



Bern, 27. Januar 2016

Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Ergebnisbericht über die Anhörung

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	2
2	Anhörungsteilnehmende und Vorbemerkungen über die Zusammenstellung der Eingaben.....	2
3	Vorgehen bei der Auswertung der Stellungnahmen	3
4	Allgemeine Haltung zur Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung	3
5	Zusammenstellung der Anhörungseingaben zu den einzelnen Fragen	4
5.1	Frage 1.1 - Zivilschutzfahrzeuge.....	4
5.2	Frage 1.2 - Flughafentransferfahrten	5
5.3	Frage 1.3 - Aufbewahrung von Unterlagen (Verwendungsverpflichtung)	6
5.4	Frage 1.4 - Berechnung des massgebenden Gewichts	7
5.5	Frage 1.5 - Zeichen an Anhängern mit Wechselschildern	9
5.6	Frage 1.6 - Rückerstattung für gemietete Fahrzeuge des Militärs und des Zivilschutzes	11
5.7	Frage 1.7 - Verhinderung der Weiterfahrt und Beschlagnahmung	12
5.8	Frage 1.8 - Gebühren der Zollverwaltung	13
5.9	Weitere Bemerkungen zur Änderung der SVAV	14
5.10	Frage 2.1 - LSVA-Pflicht für Fahrzeuge mit Händlerschildern	15
5.11	Frage 2.2 - Lieferwagen mit einer Anhängelast von über 3.5 Tonnen	17
	Anhang 1: Übersicht der erhaltenen Stellungnahmen	19
	Anhang 2: Detaillierte Auswertung der Fragen.....	21

Tabellenverzeichnis

Auswertung 1: Übersicht eingegangene Schreiben bzw. Stellungnahmen	2
Auswertung 2: Frage 1.1 - Zivilschutzfahrzeuge.....	4
Auswertung 3: Frage 1.2 - Flughafentransferfahrten	5
Auswertung 4: Frage 1.3 - Aufbewahrung von Unterlagen (Verwendungsverpflichtung).....	6
Auswertung 5: Frage 1.4 - Berechnung des massgebenden Gewichts.....	7
Auswertung 6: Frage 1.5 - Zeichen an Anhängern mit Wechselschildern.....	9
Auswertung 7: Frage 1.6 - Rückerstattung für gemietete Fahrzeuge des Militärs und des Zivilschutzes	11
Auswertung 8: Frage 1.7 - Verhinderung der Weiterfahrt und Beschlagnahmung	12
Auswertung 9: Frage 1.8 - Gebühren der Zollverwaltung	13
Auswertung 10: Frage 2.1 - LSVA-Pflicht für Fahrzeuge mit Händlerschilder	15
Auswertung 11: Frage 2.2 - Lieferwagen mit einer Anhängelast von über 3.5 Tonnen.....	17

1 Ausgangslage

Die Eidgenössische Zollverwaltung führte vom 17. Dezember 2012 bis zum 27. März 2013 eine Anhörung zu einem Änderungsentwurf der Schwerverkehrsabgabeverordnung¹ durch. Mit der vorliegenden Revision sollen u.a. verfahrenstechnische Anpassungen vorgenommen sowie die Möglichkeit geschaffen werden, Massnahmen zur Verhinderung und Aufdeckung von Missbrauch zu ergreifen.

2 Anhörungsteilnehmende und Vorbemerkungen über die Zusammenstellung der Eingaben

Zur Teilnahme wurden insgesamt 61 Anhörungsadressaten wie die Kantone (zuständige Dienststellen), das Fürstentum Liechtenstein, gesamtschweizerische Dachverbände, Verbände aus dem Bereich Verkehr und weitere Organisationen eingeladen. Von den direkt begrüßten Anhörungsadressaten haben 2 ausdrücklich auf eine Stellungnahme verzichtet. 23 haben keine Stellungnahme eingereicht. Zusätzlich zu den jeweiligen kantonalen Stellungnahmen haben sich kantonale Verwaltungseinheiten sowie weitere nicht offiziell eingeladene Verbände und Organisationen zum Gegenstand der öffentlichen Anhörung geäußert. Details können dem Anhang 1 entnommen werden.

Bis zum 27. März 2013 sind insgesamt 47 Schreiben eingegangen, wovon 45 Anhörungsteilnehmer sich konkret zu den Änderungen geäußert haben: 26 Kantone, 3 zusätzliche kantonale Verwaltungseinheiten, 4 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft, 8 Verbände aus dem Bereich Verkehr sowie 4 übrige Organisationen.

	angeschrieben	nicht angeschrieben	Schreiben eingegangen	Stellungnahmen eingegangen
1 Kantone	30		29	29
Kanton	26		26	26
Kantonskonferenz	4			
zusätzliche kantonale Verwaltungseinheit			3	3
2 gesamtschweizerische Dachverbände	10	1	6	4
Städte, Gemeinde und Berggebiete	3		2	
Wirtschaft	7	1	4	4
3 Verkehrsverbände	15	2	8	8
Autogewerbe	1	2	3	3
Automobilverband	2			
Dachorganisation	1		1	1
Transportgewerbe	4		2	2
Verkehrsverband	5		2	2
Verkehrsverein	2			
4 Weitere Organisationen	5	3	4	4
Bahn	3			
kantonale Vertreter	1		1	1
Tourismus	1			
Umweltverband		1	1	1
Wirtschaft		2	2	2
5 Fürstentum Liechtenstein	1			
Amt für Volkswirtschaft	1			
Gesamtergebnis	61	6	47	45

Auswertung 1: Übersicht eingegangene Schreiben bzw. Stellungnahmen

¹ Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAV; SR 641.811)

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

3 Vorgehen bei der Auswertung der Stellungnahmen

Den Teilnehmenden wurde ein Fragekatalog zugesandt. Dieser beinhaltet 8 Fragen zur aktuellen sowie 2 zu einer allfälligen späteren Änderung. Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen folgt der Struktur des Fragebogens. Zusätzliche Bemerkungen zu den Fragen werden sinngemäss zusammengefasst.

4 Allgemeine Haltung zur Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Generell zeichnen sich zwei Tendenzen ab. So befürworten die Kantone, die gesamtschweizerischen Dachverbände und die weiteren Organisationen mehrheitlich die vorgeschlagenen Änderungen. Die von den Anpassungen direkt betroffenen Verkehrsverbände lehnen die Vorschläge ab.

Die Mehrzahl der Anhörungsteilnehmer erachtet vom Grundsatz her die Abgabebefreiung von vom Zivilschutz gemieteten Fahrzeugen als sinnvoll. Uneinigkeit herrscht bei der Frage, für welche Aufgaben die Abgabebefreiung gewährt werden sollte. Die Befürworter einer restriktiven Auslegung befürchten, dass es bei Instandstellungsarbeiten zu nicht akzeptablen Wettbewerbsverzerrungen kommen werde. Praktisch unbestritten ist die geplante Änderung in den Bereichen Rückerstattung für gemietete Fahrzeuge des Militärs und des Zivilschutzes.

Den Vorschlag, Flughafentransferfahrten neu abgabepflichtig zu erklären, lehnen die überwiegende Mehrheit der Verkehrsverbände wie auch die direkt betroffenen Kantone Graubünden und Wallis vehement ab. Grund dafür sind zum einen die Ungleichbehandlung innerhalb der Kategorie der konzessionierten Fahrten sowie die gemäss diesen Anhörungsteilnehmern ungenügende Erschliessung der touristischen Alpenregionen an die Landesflughäfen.

Die geplante Einführung der Aufbewahrungspflicht von Unterlagen im Bezug auf die Verwendungsverpflichtung sowie die Absicht, bei der Berechnung des massgebenden Gewichts auf Achslasten und dergleichen zu verzichten, werden von einer Mehrheit zwar befürwortet. Die direktbetroffenen Anhörungsteilnehmer (gesamtschweizerische Dachverbände und Verkehrsverbände) lehnen diese Anpassungen vehement ab.

Die Schaffung eines speziellen Zeichens für Anhänger mit Wechselschildern wird von der Mehrheit infolge Unverhältnismässigkeit, grossem Mehraufwand bei den Kontrollbehörden und den Fuhrhaltern sowie aufgrund ungerechtfertigter Bestrafung der sich korrekt verhaltenen Fahrzeugführern abgelehnt.

Die Ausdehnung der beiden Zwangsmassnahmen "Verweigerung der Weiterfahrt" und "Fahrzeugbeschlagnahme" auch auf das Unterbleiben von Vorauszahlungen oder Sicherheitsleistungen oder auf die Nichtumsetzung von Sicherungsmassnahmen durch die Fuhrhalter wird von der überwiegenden Mehrheit der Anhörungsteilnehmer gutgeheissen.

