
- 7 Kantone (BS, GE, NW, OW, SH, VS, ZH) verzichten auf eine Stellungnahme.

Die SP stimmt zu.

<sup>7</sup> SR 641.207.1

<sup>8</sup> SR 642.124

## Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Von den 4 gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft stimmen

- 3 Verbände (es, SGB, SGV) zu und
- 1 Verband (SLV) verzichtet auf eine Stellungnahme.

Die 3 Verkehrsverbände (ASTAG, VCS, VöV) stimmen alle zu.

Die 4 übrigen Organisationen und Interessierte (CP, FER, IGDHS, SCF) stimmen alle zu.

### 4.2.4.3 Stellungnahmen im Einzelnen

GR ist der Ansicht, dass die Vereinheitlichung der Vergütungs- und Verzugszinssätze innerhalb des EFD sinnvoll und nachvollziehbar sei. Der jährliche Zinsausfall von netto rund 15'000 Franken sei marginal und angesichts der administrativen Erleichterung der EZV vernachlässigbar.

Die SP weist darauf hin, dass der Minimalbeitrag für die Anwendung der Zinssätze substantiell gesenkt werden sollte.

es hält fest, dass diese Anpassung insbesondere aus ordnungspolitischer Sicht begrüsst werde, ebenso wie die damit verbundene Einführung eines Mindestbetrags für Verzugszinssen, welche eine administrative Entlastung ermögliche.

Der VCS vertritt die Meinung, dass der Mindestbetrag für die Zinsanwendung jedoch auf 50 Franken gesenkt werden sollte.

Der ASTAG nimmt zur Kenntnis, dass auf die Schweizer Transportunternehmen keine Mehrkosten zukommen, dieselben sogar geringfügig abnehmen würden.

### 4.2.5 Frage 5

#### 4.2.5.1 Fragestellung

**Sind Sie damit einverstanden, dass neu die Zollverwaltung gestützt auf die Angaben der Eidgenössischen Finanzverwaltung und des Bundesamtes für Statistik den Totalindex der Motorfahrzeugsteuern ermittelt?**

(Art. 40 Abs. 5)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

#### 4.2.5.2 Auswertung

Allgemeine Einteilung	ja	nein	keine Äusserung
1 Kantone	19	0	5
2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0
3 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2	0	2
4 Verkehrsverbände	3	0	0
5 übrige Organisationen und Interessierte	4	0	0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>7</b>

## Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung

---

Von den 24 Kantonen stimmen

- 19 Kantone (AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SH, SG, SO, SZ, TI, UR, VD) zu und
- 5 Kantone (GE, NW, OW, VS, ZH) verzichten auf eine Stellungnahme.

Die SP stimmt zu.

Von den 4 gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft stimmen

- 2 Verbände (SGB, SGV) zu und
- 2 Verbände (es, SLV) verzichten auf eine Stellungnahme.

Die 3 Verkehrsverbände (ASTAG, VCS, VöV) stimmen alle zu.

Die 4 übrigen Organisationen und Interessierte (CP, FER, IGDHS, SCF) stimmen alle zu.

### 4.2.5.3 Stellungnahmen im Einzelnen

BE, BS, SH vertreten die Meinung, dass es Sinn mache, dass, nachdem die Eidgenössische Steuerverwaltung den Totalindex der Motorfahrzeugsteuern seit einigen Jahren nicht mehr ermittle, die Zollverwaltung gestützt auf die Angaben der Eidgenössischen Finanzverwaltung und des Bundesamtes für Statistik den Totalindex der Motorfahrzeugsteuern ermittle.

BE ergänzt, dass der Index für den interkantonalen Steuervergleich von Nutzen sei. BS weist zusätzlich darauf hin, dass dies wie vorgeschlagen oder auf anderem Weg erfolgen könne.