Die Anpassung der Gebührenverordnung der Zollverwaltung findet ebenfalls breite Zustimmung.

Die Frage, ob in einer späteren Phase Fahrzeuge mit Händlerschildern der LSVA-Pflicht unterstellt werden sollten, wird auf breiter Front ablehnend beantwortet.

Bei der Frage, ob für Lieferwagen mit einer Anhängelast von über 3.5 Tonnen zu einem späteren Zeitpunkt ein Geräteeinbaubligatorium eingeführt werden soll, gehen die Meinungen auseinander, wobei weder die Gegner noch die Befürworter in der Mehrzahl sind.

5 Zusammenstellung der Anhörungseingaben zu den einzelnen Fragen

Die nachfolgenden Kapitel beziehen sich auf die anlässlich der Anhörung gestellten Fragen. Eine detaillierte Aufschlüsselung der Antworten können den Tabellen im Anhang 2 entnommen werden.

5.1 Frage 1.1 - Zivilschutzfahrzeuge

Sind Sie einverstanden, dass vom Zivilschutz gemietete Fahrzeuge neu wie folgt abgabefrei eingesetzt werden können:

- im Rahmen von Einsätzen bei Katastrophen, in Notlagen, bei bewaffneten Konflikten, zugunsten der Gemeinschaft auf nationaler Ebene sowie anlässlich der Ausbildung;
- für Instandstellungsarbeiten gestützt auf ein im Voraus eingereichtes Gesuch und sofern keine Wettbewerbsverzerrung vorliegt?

(Art. 3 Abs. 1 Bst. a^{bis} Ziff. 2 und 3 [neu]), Art. 12c [neu])

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	26	1	2
2 gesamtschweizerische Dachverbände	2	1	1
3 Verkehrsverbände	1	5	2
4 Weitere Organisationen	2	1	1
Gesamtergebnis	31	8	6

Auswertung 2: Frage 1.1 - Zivilschutzfahrzeuge

5.1.1 Zustimmung

AG, AG Sektion Koordination Zivilschutz, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, GR Amt für Militär und Zivilschutz, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; CP, SBV; VCS; Handelskammer beider Basel, Verein Alpen-Initiative

Bemerkungen

GE, VD und NW sind der Auffassung, dass die Unterscheidung zwischen Einsätzen auf nationaler und auf kantonaler Ebene nicht gerechtfertigt sei und verlangen daher eine Gleichstellung.

GE beantragt die Anpassung von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a^{bis} Ziffer 2: "... für Einsätze und Ausbildung nach...".

VD verlangt, dass Fahrzeuge, die für Instandstellungsarbeiten eingesetzt werden, generell von der Abgabe befreit werden müssten. Das Bewilligungsverfahren sei zu aufwändig.

FR und LU sind erfreut, dass die seit langem geforderte Gleichbehandlung des Zivilschutzes mit der Armee umgesetzt werde.

Gemäss GR ist die Wahrscheinlichkeit, dass zivile Fahrzeuge durch den Zivilschutz für vorgegebene Einsätze eingemietet und eingesetzt werden, klein sei, wobei in solchen Fällen diese den militärischen oder zivilschutz eigenen Fahrzeugen gleichzustellen seien.

Das CP und der SBV weisen darauf hin, dass auf keinen Fall eine Wettbewerbsverzerrung entstehen dürfe.

5.1.2 Ablehnung

SG; sgv; AGVS, ASTAG, auto-schweiz, FRS, Les Routiers Suisses; FER

Bemerkungen

SG wäre mit der Befreiung grundsätzlich einverstanden. Das vorgeschlagene Verfahren sei aber zu aufwändig, weshalb SG die generelle Abgabebefreiung von Fahrzeugen, die für Einsätze für Instandstellungsarbeiten eingesetzt werden, verlangt.

Gemäss des *sgv*, des *AGVS*, *auto-schweiz*, der *ASTAG*, des *FRS* und der *FER* ist gegen eine Gleichstellung des Zivilschutzes mit der Armee betreffend Befreiung von der LSVA-Abgabepflicht grundsätzlich nichts einzuwenden, solange die entsprechenden gemieteten Fahrzeuge ausschliesslich für Einsätze bei Katastrophen, in Notlagen, bei bewaffneten Konflikten, zugunsten der Gesellschaft auf nationaler Ebene sowie anlässlich der Ausbildung zum Einsatz gelangen. Hingegen lehnen sie die Befreiung von vom Zivilschutz im Rahmen von Instandstellungsarbeiten gemieteten und eingesetzten Fahrzeugen wegen möglicher Wettbewerbsverzerrung explizit ab. Daran ändere auch eine Gesuchs- und Bewilligungspflicht nichts, da sie einerseits den administrativen Aufwand erhöht und andererseits in der Praxis einer reinen „Pro-forma-Bewilligungspflicht“ (BABS tritt nicht nur als Gesuchsteller, sondern auch als erstinstanzliche Beurteilungsstelle auf) gleichkommt.

Die *ASTAG* fordert bei einer allfälligen Einführung der Abgabebefreiung, dass sie im Bewilligungsverfahren zu einer Zweitbeurteilung eingeladen werde.

Für *Les Routiers Suisses* entstehe ein zu hoher administrativer Mehraufwand. Zudem sei der Übergang von Katastropheneinsätzen über Aufräumarbeiten hin zu üblichen Bauarbeiten sehr fließend und würde zu Wettbewerbsverzerrungen führen.

5.1.3 Keine Stellungnahme / nicht betroffen

BL, UR Schwerverkehrszentrum; SLV; VÖV, VSCI; asa

5.2 Frage 1.2 - Flughafentransferfahrten

Sind Sie einverstanden, dass Transfers von Fluggästen zwischen einem Flughafen und einem touristischen Ort oder Gebiet (Flughafentransferfahrten) weiterhin abgabepflichtig bleiben?

(Art. 3 Abs. 1 Bst. c)

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	19	3	7
2 gesamtschweizerische Dachverbände	2	1	1
3 Verkehrsverbände	2	5	1
4 Weitere Organisationen	1	1	2
Gesamtergebnis	24	10	11

Auswertung 3: Frage 1.2 - Flughafentransferfahrten

5.2.1 Zustimmung

AG, AI, AR, BE, BL, FR, GE, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; CP, SBV; VCS, VÖV; Verein Alpen-Initiative

Bemerkungen

GE, der *SBV* sowie der *VÖV* sind der Ansicht, da Flughafentransferfahrten weder zum Linienverkehr gehören noch eine Erschliessungsfunktion besitzen, dass eine Abgabebefreiung nicht zu rechtfertigen sei.

BL beantragt die Ausweitung der Abgabebefreiung auf Fahrzeuge von Transportunternehmen, die im Rahmen von kantonalen Bewilligungen eingesetzt werden. Mit der vorliegenden Fassung wären Linienbetriebe mit weniger als 10 Fahrten pro Tag bzw. Schülertransporte gebührenpflichtig.

NW weist auf die durch die Abgabebefreiung von Flughafentransferfahrten entstehende Wettbewerbsverzerrung hin.

5.2.2 Ablehnung

GL, GR, VS; sgv; AGVS, ASTAG, auto-schweiz, FRS, Les Routiers Suisses; FER

Bemerkungen

VS fordert aufgrund der Topographie und des Tourismus im Kanton Wallis die Abgabebefreiung von Flughafentransferfahrten.

GR erachtet den Vergleich zwischen Flughafentransfer- sowie Schüler- oder Arbeitnehmertransportfahrten als nicht angebracht, da es sich bei ersteren nicht um tägliche Transporte handle, die Gäste in der Regel über keine Ortskenntnisse verfügen und zudem mit grösserem Gepäck reisen würden. Zudem weist GR darauf hin, dass er als einzige, touristisch wichtige Region in der Schweiz über keinen Direktanschluss an den Flughafen Zürich-Kloten verfüge, weshalb er diesen Anschluss seit längerem fordere. Bisher haben die SBB dessen Realisierung jedoch abgelehnt. Insofern sei GR anderen touristischen Regionen gegenüber benachteiligt.

Der sgv, der AGVS, auto-schweiz, die ASTAG, der FRS und die FER sind der Ansicht, dass mit der Revision der Verordnung über die Personenbeförderung, mit der Transfers von Fluggästen zwischen einem Flughafen und einem touristischen Ort oder Gebiet neu für konzessionspflichtig erklärt wurden, verschärfte Rahmenbedingungen gelten. Es gehe aus Gründen der rechtlichen Konsequenz und der Fairness nicht an, einerseits eine Verschärfung einzuführen (Konzessionspflicht), andererseits aber die Entlastung, die daraus resultiert (Abgabebefreiung), in einem nächsten Erlass wieder zu eliminieren. Gemäss der vorgenannten Organisationen sei zudem die Argumentation mit der notwendigen Gleichbehandlung von Flughafentransferfahrten mit Schüler-, Arbeitnehmer- und Werkverkehrsfahrten aufgrund ihrer «Ähnlichkeit» unhaltbar. Denn entweder seien diese Transporte tatsächlich «ähnlich» und unterstehen folglich alle einer Konzessionspflicht inklusive Abgabebefreiung oder alternativ einer Bewilligungspflicht mit Schwerverkehrsabgabe, oder aber sie sind eben nicht «ähnlich» und können daher bezüglich Konzession/Bewilligung und PSVA unterschiedlich behandelt werden.

Les Routiers Suisses fordert, dass sämtlicher konzessionspflichtiger Verkehr von der Schwerverkehrsabgabe ausgenommen werden sollte.

5.2.3 Keine Stellungnahme / nicht betroffen

AG Sektion Koordination Zivilschutz, BS, GR Amt für Militär und Zivilschutz, SH, TI, UR Schwerverkehrszentrum, VD; SLV; VSCI; asa, Handelskammer beider Basel

5.3 Frage 1.3 - Aufbewahrung von Unterlagen (Verwendungsverpflichtung)

Sind Sie einverstanden, dass die Antragstellerinnen oder Antragsteller die wesentlichen Unterlagen und Belege, mit welchen die Einhaltung der Verwendungsverpflichtung nachgewiesen werden kann, während fünf Jahren aufbewahren und diese der Oberzolldirektion auf deren Verlangen hin vorweisen müssen?
(Art. 12b [neu])

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	26		3
2 gesamtschweizerische Dachverbände	1	2	1
3 Verkehrsverbände	2	4	2
4 Weitere Organisationen	3		1
Gesamtergebnis	32	6	7

Auswertung 4: Frage 1.3 - Aufbewahrung von Unterlagen (Verwendungsverpflichtung)

5.3.1 Zustimmung

AG, AG Sektion Koordination Zivilschutz, AI, AR, BE, BL, FR, GE, GL, GR, GR Amt für Militär und Zivilschutz, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, UR Schwerverkehrszentrum, VS, ZG, ZH; CP; Les Routiers Suisses, VCS; FER, Handelskammer beider Basel, Verein Alpen-Initiative

Bemerkungen

Die *FER* ist mit den Massnahmen, die Wettbewerbsverzerrungen vermeiden sollen, einverstanden.

Die *Handelskammer beider Basel* erachtet die Kontrollmöglichkeit zur Vorbeugung von Missbrauch als sinnvoll, zumal es für den Antragsteller kein grosser Aufwand sei, die benötigten Unterlagen aufzubewahren.

5.3.2 Ablehnung

SBV, sgv; AGVS, ASTAG, auto-schweiz, FRS

Bemerkungen

Der *SBV* erachtet die Einführung von Kontrollmitteln als Rückschritt für die Landwirte. Ziel sollte der Abbau von Bürokratie sein. Gemäss *SBV* sei zudem unklar, welche Nachweise genau verlangt werden können, und ob diese mit Kosten verbunden seien. Zusätzliche Kosten lehne der *SBV* klar ab.

Der *sgv*, der *AGVS*, *auto-schweiz*, die *ASTAG* und der *FRS* sprechen sich gegen die Bürokratie und Aufbewahrungspflicht aus, zumal wegen ein paar schwarzen Schafen die sich korrekt verhaltende Mehrheit administrativ belastet werde. Der "Papierkrieg" sei völlig unverhältnismässig. Es handle sich hier um ein Vollzugs- bzw. Kontrollproblem, das auch mit schärferen Verordnungsvorschriften zulasten aller betroffenen Transportunternehmer nicht gelöst werden könne.

5.3.3 Keine Stellungnahme / nicht betroffen

BS, TI, VD; SLV; VÖV, VSCI; asa

5.4 Frage 1.4 - Berechnung des massgebenden Gewichts

Sind Sie einverstanden, dass im Fahrzeugausweis eingetragene Beschränkungen wie Achslasten, Sattel-lasten, Stützlasten und dergleichen neu zur Berechnung der Abgabe nicht mehr berücksichtigt werden? (Art. 13)

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	25	1	3
2 gesamtschweizerische Dachverbände	2	1	1
3 Verkehrsverbände	1	6	1
4 Weitere Organisationen	2	1	1
Gesamtergebnis	30	9	6

Auswertung 5: Frage 1.4 - Berechnung des massgebenden Gewichts

5.4.1 Zustimmung

AG, AI, BE, BL, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, UR Schwerverkehrszentrum, VD, VS, ZG, ZH; CP, SBV; VCS; Handelskammer beider Basel, Verein Alpen-Initiative

Bemerkungen

NW ist der Ansicht, dass mit der Anpassung der Missbrauch eingeschränkt werden könne. Ein Ablassen durch schwächere Reifen sei damit nicht mehr möglich.

Der *SBV* und die *Handelskammer beider Basel* sprechen sich für eine Vereinfachung des Berechnungsverfahrens der Abgabe und somit für eine Nichtberücksichtigung aus. Das bisherige Verfahren zur Berücksichtigung der im Fahrzeugausweis genannten Beschränkungen sei aufwändig und teuer. Die Handelskammer beider Basel fordert zudem, dass diese Erleichterung zu einem späteren Zeitpunkt keinen Mehraufwand verursachen dürfe und so diesen Vorteil wieder zunichtemachen würde.

5.4.2 Ablehnung

AR; sgv; AGVS, ASTAG, auto-schweiz, FRS, Les Routiers Suisses, VSCI; FER

Bemerkungen

auto-schweiz, der *sgv*, der *AGVS*, die *ASTAG*, der *FRS* und die *FER* vertreten die Meinung, dass die finanzielle Mehrbelastung nicht gering sei, denn die Änderung beträfe über 250 Gesuchsteller. Der Staat nähme pro Jahr LSVA-Mehrabgaben im Bereich von CHF 150'000.- bis CHF 195'000.- ein. Weiter weisen sie auf den fundamentalen Grundsatz der Abgabenerhebung und insbesondere der LSVA hin. Die Bemessungsgrundlage und Abgabehöhe müssen präzise bestimmbar sein und sich linear zueinander verhalten. Dieser Grundsatz würde bei Nichtberücksichtigung der Achs-, Sattel-, Stützlasten und dergleichen klar verletzt. Sie sind der Ansicht, dass mit dem Bundesgerichtsurteil klar festgelegt wurde, dass bei Sattelmotorfahrzeugen nur jenes Gesamtgewicht LSVA-besteuert werden dürfe, mit welchem das Fahrzeug auch tatsächlich verkehren könne. Das Bundesgericht habe damit den oben erwähnten Grundsatz unmissverständlich bestätigt. Für die vorgenannten Anhörungsteilnehmer bestehe kein Grund, nach bald sechs Jahren die zuvor angewandte und vom Bundesgericht eben als widerrechtlich beurteilte Praxis nun wieder aufzugreifen und einfach in der SVAV festzuschreiben, nur weil dies den Behörden nicht passe. Vielmehr wäre von der Zollverwaltung schon viel früher zu erwarten gewesen, dass sie (nach Einführung des schriftlichen Antrags) ein griffiges System entwickelt hätte mit dem Ziel, sowohl ihre eigene Administration als auch jene der Gesuchsteller zu vereinfachen. Die vorgeschlagene Lösung sei allzu billig, könne nicht Sinn der Sache sein und noch weniger dem Wortlaut und der Absicht des Gesetzes entsprechen. Die Anhörungsteilnehmer erachten die administrativen Aufwände der Vollzugsbehörden bzw. Kosten für die Anpassungen an den elektronischen Systemen als absolut vertretbar und rechtlich zwingend. Sollte die automatische Erfassung und Bearbeitung nicht realisierbar sein, so fordern sie, dass mindestens die aktuelle, händische Variante beibehalten werden müsse.

Weiter fordern diese Anhörungsteilnehmer, dass Artikel 13 Absatz 3 E-SVAV dahingehend unmissverständlich präzisiert werden müsse, dass weiterhin das für die LSVA-Abgabe massgebliche Gewicht höchstens 40 t betrage sowie im Kombiverkehr (44 t) oder bei Ausnahmetransporten mit Übergewicht danach auch in der Zukunft LSVA nur für max. 40 t entrichtet werden müsse.

Der *VSCI* weist darauf hin, dass diese Beschränkungen einzig des effektiven Fahrzeugbetriebes dienen. Eine Aufhebung trage zu einer weiteren, nicht gerechtfertigten Kostenexplosion bei.