VD kann sich damit einverstanden erklären, vorausgesetzt, dass dies keine negativen Auswirkungen auf die Berechnung des Betrags habe, der dem Kanton zustehe. Aufgrund des Berichts sei es nicht möglich, etwaige Auswirkungen beurteilen zu können. Die Zollverwaltung müsse sicherstellen, dass sie über die genauen Zahlen der Motorfahrzeugsteuern verfüge.

es hält fest, dass solange die Verlässlichkeit der Indexzahl gewährleistet bleibe, es aus Sicht der Wirtschaft irrelevant sei, wer sich innerhalb der Bundesverwaltung für die Ermittlung zuständig zeichne.

Der SGV verlangt, dass die Verlässlichkeit weiter gewährleistet sei und die Prozedur der Erhebung weder aufwändiger noch kostenintensiver werde.

### 4.2.6 Frage 6

#### 4.2.6.1 Fragestellung

**Sind Sie damit einverstanden, dass die Zollverwaltung im Anwendungsbereich des SVAG für Mahnungen keine Gebühren mehr erhebt?**

(Art. 45 Abs. 4)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

#### 4.2.6.2 Auswertung

Allgemeine Einteilung	ja	nein	keine Äusserung
1 Kantone	15	2	7
2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	0	1	0
3 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2	0	2
4 Verkehrsverbände	1	2	0
5 übrige Organisationen und Interessierte	4	0	0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>9</b>

Von den 24 Kantonen stimmen

- 14 Kantone (AG, AI, AR, BE, BL, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SG, SO, TI, VD) zu und
- 2 Kantone (SZ, UR) sprechen sich dagegen aus und
- 7 Kantone (BS, GE, NW, OW, SH, VS, ZH) verzichten auf eine Stellungnahme.

Die SP spricht sich dagegen aus.

Von den 4 gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft stimmen

- 2 Verbände (es, SGV) zu und
- 2 Verbände (SGB, SLV) verzichten auf eine Stellungnahme.

Von den 3 Verkehrsverbänden stimmt

- 1 Verband (ASTAG) zu und
- 2 Verbände (VCS, VöV) sprechen sich dagegen aus.

Die 4 übrigen Organisationen und Interessierte (CP, FER, IGDHS, SCF) stimmen alle zu.

#### 4.2.6.3 Stellungnahmen im Einzelnen

BL weist darauf hin, dass die Nutzung von elektronischen Medien oder die von Institutionen (Banken) bereitgestellten Systeme den Kunden ermöglichen, die Fälligkeit von Zahlungsverpflichtungen rechtzeitig zu erfüllen; auch bei wiederkehrenden Zahlungen, wenn die Beauftragung einmal im System angelegt wurde. Die Zollverwaltung könne – wie bei der Motorfahrzeugkontrolle – den Mahnlauf elektronisch einrichten und ohne Personaleinsatz hierfür eine kostendeckende Pauschalgebühr für die Hard- und Software erheben. Bei Dauerkunden und/oder der Zahlung via E-Rechnungen können die Mahngebühren den sonstigen Zahlungen zugeschrieben werden. Die Anzahl der bisherigen Mahnungen sei für die Beurteilung jedoch entscheidend; diese sei der Motorfahrzeugkontrolle nicht bekannt. Dass die Mahnge-

## Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung

---

bühren als Busse aufgefasst würden, sei ein individuelles, subjektives Empfinden der Kunden, die ihrerseits evtl. auch Mahngebühren erheben und bei Privatinstitutionen (Telefon usw.) auch klaglos bereit seien, diese zu bezahlen.

GR ist der Ansicht, dass der Ertragsausfall durch den Verzicht auf die Erhebung von Mahngebühren zwar bedauerlich sei, es sei jedoch nachvollziehbar, dass die heute von der EZV ausschliesslich im Zusammenhang mit der LSVA erhobenen Mahngebühren aufgegeben werden sollen. Immerhin könne damit ein wesentlicher Konfliktpunkt mit den Kunden beseitigt werden und die EZV werde erheblich entlastet.