Les Routiers Suisses fordert, dass es - trotz Rückgang der Anträge - in Einzelfällen vor allem bei älteren Fahrzeugen noch möglich sein müsse, einen solchen Antrag auf Reduktion zu stellen. Es wird darauf hingewiesen, dass sich das Bedürfnis in Zukunft mit dem Ersatz älterer Fahrzeuge von selbst noch weiter reduzieren werde.

5.4.3 Keine Stellungnahme / nicht betroffen

AG Sektion Koordination Zivilschutz, BS, GR Amt für Militär und Zivilschutz; SLV; VÖV; asa

5.5 Frage 1.5 - Zeichen an Anhängern mit Wechselschildern

Sind Sie einverstanden,

- dass inländische, LSVA-pflichtige Anhänger, die mit Wechselschild betrieben werden, mit einem Zeichen, auf dem das im Fahrzeugausweis eingetragene höchstzulässige Gesamtgewicht aufgeführt ist und das den Spezifikationen nach Anhang 5 zu entsprechen hat, versehen werden müssen, und
- dass die Übergangsfrist für bereits immatrikulierte Anhänger 3 Monate beträgt?

(Art. 13b [neu], Art. 62c [neu], Anhang 5 [neu])

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	13	14	2
2 gesamtschweizerische Dachverbände	1	2	1
3 Verkehrsverbände	2	5	1
4 Weitere Organisationen	3	1	
Gesamtergebnis	19	22	4

Auswertung 6: Frage 1.5 - Zeichen an Anhängern mit Wechselschildern

5.5.1 Zustimmung

AI, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SH, UR, UR Schwerverkehrszentrum; CP; Les Routiers Suisses, VCS; FER, Handelskammer beider Basel, Verein Alpen-Initiative

Bemerkungen

NE nimmt erfreut zu Kenntnis, dass die Kennzeichnungspflicht von Anhängern - deren Einführung *NE* der Oberzolldirektion vorgeschlagen und bereits heute auf kantonaler Ebene vorgeschrieben hat - nun auf Bundesebene eingeführt werden soll.

JU stellt die Frage, ob ein entsprechender Eintrag im Fahrzeugausweis vorgesehen werde?

BL und das *CP* bemängeln die zu kurz angesetzte Übergangsfrist. Diese müsse nach *BL* mindestens 6 Monate betragen.

Für *GR* werden dadurch die Kontrollen der deklarierten Gewichte erleichtert. *GR* ist der Ansicht, dass dadurch die Verwechslung bzw. irrtümliche Falschdeklaration besser verhindert werden könne, und der Zusatzaufwand der Halter für die Beschaffung der Zeichen angesichts der mit den Wechselschildern bei Anhängern vorhandenen Flexibilität gerechtfertigt erscheine. Die Abgabe der Zeichen müsse durch die Zollverwaltung und nicht durch die für die periodische Nachprüfung zuständigen Behörden erfolgen. Für *GR* sollen die Kontrolle anlässlich der Schwerverkehrskontrollen erfolgen, wobei die Zusatzbelastung der kantonalen Behörden für die Kontrollen im Rahmen der periodischen Nachprüfung angesichts des Anteils der Kantone an den LSVA-Erträgen gerechtfertigt erscheine. Der Vollzugsaufwand müsse für diese Behörden aber möglichst tief gehalten werden.

BE stellt sich die Frage, ob wirklich nur Anhänger, die mit Wechselschild betrieben werden, von dieser Regelung betroffen sein sollten. *BE* beantragt, dass die Bestimmung für alle LSVA-pflichtigen Anhänger gelten sollte, denn der Wechsel von Einzelschild auf Wechselschild und umgekehrt stelle für den Fahrzeughalter einen sehr kurzfristigen Entscheid dar. Es muss allerdings zwingend vermieden werden, dass den Zulassungsbehörden zusätzliche unnötige Aufwände entstehen.

SH ist der Auffassung, dass die gleichzeitige Verwendung eines Anhängers unter verschiedenen Kontrollschildnummern im Mofis nicht möglich sei.

Für *Les Routiers Suisses* bringt die Kennzeichnungspflicht für den Chauffeur den Vorteil, dass dieser von weitem einen abgelasteten Anhänger erkennen könne.

Les Routiers Suisses und die *Handelskammer beider Basel* fordern, dass die Produktionskosten von der Behörde übernommen werden und die Halter nur für die Anbringungskosten aufkommen müssten.

Die *FER* ist mit den Massnahmen, die Wettbewerbsverzerrungen vermeiden sollen, einverstanden.

5.5.2 Ablehnung

AG, AR, LU, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; SBV, *sgv*; AGVS, ASTAG, *auto-schweiz*, FRS, VSCI; *asa*

Bemerkungen

TI, AR, AG, TG, ZG, ZH und *asa* sind der Ansicht, dass bei Anhängern mit Wechselschildern zwar eine gewisse Missbrauchsgefahr bestehe, doch dass diese im Gesamtumfang der LSVA begrenzt sei.

Für *TI, AR, AG, TG, ZG, ZH*, den *sgv*, den AGVS, *auto-schweiz*, den FRS und die ASTAG sei die vorgeschlagene Kennzeichnungspflicht unverhältnismässig und verursache Kosten.

AR, VD, VS, AG, TG, ZG, ZH und die *asa* fordern, dass nicht die Strassenverkehrsämter bzw. ihre Delegationsbetriebe, sondern die Zollverwaltung für die Kontrolle der Kennzeichen verantwortlich sein müsse. Ebenso hätte die Abgabe des Zeichens durch die Zollverwaltung zu erfolgen. Die geplante Überprüfung verursache den Kantonen zusätzliche Kosten. Durch die amtlichen periodischen Nachprüfungen der Strassenfahrzeuge solle sichergestellt werden, dass diese Fahrzeuge betriebssicher verkehren und keine unzulässigen Emissionen verursachen. Gemäss diesen Anhörungsteilnehmern bleibe für die Überprüfung zusätzlicher administrativer Vorschriften anderer Gesetzgebungen kein Raum. Sie vertreten die Meinung, dass sogar die grosse Gefahr bestehe, dass ein solches Überladen dieser technischen Nachprüfungen mit wesensfremden Überprüfungen sich nachteilig auf die Prüfung der für die Verkehrssicherheit und das Emissionsverhalten wichtigen Teile auswirken würde. Sie fordern deshalb, dass bei einer Einführung dieses neuen Zeichens zumindest Absatz 4 des vorgesehenen Artikels 13b E-SVAV zu streichen sei.

VD schlägt vor, entweder auf das Zeichen zu verzichten, dafür aber einen entsprechenden Eintrag mit Code 193 im Fahrzeugausweis vorzusehen oder aber für alle LSVA-pflichtigen Anhänger das Zeichen einzuführen.

LU schlägt vor, dass sämtliche der LSVA unterliegende Anhänger generell mit dem zusätzlichen Zeichen ausgerüstet werden müssten, was nicht in der SVAV sondern in der VTS geregelt werden müsste.

LU, SZ, SO und *SG* fügen hinzu, dass die Kontrollorgane anhand der Eintragungen im Fahrzeugausweis nicht feststellen können, ob es sich um ein Fahrzeug mit Wechselschild-Zulassung handle.

NW und *OW* regen an, dass bei Wechselschildern das höchstzulässige Gesamtgewicht aller Anhänger berücksichtigt werden sollte.

OW erachtet die vorgeschlagene Massnahme als unwirksam. Jene, welche die LSVA vorsätzlich umgehen wollen, können das vorgeschlagene Zeichen manipulieren, unleserlich machen, abdecken etc. *OW* stellt sich allgemein die Frage, ob es grundsätzlich sinnvoll sei, Wechselschilder bei Anhängern unterschiedlicher Gewichtsklassen gesetzlich zu ermöglichen.

SZ schlägt anstelle eines Zeichens die Erhöhung der Bussen vor.

SO und *SG* fordern die Prüfung, ob Wechselschilder für Anhänger abgeschafft werden sollten.

SO ist zudem der Ansicht, dass die Behörden (STVA/MFK) zum jetzigen Zeitpunkt keine Anhängersensorik der LSVA-Erfassungsgeräte überprüfen, weil ein solcher Auftrag nicht erteilt worden sei.

Der *SBV* vertritt die Auffassung, dass das neu anzubringende Zeichen nur den Behörden einen Vorteil bei der Veranlagung von Anhängern bringe und bei den Haltern nur Kosten verursache. Für den *SBV* ist die Übergangsfrist von 3 Monaten annehmbar.

Für den *sgv*, den AGVS, *auto-schweiz*, den FRS und die ASTAG bestehe kein Handlungsbedarf, weil keine Missbrauchszahlen noch Erfahrungswerte vorliegen würden. Zudem handle es sich nach Ansicht dieser Anhörungsteilnehmer bei Artikel 13b Absatz 3, wonach sich die Abgabe bei Nichtanbringen des Zeichens automatisch nach dem höchstzulässigen Gesamt- bzw. Gesamtzugsgewicht bemesse, um eine verkappte, in dieser Form und an dieser Stelle, nicht akzeptable Strafnorm. Denn sie würde durch eine unbegründete Mehrabgabe auch jene bestrafen, die den mitgeführten Anhänger korrekt deklariert haben und also die LSVA vollumfänglich entrichten. Eine solch repressive, den kon-

kreten Tatbestand nicht berücksichtigende, allein auf das Nichtvorhandensein des Zeichens abstellende Bestimmung laufe nicht nur den straf-, sondern vor allem den abgaberechtlichen Grundsätzen zuwider. Diese Anhörungsteilnehmer fordern, auf die Artikel 13b und 62c sowie Anhang 5 zu verzichten und im Falle der Einführung der Kennzeichnungspflicht eine Übergangsfrist von mindestens 24 Monaten.

Der VSCI vertritt die Auffassung, dass bereits heute die Transporteure Steuereintreiber für den Staat seien und nicht mit zusätzlichen Kosten belastet werden dürften. Der erhöhte Aufwand bei der Fahrzeugindustrie könne kaum dem Kunden weiterverrechnet werden und trage weiter zur Kostenerhöhung bei, welche schlussendlich dem Konsumenten belastet werden müsse.

5.5.3 Keine Stellungnahme / nicht betroffen

AG Sektion Koordination Zivilschutz, GR Amt für Militär und Zivilschutz; SLV; VÖV

5.6 Frage 1.6 - Rückerstattung für gemietete Fahrzeuge des Militärs und des Zivilschutzes

Sind Sie einverstanden,

- dass analog zu den Artikeln 32 (Rückerstattung bei Ausserverkehrsetzung, PSVA) und 33 SVAV (Rückerstattung für Auslandfahrten, PSVA) Beträge unter 50 Franken pro Gesuch für Fahrzeuge, die für die Armee oder den Zivilschutz gemietet werden (Art. 3. Abs. 1 Bst. a und a^{bis} SVAV), nicht zurückerstattet werden, und
- dass das Rückerstattungsgesuch zusammen mit den für die Behandlung des Gesuches relevanten Unterlagen innerhalb eines Jahres nach Ablauf der Abgabeperiode einzureichen ist?

(Art. 33a [neu])

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	22	1	6
2 gesamtschweizerische Dachverbände	2	1	1
3 Verkehrsverbände	6		2
4 Weitere Organisationen	3		1
Gesamtergebnis	33	2	10

Auswertung 7: Frage 1.6 - Rückerstattung für gemietete Fahrzeuge des Militärs und des Zivilschutzes

5.6.1 Zustimmung

AG, AG Sektion Koordination Zivilschutz, AI, BE, BS, FR, GE, GL, GR, GR Amt für Militär und Zivilschutz, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, TG, UR, VS, ZG, ZH; CP, *sgv*; AGVS, ASTAG, *auto-schweiz*, FRS, Les Routiers Suisses, VCS; FER, Handelskammer beider Basel, Verein Alpen-Initiative

Bemerkungen

Der FRS, die ASTAG, der *sgv*, der AGVS, *auto-schweiz*, und die FER lehnen vom Grundsatz her die Befreiung von vom Zivilschutz gemieteten Fahrzeugen insbesondere im Rahmen von Instandstellungsarbeiten ab. Sollte die Befreiung trotzdem eingeführt werden, so fordern sie eine Gleichbehandlung mit dem gewerblichen Güter- bzw. Personentransport. Sie sind daher einverstanden, dass Beträge unter 50 Franken pro Gesuch nicht zurückerstattet werden, und dass das Rückerstattungsgesuch zusammen mit den für die Behandlung des Gesuches relevanten Unterlagen innerhalb eines Jahres nach Ablauf der Abgabeperiode einzureichen seien.

Les Routiers Suisses hat zwar ihre Zustimmung gegeben, sich aber dennoch grundsätzlich negativ zu Reduktionen geäußert.

5.6.2 Ablehnung

AR; SBV

Bemerkungen

Für den SBV sei es zwar auf der einen Seite verständlich, dass die Bearbeitung eines Rückerstattungsgesuchs bei der Verwaltung Kosten verursache, und dass die Bearbeitung kleinerer Beträge insofern Ineffizienzen beinhalte. Auf der anderen Seite stehe den Haltern die Rückerstattung für Zwecke des Militärs und des Zivilschutzes zu. Es sei nicht einzusehen, weshalb Beträge unter 50 Franken nicht erstattet würden.

5.6.3 Keine Stellungnahme / nicht betroffen

BL, SG, SZ, TI, UR Schwerverkehrszentrum, VD; SLV; VÖV, VSCI; asa

5.7 Frage 1.7 - Verhinderung der Weiterfahrt und Beschlagnahmung

Sind Sie mit der Erweiterung von Artikel 50 einverstanden, dass die EZV die Weiterfahrt verhindern oder - sofern verhältnismässig - die Beschlagnahmung des Fahrzeugs veranlassen kann, wenn Vorauszahlungen oder Sicherheitsleistungen unterbleiben oder Sicherungsmassnahmen nicht umgesetzt werden?
(Art. 50)

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	23		6
2 gesamtschweizerische Dachverbände	3		1
3 Verkehrsverbände	6		2
4 Weitere Organisationen	2	1	1
Gesamtergebnis	34	1	10

Auswertung 8: Frage 1.7 - Verhinderung der Weiterfahrt und Beschlagnahmung

5.7.1 Zustimmung

AG, AI, AR, BE, FR, GE, GL, GR, JU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, UR Schwerverkehrszentrum, VD, VS, ZG, ZH; CP, SBV, sgv; AGVS, ASTAG, auto-schweiz, FRS, Les Routiers Suisses, VCS; FER, Verein Alpen-Initiative

Bemerkungen

VD ist mit der Änderung einverstanden, solange die Zollverwaltung die Beschlagnahmung vollziehe, und nicht die kantonalen Behörden damit beauftragt würden.

Für GR und Les Routiers Suisses könne so gewährleistet werden, dass die anfallenden Abgaben entrichtet würden. Zudem entstehe so keine bzw. weniger Wettbewerbsverzerrung.

BE fordert die unverzügliche Weiterleitung der Kontrollschilder und Fahrzeugausweise an die zuständige Zulassungsbehörde.

UR Schwerverkehrszentrum verlangt, dass der Vollzug an der Grenze stattfinden müsse.

Das CP befürwortet die Regelung, zweifelt aber an deren praktischen Umsetzung.

Für den SBV ist die vorgeschlagene Massnahme im Vergleich zu einem Kontrollschildentzug das mildere Mittel.

Der AGVS, auto-schweiz, der FRS, der sgv, die ASTAG und die FER halten fest, dass mit der vorgesehenen Neuregelung die Kompetenzen der Zollverwaltung ausgedehnt werden. Für fehlbare Halter aus dem In- und insbesondere aus dem Ausland resultiere somit eine Verschärfung des Vollzugsregimes, was jedoch zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen durchaus im Sinne des Gewerbes sei. Es könne nicht sein, dass LSVA-Schuldner trotz offener Vorauszahlungen oder nicht erbrachter

Sicherheitsleistungen weiterhin Transportaktivitäten durchführen und damit Halter, die ihren LSVA-Verpflichtungen korrekt nachkommen, übervorteilen. Es müsse die nötige Handhabe bestehen, um gegen säumige Zahler, die ihre Pflicht und Schuldigkeit nicht erfüllen, vorgehen zu können. Die vor- genannten Anhörungsteilnehmer gehen davon aus, dass diese Sanktionsmöglichkeiten nur mit gröss- ter Zurückhaltung und vor allem bei vorsätzlichem Fehlverhalten der LSVA-Schuldner angewendet werden. Sie fordern zugleich Augenmass und die Gleichbehandlung von in- und ausländischen Hal- tern.