SZ hält fest, dass die Abschaffung der Mahngebühren bei der LSVA und der damit verbundene Minderertrag von rund 0,8 Millionen Franken auf Unverständnis stosse. Die vom Staat bezogenen Leistungen sollten vom Verursacher- und Verrichtungsprinzip her fristgerecht bezahlt werden. Ein Zahlungsverzug führe zu Mehraufwand in der Verwaltung, der durch den Besteller abgegolten werden müsse. Es bestehe ferner das Risiko, dass durch eine zusätzliche Auflockerung der Mahngebührenpolitik bei der Eidgenössischen Zollverwaltung die Zahlungsmoral der Kundschaft sinke. Die Begründung, dass es sich bei der Abschaffung der Mahngebühren um marginale Mindereinnahmen handle, ist im Verhältnis zu den gesamten LSVA-Einnahmen wohl anschaulich dargelegt, könne jedoch nicht als Beweggrund für die beim Zahlungsverzug entstehenden Mehraufwände zur Abwälzung auf den Staat verwendet werden. Auch das Argument der aus den Mahngebühren resultierenden Kundenkonflikte könne so nicht geltend gemacht werden. Die Kundenbeziehung sei für jede Steuererhebung eine wichtige Komponente, diese dürfe jedoch nicht zum Anlass für eine Lastenverschiebung auf den öffentlichen Bereich verwendet werden. Die Erhebung der Mahngebühren bei der LSVA solle belassen werden und diese im Zuge der Gleichsetzung auf das gesamte Zollgeschäft ausgeweitet werden. UR hält dazu ebenfalls fest, dass Mahngebühren verursachergerecht seien; das Erstellen einer Mahnung sei mit Aufwand verbunden, der abgegolten werden sollte. Auf die Erhebung von Mahngebühren sollte daher nicht generell verzichtet werden.

VD geht davon aus, dass dies die Erhebung und das Einziehen der LSVA und Entscheide betreffend Kontrollschildeinzüge aufgrund von Nichtbezahlen der LSVA erleichtern könne, indem sich der Kunde in einer besseren Stellung fühle.

Die SP weist darauf hin, dass, auch wenn die LSVA die einzige von der EZV erhobene Abgabe sei, bei der Mahngebühren erhoben werden, die Mahngebühr nicht wie vorgeschlagen aufgehoben werden solle. Rechnungen sollten pünktlich bezahlt und Fahrleistungen fristgerecht deklariert werden.

es hält fest, dass die Anpassung sehr positiv bewertet werde – sie reduziere nicht nur für die Unternehmen, sondern auch für die EZV den Aufwand und verhindere teure Leerläufe, wie z.B. sich akkumulierende Gebührenrechnungen.

Der SGV unterstützt die Abschaffung von Gebühren, zumal sie sowohl der EZV als auch den Transporteuren Umtriebe und zusätzlichen Aufwand bescherten.

Dem VCS scheint es wichtig, dass Rechnungen innerhalb der vorgeschriebenen Frist bezahlt werden.

Der ASTAG nimmt zur Kenntnis, dass auf die Schweizer Transportunternehmen keine Mehrkosten zukommen, dieselben sogar geringfügig abnehmen würden.

Der VöV weist darauf hin, dass sich bei den Mindereinnahmen bei den Mahngebühren die Frage stelle, wo die Einnahmen wegfielen. Eine Minderung der Einnahmen aus der LSVA für den Bahninfrastrukturfonds von 760'000 Franken könne nicht als marginal bezeichnet werden. Es bestehe das Risiko eines falschen Anreizsystems, was der Wettbewerbsfähigkeit des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Schiene schwäche. Deshalb müsse die Gebühr beibehalten werden.