5.7.2 Ablehnung

Handelskammer beider Basel

5.7.3 Keine Stellungnahme / nicht betroffen

AG Sektion Koordination Zivilschutz, BL, BS, GR Amt für Militär und Zivilschutz, LU, NW; SLV; VÖV, VSCI; asa

5.8 Frage 1.8 - Gebühren der Zollverwaltung

Sind Sie mit der Anpassung der Verordnung über die Gebühren der Zollverwaltung einverstanden?
(Änderung bestehendes Recht, Ziff. 2; Anhang Ziff. 11)

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	14		15
2 gesamtschweizerische Dachverbände	1	1	2
3 Verkehrsverbände	6	1	1
4 Weitere Organisationen	2		2
Gesamtergebnis	23	2	20

Auswertung 9: Frage 1.8 - Gebühren der Zollverwaltung

5.8.1 Zustimmung

AG, AI, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SO, TG, UR, UR Schwerverkehrszentrum, ZG, ZH; CP; AGVS, ASTAG, auto-schweiz, FRS, Les Routiers Suisses, VCS; FER, Verein Alpen-Initiative

5.8.2 Ablehnung

sgv, VSCI

Bemerkungen

Der sgv wendet sich aus grundsätzlichen Gründen gegen die Erhöhung von Gebühren.

Der VSCI ist der Ansicht, dass Gebühren generell zu senken seien.

5.8.3 Keine Stellungnahme / nicht betroffen

AG Sektion Koordination Zivilschutz, AR, BE, BL, BS, GE, GR Amt für Militär und Zivilschutz, NW, OW, SG, SH, SZ, TI, VD, VS; SBV, SLV; VÖV; asa, Handelskammer beider Basel

5.9 Weitere Bemerkungen zur Änderung der SVAV

5.9.1 Allgemeine Bemerkungen

Das CP ist erstaunt, dass keine Fragen zu den Artikeln 10 und 11 gestellt worden seien. Es befürchtet - obwohl es sich in erster Linie um kosmetische Anpassungen handle -, dass die Autonomie des EFD unerwünschte Auswirkungen mit sich bringen könnte. Das Verfahren sei nicht einfach, und das Ziel müsse die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene sein. Das CP zweifelt weiter, dass die Mitarbeiter des EFD nicht immer in der Lage sein werden, die sich zwangsläufig stellenden technischen Aspekte richtig zu berücksichtigen. Dies gelte vor allem im Rahmen von Gerichtsverfahren.

5.9.2 Artikel 3

BL, BE, JU, VS und *ZG* regen an, dass schwere Motorfahrzeuge, welche für den Strassenunterhalt wie auch für den Winterräumdienst eingesetzt werden, ebenfalls von der Abgabepflicht befreit werden sollten. Diese Fahrzeuge würden ausschliesslich für Einsätze im öffentlichen Interesse eingesetzt.

5.9.3 Artikel 10

Les Routiers Suisses, auto-schweiz, der sgv, der AGVS, der FRS, die ASTAG und die *FER* sind mit der geplanten Aufhebung der Mitwirkungspflicht für Bahnhofunternehmen bzw. Reedereien oder Betreiber von Umschlagsbahnhöfen sowie Hafenverwaltungen beim Nachweis der Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV nicht einverstanden. Der Grundsatz der Gleichbehandlung werde dabei verletzt und es sei nicht ersichtlich, weshalb die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen weiterhin einen Mehraufwand für den Fahrtennachweis leisten sollen, die vorgenannten Personen jedoch nicht. Sie fordern die Beibehaltung der bisherigen Regelung.

Les Routiers Suisses verlangt, dass die Mitwirkungspflicht im Vor- und Nachlauf des UKV nicht reduziert werden dürfe.

5.9.4 Artikel 11

VD verlangt die Anpassung von Artikel 11 Absatz 1 SVAV dahingehend, dass auch für Fahrzeuge, die ausschliesslich Zuckerrüben transportieren, die Abgabe nur 75 Prozent der normalen Ansätze betrage.

Die *FER, auto-schweiz, der sgv, der AGVS, der FRS* und die *ASTAG* sind mit dem Grundsatz der Änderung einverstanden, bemängelt aber die höchst diffuse bzw. zu allgemein gehaltene Formulierung von Artikel 11 Absatz 3 E-SVAV. Es dürfe nicht sein, dass auf Grundlage dieser Formulierung künftig gewisse Transporte, die heute unter das Rückerstattungssystem fallen, davon ausgenommen würden. Sie fordern deshalb, diesen Absatz entweder ganz zu streichen oder aber eine Formulierung zu wählen, die explizit Bezug nimmt auf die angestrebte Regulierung der „notwendigen Verfahrensfragen“.

5.9.5 Artikel 36a

Der *SLV* sieht in der sprachlichen Anpassung dieses Artikels eine (kleine) Erleichterung zu Gunsten der Anfrager, indem der Vertragsabschluss unmittelbar vor der Anfrage erfolgen könne und die Anfrage damit immer noch "im Rahmen" des Vertragsabschlusses erfolge. Der *SLV* verlangt, dass dies im erläuternden Bericht zuhanden des Bundesrates explizit zu erwähnen und publik zu machen sei. Gerne sei er bereit, ein Merkblatt LSVA in Zusammenarbeit mit der *OZD* auszuarbeiten und zu publizieren.

5.9.6 Artikel 36b

Dieser Artikel sollte gestützt auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 13. Februar 2013 nach Ansicht des SLV angepasst werden. Nach diesem müsse der Leasinggeber den Leasingvertrag bei neu auftretenden Rückständen nicht nur kündigen, sondern auch Schritte unternehmen, um das Fahrzeug ausser Verkehr zu bringen. Der SLV ist der Ansicht, dass dies so nie die Meinung des Verordnungsgebers gewesen sei, denn es stehe der OZD doch frei, selbst das Fahrzeug - beispielsweise durch Schilderentzug - schnell und effizient ausser Verkehr zu setzen. Dieses Vorgehen sei kostengünstiger als ein zivilrechtliches Herausgabeverfahren, falls sich der Leasingnehmer weigere, das Fahrzeug an den Leasinggeber zurückzugeben. Es sei unverständlich, dass als Kündigung im Sinne von Artikel 36b Buchstabe a nicht nur die förmliche Auflösung des Vertrages gemeint sein solle, sondern auch das Einleiten von auf die Rückgabe des Fahrzeuges gerichtete "Schritte". Für den SLV sei unklar, welche Schritte ein Leasinggeber einleiten müsse. Solches zu verlangen sei unverhältnismässig. Er verlangt vom Verordnungsgeber, dass sein Wille klarer zum Ausdruck komme. Dazu schlägt er nachfolgende Anpassung vor: "... sie den Vertrag nicht innerhalb von 60 Tagen per Einschreiben kündigt und der Oberzolldirektion darüber Meldung macht, wobei weitere Schritte nicht einzuleiten sind, um der Solidarhaftung zu entgehen;". Der SLV werde im Rahmen des derzeit laufenden Projektes "Elektronische Lösung Leasinganfragen" gegebenenfalls weitere Vorschläge zur Verbesserung der Abläufe und Klarstellung der Rechtslage einbringen.

5.10 Frage 2.1 - LSVA-Pflicht für Fahrzeuge mit Händlerschildern

Sollen Fahrzeuge, welche mit Händlerschildern verkehren, der LSVA unterstellt werden?

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	8	15	6
2 gesamtschweizerische Dachverbände		2	2
3 Verkehrsverbände	1	5	2
4 Weitere Organisationen	2	2	
Gesamtergebnis	11	24	10

Auswertung 10: Frage 2.1 - LSVA-Pflicht für Fahrzeuge mit Händlerschildern

5.10.1 Zustimmung

AI, BL, GE, GR, NE, NW, OW, UR; VCS; FER, Verein Alpen-Initiative

Bemerkungen

BL weist darauf hin, dass damit das Gleichbehandlungsprinzip angewendet werde.

GR, *NW* und *OW* begrüßen die Unterstellung dieser wettbewerbsverzerrenden Fahrten mit händler-eigenen Fahrzeugen unter die LSVA.

GR schlägt vor, dass anstelle einer Unterstellung unter die LSVA eine Aufhebung der Ausnahmebestimmungen von Artikel 24 Absatz 4 Buchstabe a und c der Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV, SR 741.31) für den Vollzug einfacher wäre.

OW unterstützt den Vorschlag, regt jedoch an, auf die schriftliche Deklaration zu verzichten, weil diese nie kontrolliert werden könne und der Missbrauch massiv erhöht werde. Alle betroffenen Fahrzeuge sollen mit einem Erfassungsgerät ausgerüstet werden müssen.

Die *FER* ist mit den Massnahmen, die Wettbewerbsverzerrungen vermeiden sollen, einverstanden.

5.10.2 Ablehnung

AG, AR, FR, GL, JU, LU, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; CP, *sgv*; AGVS, ASTAG, auto-schweiz, FRS, VSCI; *asa*, Handelskammer beider Basel

Bemerkungen

VD schlägt eine Pauschalabgabe für diese Fahrzeuge vor.