### 4.3 Übrige Stellungnahmen

FR stellt den Antrag, dass sich der Bund bei nächster Gelegenheit Gedanken über eine mögliche Kompensation bei der Abgabe für Fahrzeuge mit elektrischen Antrieb machen solle. Durch die Erstattung der Mineralölsteuer bei Fahrzeugen, die im konzessionierten Verkehr eingesetzt würden, werde der Anreiz geschaffen, anstatt Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren anzuschaffen. Dies stehe der Energiepolitik 2050 diametral entgegen.

GE weist darauf hin, dass die vorgeschlagenen Anpassungen punktuelle Auswirkungen auf die Aktivitäten des Kantons haben. Das Gewähren der aufschiebenden Wirkung bei Beschwerden gegen kantonale Verfügungen scheinere rechtens.

GR ist der Ansicht, dass die Kantone im Wesentlichen mit gleichbleibenden LSVA-Einnahmen rechnen können. Sie erfahren selber auch punktuell administrative Entlastungen, was zu begrüßen sei.

SZ hält fest, dass der bisherige Aufwand für die Bearbeitung von Anfragen, welche die der pauschalen Abgabe unterliegenden Leasingfahrzeuge betreffe, marginal war.

Der SLV gibt seiner Zufriedenheit darüber Ausdruck, dass die Solidarhaftung für die Pauschale Schwerverkehrsabgabe gestrichen werde. Hingegen liesse sich das Resultat zur Eintreibung von Rückständen bei der LSVA noch markant verbessern, wenn die EZV Leasinggesellschaften, welche das Leasinggeschäft nicht vor Vertragsabschluss bei ihr anmeldeten, ebenfalls Informationen über allfällige Rückstände des Leasingnehmers abgäben, wenn dazu eine Vollmacht und Einwilligungserklärung des Leasingnehmers vorlägen. Dies sei bedauernswerterweise heute nicht der Fall. Die Leasinggesellschaft würde aber auch ohne Voranmeldung des Leasingvertrages natürlich sofort den Leasingnehmer auffordern, die Ausstände zu bezahlen unter der Androhung, dass sie sonst den Leasingvertrag kündige. Tue sie dies, so könne sie sich immerhin der Solidarhaftung für künftige LSVA entschlagen. In den meisten Fällen würde damit aber der Druck auf den Leasingnehmer erhöht, seinen Zahlungspflichten gegenüber der OZD nachzukommen. Es läge demnach im bestverstandenen Interesse der EZV selbst, bei Vorliegen einer Vollmacht und Einverständniserklärung auch dann Auskünfte über Rückstände zu geben, wenn der Leasingvertrag vor seinem Abschluss nicht angemeldet wurde.

es hält fest, dass Bund und Parlament die Notwendigkeit einer umfassenden Modernisierung des Zollwesens erkannt und entsprechende Ressourcen für die Umsetzung des Programms DaziT bereitgestellt habe. In diesem Sinne werde begrüsst, dass mittels Änderung der SVAV nun auch die Abfertigung des Schwerverkehrs auf der Strasse vereinfacht werden solle. Effizienzsteigerung und Kosteneinsparungen für die Verwaltung müssten auch den Unternehmen zu Gute kommen. Tarifierhöhungen bei der LSVA seien zu vermeiden.

Der SGV erwartet dadurch Einsparungen von Kosten und eine Effizienzsteigerung des ganzen Erfassungssystems durch einen Abbau von Bürokratie. Der SGV fordert deshalb, in den nächsten Jahren auf jegliche Tarifierhöhungen bei der LSVA zu verzichten. Mittelfristig sollen auch die Schweizer Unternehmen Freiheit bei der Systemwahl haben und jenes wählen, das ihre Bedürfnisse am besten abdecke.

ASTAG, FER nehmen zur Kenntnis, dass durch die vorgeschlagenen Änderungen keine Tarifanpassungen erfolgen. FER fügt weiter hinzu, dass für die Schweizer Fuhrunternehmen keine zusätzlichen Kosten entstehen.

Der CP weist darauf hin, dass sie sich immer damit einverstanden erklären können, wenn Vereinfachungen eingeführt werden.