JU und *VD* betonen, dass die Händlerschilder nur für die in Artikel 24 VVV vorgesehenen Sachtransporte verwendet werden dürfen. Zudem fordert *JU* die Verstärkung der Kontrollen von Lieferwagen mit Händlerschildern.

VS und *LU* weisen darauf hin, dass mit der Unterstellung dieser Fahrzeuge unter die LSVA vor allem diejenigen bestraft werden, welche sich an die gesetzlichen Vorschriften halten.

LU und *SH* erachten es als nicht angebracht, die widerrechtliche Verwendung von Händlerschildern durch eine generelle Schwerverkehrsabgabenerhebung eindämmen zu wollen. Die vorgesehene einfache, schriftliche Deklaration der Fahrleistung würden nur diejenigen Personen wahrheitsgetreu ausfüllen, welche sich heute an geltendes Recht halten würden. So regt *LU* eine Überprüfung und Schaffung von griffigeren und kontrollierbaren Verwendungsvorschriften (Art. 24 VVV) an.

VS, *SH* und *SO* fordern strengere Kontrollen im Bezug auf die Einhaltung von Artikel 24 VVV sowie die Verschärfung der Bussen.

Nach Ansicht von *SO* werde mit der vorgeschlagenen Änderung das Gewerbe benachteiligt (Überführungs- und Probefahrten, Wege zur Fahrzeugprüfung, Entpannung von Fahrzeugen usw.).

Für *FR* und das *CP* stehen der Einbau des Erfassungsgeräts oder die Mehrbelastung durch die schriftliche Deklaration der Kilometerleistung in keinem vernünftigen Verhältnis zu den Einnahmen.

AR, *TG*, *ZG*, *ZH* und die *asa* sind der Ansicht, dass die bestehenden und detaillierten Vorschriften von Artikel 22 ff. VVV genügen.

AG weist darauf hin, dass nur immatrikulierte Fahrzeuge der LSVA unterliegen. Fahrzeuge mit Händlerschildern gelten gerade nicht als immatrikuliert. Eine Anpassung würde eine Revision der SVAG und der VVV bedingen. Die notwendigen Änderungen der VVV wären grundlegend und würden zu einem unverhältnismässigen Mehraufwand für die Halterinnen und Halter, Inhaberinnen und Inhaber von Kollektivfahrzeugausweisen, Versicherer, Zulassungsbehörden, kantonale Motofahrzeugabgaben erhebenden Behörden sowie die kontrollierenden Behörden führen, schon allein deshalb, weil systembedingt neu für leichte und schwere Motorwagen unterschiedliche Kollektivfahrzeugausweise in Verbindung mit Händlerschildern ausgestellt werden müssten.

Für den *sgv* und den *VSCI* ist es unabdingbar, dass diese Fahrzeuge nicht der LSVA unterstellt werden, da die Branche diese Schilder unter anderem für Überführungstransporte noch nicht immatrikulierter Fahrzeuge benötige.

Nach Meinung des *CP* würden verbotene Sachtransporte nur sehr selten durchgeführt. Weiter weist das *CP* darauf hin, dass mit der LSVA eine Verlagerung der Transporte von der Strasse weg auf die Schiene angestrebt werde. Daher dürfen die Händlerschilder nicht LSVA-pflichtig werden.

Der *AGVS*, *auto-schweiz*, der *FRS* und die *ASTAG* stellen mit grossem Befremden fest, dass – noch bevor die vorliegende Anhörung abgeschlossen, geschweige denn die in Frage stehenden Anpassungen in Kraft getreten seien – bereits weitergehende Absichten bestehen würden. Sie fordern konkrete Änderungsvorschläge. Es sei unzulässig, diffus formulierte, unverbindliche Vorschläge ohne rechtliche Fixierung den Anhörungsteilnehmern zu unterbreiten. Derartiges Legiferieren auf Vorrat ist für den *AGVS*, *auto-schweiz*, den *FRS* und die *ASTAG* inakzeptabel.

5.10.3 Keine Stellungnahme / nicht betroffen

AG Sektion Koordination Zivilschutz, BE, BS, GR Amt für Militär und Zivilschutz, SG, UR Schwerverkehrszentrum; SBV, SLV; Les Routiers Suisses, VÖV

Bemerkungen

BE weist darauf hin, dass mit der Unterstellung dieser Fahrzeuge unter die LSVA vor allem diejenigen bestraft werden, welche sich an die gesetzlichen Vorschriften halten und fordert daher strengere Kontrollen im Bezug auf die Einhaltung von Artikel 24 VVV sowie der Verschärfung der Bussen.

5.11 Frage 2.2 - Lieferwagen mit einer Anhängelast von über 3.5 Tonnen

Sollen Halter von Lieferwagen, die mit einer zulässigen Anhängelast von über 3,5 t zum Verkehr zugelassen sind, verpflichtet werden, den Lieferwagen mit einem LSVA-Erfassungsgerät auszurüsten?

	ja	nein	Kein Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	17	8	4
2 gesamtschweizerische Dachverbände	1	2	1
3 Verkehrsverbände	2	4	2
4 Weitere Organisationen	1	3	
Gesamtergebnis	21	17	7

Auswertung 11: Frage 2.2 - Lieferwagen mit einer Anhängelast von über 3.5 Tonnen

5.11.1 Zustimmung

AI, AR, BE, BL, FR, GE, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, TI, UR, UR Schwerverkehrszentrum; CP; Les Routiers Suisses, VCS; Verein Alpen-Initiative

Bemerkungen

JU stellt die Frage, ob bei solchen Fahrzeugen ebenfalls an der Rückseite ein entsprechendes Kennzeichen angebracht werden müsste.

AR, *GR*, *BL* und *SZ* weisen darauf hin, dass diese Neuregelung nur dann wirklich wirksam wäre, wenn die Einbaupflicht auch auf die übrigen leichten Motorwagen mit zulässigen Anhängelasten von über 3.5 t ausgedehnt werden würde. Eine solche Anpassung erscheine aber vom doch grossen Aufwand und eher bescheidenem Nutzen her nicht als verhältnismässig.

BE fügt hinzu, dass es für Halter, die nur sehr selten und nur auf kurzen Strecken LSVA-pflichtige Anhänger ziehen, die Einbaupflicht von Vorteil sein könnte, weil sie unter Umständen insgesamt weniger Abgaben bezahlen als bei der PSVA. *BE* weist auf die notwendigen Programmanpassungen an den Informatikapplikationen (MOFIS usw.) hin und fordert eine längere Vorlaufzeit.

BE und *SG* schlagen weiter die Prüfung vor, ob an leichten Motorwagen der Klasse M und N (ausgenommen Sattelschlepper) in Zukunft überhaupt noch Anhängelasten von über 3.5 t zulässig sein sollten. In der EU sei dies für die Klasse M1 schon lange nicht mehr zulässig.

LU regt an, auch bei den leichten Sattelschleppern die Ausrüstungspflicht mit einem Erfassungsgerät zu prüfen. Eine Gleichstellung könne nämlich auch in der entgegengesetzten Richtung erfolgen (leichte Sattelschlepper mit den Lieferwagen gleichstellen).

NW und *OW* fordern, dass Wettbewerbsverzerrungen möglichst unterbunden werden sollten.

5.11.2 Ablehnung

AG, GL, SO, TG, VD, VS, ZG, ZH; SBV, sgv; AGVS, ASTAG, auto-schweiz, FRS; asa, FER, Handelskammer beider Basel

Bemerkungen

VD, AG, SO, TG, ZG, ZH und die asa sind der Ansicht, dass diese Neuregelung nur dann wirklich wirksam wäre, wenn die Einbaupflicht auch auf die übrigen leichten Motorwagen mit zulässigen Anhängelasten von über 3,5 t ausgedehnt werden würde. Es sei möglich, ein Fahrzeug entweder als Personenwagen oder als Lieferwagen zu immatrikulieren. Eine solche Neuregelung erscheine aber vom doch grossen Aufwand und eher bescheidenem Nutzen her nicht als verhältnismässig.

SO verlangt die Begrenzung der Anhängelast bei leichten Fahrzeugen auf max. 3.5 t.

VS weist darauf hin, dass der Einbau einer On-Board-Unit (OBU) unverhältnismässig sei.

Der SBV befürchtet über kurz oder lang auch die Unterstellung von gewerblichen Traktoren unter die Einbaupflicht, da diese LSVA-pflichtige Anhänger ziehen würden.