## 5 Anhang I

### Verzeichnis der an der Vernehmlassung teilgenommenen Kantone, Parteien, Verbände und Organisationen

#### Kantone

1. - 24. AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZH

#### In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

25. Sozialdemokratische Partei der Schweiz SP

#### Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

---

#### Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

26. economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen es  
27. Schweizerischer Gewerbeverband SGV  
28. Schweizerischer Gewerkschaftsbund SGB  
29. Schweizerischer Leasingverband SLV

#### Verkehrsverbände

30. Schweizer Nutzfahrzeugverband ASTAG  
31. Verband öffentlicher Verkehr VöV  
32. Verkehrs-Club der Schweiz VCS

#### Weitere

33. Centre Patronal CP  
34. Fédération des Entreprises Romandes FER  
35. IG Detailhandel Schweiz IGDHS  
36. Verband des Schweizerischen Früchte-, Gemüse- und Kartoffelhandels, SWISSCOFEL SCF

## 6 Anhang II

### Fragen an die Vernehmlassungsteilnehmenden

Die Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer werden gebeten, ihre Stellungnahmen anhand des vorliegenden Fragebogens, der ebenfalls im Word-Format bereitgestellt wurde, zu verfassen.

#### Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton:  Partei:  Verband, Organisation:  Übrige:

Name:
Adresse:

### Änderungen der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV)

Sind Sie damit einverstanden, dass die Bestimmungen für einen «Europäischen Elektronischen Mautdienst» (EETS) in die SVAV aufgenommen werden?

(Art. 13a, 26a - 26f [neu])

JA  NEIN  keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:
--------------

Sind Sie damit einverstanden, dass die Bestimmungen für einen «Europäischen Elektronischen Mautdienst» (EETS) vorerst auf ausländische Fahrzeuge beschränkt werden?

(Art. 26a - 26f [neu]; Erläuterungen Ziff. 1.1.3, S. 6)

JA  NEIN  keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:
--------------

Sind Sie damit einverstanden, dass die kantonale Vollzugsbehörde bzw. Betriebe und Organisationen, die zur Nachprüfung von Erfassungsgeräten ermächtigt sind, bei den periodischen Fahrzeugprüfungen die Anhängersensorik des Erfassungsgeräts nicht mehr kontrollieren (Aufhebung der Bestimmung)?

(Art. 16 Abs. 4)

JA  NEIN  keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:
--------------

## Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung

---

Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Verzinsung des ausstehenden Abgabebetrags sinngemäss nach der Verordnung des EFD vom 11. Dezember 2009<sup>1</sup> über die Verzugs- und Vergütungszinssätze und nicht mehr nach der Verordnung des EFD vom 10. Dezember 1992<sup>2</sup> über die Fälligkeit und Verzinsung der direkten Bundessteuer richtet?

(Art. 25 Abs. 3 und 4)

JA  NEIN  keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Sind Sie damit einverstanden, dass neu die Zollverwaltung gestützt auf die Angaben der Eidgenössischen Finanzverwaltung und des Bundesamtes für Statistik den Totalindex der Motorfahrzeugsteuern ermittelt?

(Art. 40 Abs. 5)

JA  NEIN  keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Sind Sie damit einverstanden, dass die Zollverwaltung im Anwendungsbereich des SVAG für Mahnungen keine Gebühren mehr erhebt?

(Art. 45 Abs. 4)

JA  NEIN  keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Weitere Bemerkungen?

Bitte den ausgefüllten Fragebogen einreichen an:

[lsvaausland@ezv.admin.ch](mailto:lsvaausland@ezv.admin.ch)

oder

Oberzolldirektion, Sektion LSWA ausl. Fahrzeuge, PSVA, Vignette, Monbijoustrasse 91, 3003 Bern

---

<sup>1</sup> SR 641.207.1

<sup>2</sup> SR 642.124