Der AGVS, auto-schweiz, der FRS, die ASTAG und die FER stellen mit grossem Befremden fest, dass – noch bevor die vorliegende Anhörung abgeschlossen, geschweige denn die in Frage stehenden Anpassungen in Kraft getreten seien – bereits weitergehende Absichten bestehen würden. Sie fordern konkrete Änderungsvorschläge von der Verwaltung. Es sei unzulässig, diffus formulierte, unverbindliche Vorschläge ohne rechtliche Fixierung den Anhörungsteilnehmern zu unterbreiten. Derartiges Lieferieren auf Vorrat sei für sie inakzeptabel.

5.11.3 Keine Stellungnahme / nicht betroffen

AG Sektion Koordination Zivilschutz, BS, GR Amt für Militär und Zivilschutz, SH; SLV; VÖV, VSCI

Anhang 1: Übersicht der erhaltenen Stellungnahmen

1 Kantone	Abkürzung
Kanton	
– Kanton Aargau	AG
– Kanton Appenzell Ausserrhoden	AR
– Kanton Appenzell Innerhoden	AI
– Kanton Basel-Landschaft	BL
– Kanton Basel-Stadt	BS
– Kanton Bern	BE
– Kanton Freiburg	FR
– Kanton Genf	GE
– Kanton Glarus	GL
– Kanton Graubünden	GR
– Kanton Jura	JU
– Kanton Luzern	LU
– Kanton Neuenburg	NE
– Kanton Nidwalden	NW
– Kanton Obwalden	OW
– Kanton Schaffhausen	SH
– Kanton Schwyz	SZ
– Kanton Solothurn	SO
– Kanton St. Gallen	SG
– Kanton Tessin	TI
– Kanton Thurgau	TG
– Kanton Uri	UR
– Kanton Waadt	VD
– Kanton Wallis	VS
– Kanton Zug	ZG
– Kanton Zürich	ZH
zusätzliche kantonale Verwaltungseinheit	
– Kanton Aargau, Departement Gesundheit und Soziales, Abteilung Militär und Bevölkerungsschutz, Sektion Koordination Zivilschutz	AG Sektion Koordination Zivilschutz
– Kanton Graubünden, Amt für Militär und Zivilschutz	GR Amt für Militär und Zivilschutz
– Kanton Uri, Schwerverkehrszentrum	UR Schwerverkehrszentrum
2 gesamtschweizerische Dachverbände	
Wirtschaft	
– Centre Patronal	CP
– Schweizerischer Bauernverband	SBV
– Schweizerischer Gewerbeverband	sgv
– Schweizerischer Leasingverband	SLV
3 Verkehrsverbände	
Autogewerbe	
– Autogewerbeverband der Schweiz	AGVS
– auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure	auto-schweiz
– Schweizerischer Carrosserieverband	VSCI
Dachorganisation	
– strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs	FRS

Transportgewerbe

- ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
- Les Routiers Suisses

Verkehrsverband

- VCS Verkehrs-Club der Schweiz VCS
- Verband öffentlicher Verkehr VÖV

4 Weitere Organisationen

kantonale Vertreter

- asa Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa

Umweltverband

- Verein Alpen-Initiative

Wirtschaft

- Fédération des Entreprises Romandes FER
- Handelskammer beider Basel

Anhang 2: Detaillierte Auswertung der Fragen

Frage 1.1 - Zivilschutzfahrzeuge

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	26	1	2
Kanton	24	1	1
zusätzliche kantonale Verwaltungseinheit	2		1
2 gesamtschweizerische Dachverbände	2	1	1
Wirtschaft	2	1	1
3 Verkehrsverbände	1	5	2
Autogewerbe		2	1
Dachorganisation		1	
Transportgewerbe		2	
Verkehrsverband	1		1
4 Weitere Organisationen	2	1	1
kantonale Vertreter			1
Umweltverband	1		
Wirtschaft	1	1	
Gesamtergebnis	31	8	6

Frage 1.2 - Flughafentransferfahrten

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	19	3	7
Kanton	19	3	4
zusätzliche kantonale Verwaltungseinheit			3
2 gesamtschweizerische Dachverbände	2	1	1
Wirtschaft	2	1	1
3 Verkehrsverbände	2	5	1
Autogewerbe		2	1
Dachorganisation		1	
Transportgewerbe		2	
Verkehrsverband	2		
4 Weitere Organisationen	1	1	2
kantonale Vertreter			1
Umweltverband	1		
Wirtschaft		1	1
Gesamtergebnis	24	10	11

Frage 1.3 - Aufbewahrung von Unterlagen (Verwendungsverpflichtung)

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	26		3
Kanton	23		3
zusätzliche kantonale Verwaltungseinheit	3		
2 gesamtschweizerische Dachverbände	1	2	1
Wirtschaft	1	2	1
3 Verkehrsverbände	2	4	2
Autogewerbe		2	1
Dachorganisation		1	
Transportgewerbe	1	1	
Verkehrsverband	1		1
4 Weitere Organisationen	3		1
kantonale Vertreter			1
Umweltverband	1		
Wirtschaft	2		
Gesamtergebnis	32	6	7

Frage 1.4 - Berechnung des massgebenden Gewichts

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	25	1	3
Kanton	24	1	1
zusätzliche kantonale Verwaltungseinheit	1		2
2 gesamtschweizerische Dachverbände	2	1	1
Wirtschaft	2	1	1
3 Verkehrsverbände	1	6	1
Autogewerbe		3	
Transportgewerbe		2	
Dachorganisation		1	
Verkehrsverband	1		1
4 Weitere Organisationen	2	1	1
kantonale Vertreter			1
Wirtschaft	1	1	
Umweltverband	1		
Gesamtergebnis	30	9	6

Frage 1.5 - Zeichen an Anhängern mit Wechselschildern

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	13	14	2
Kanton	12	14	
zusätzliche kantonale Verwaltungseinheit	1		2
2 gesamtschweizerische Dachverbände	1	2	1
Wirtschaft	1	2	1
3 Verkehrsverbände	2	5	1
Autogewerbe		3	
Dachorganisation		1	
Transportgewerbe	1	1	
Verkehrsverband	1		1
4 Weitere Organisationen	3	1	
kantonale Vertreter		1	
Umweltverband	1		
Wirtschaft	2		
Gesamtergebnis	19	22	4

Frage 1.6 - Rückerstattung für gemietete Fahrzeuge des Militärs und des Zivilschutzes

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	22	1	6
Kanton	20	1	5
zusätzliche kantonale Verwaltungseinheit	2		1
2 gesamtschweizerische Dachverbände	2	1	1
Wirtschaft	2	1	1
3 Verkehrsverbände	6		2
Autogewerbe	2		1
Dachorganisation	1		
Transportgewerbe	2		
Verkehrsverband	1		1
4 Weitere Organisationen	3		1
kantonale Vertreter			1
Umweltverband	1		
Wirtschaft	2		
Gesamtergebnis	33	2	10

Frage 1.7 - Verhinderung der Weiterfahrt und Beschlagnahmung

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	23		6
Kanton	22		4
zusätzliche kantonale Verwaltungseinheit	1		2
2 gesamtschweizerische Dachverbände	3		1
Wirtschaft	3		1
3 Verkehrsverbände	6		2
Autogewerbe	2		1
Dachorganisation	1		
Transportgewerbe	2		
Verkehrsverband	1		1
4 Weitere Organisationen	2	1	1
kantonale Vertreter			1
Umweltverband	1		
Wirtschaft	1	1	
Gesamtergebnis	34	1	10

Frage 1.8 - Gebühren der Zollverwaltung

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	14		15
Kanton	13		13
zusätzliche kantonale Verwaltungseinheit	1		2
2 gesamtschweizerische Dachverbände	1	1	2
Wirtschaft	1	1	2
3 Verkehrsverbände	6	1	1
Autogewerbe	2	1	
Dachorganisation	1		
Transportgewerbe	2		
Verkehrsverband	1		1
4 Weitere Organisationen	2		2
kantonale Vertreter			1
Umweltverband	1		
Wirtschaft	1		1
Gesamtergebnis	23	2	20

Frage 2.1 - LSVA-Pflicht für Fahrzeuge mit Händlerschilder

	ja	nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	8	15	6
Kanton	8	15	3
zusätzliche kantonale Verwaltungseinheit			3
2 gesamtschweizerische Dachverbände		2	2
Wirtschaft		2	2
3 Verkehrsverbände	1	5	2
Autogewerbe		3	
Dachorganisation		1	
Transportgewerbe		1	
Verkehrsverband	1		1
4 Weitere Organisationen	2	2	
kantonale Vertreter		1	
Umweltverband	1		
Wirtschaft	1	1	
Gesamtergebnis	11	24	10

Frage 2.2 - Lieferwagen mit einer Anhängelast von über 3.5 Tonnen

	ja	nein	Kein Stellungnahme / nicht betroffen
1 Kantone	17	8	4
Kanton	16	8	2
zusätzliche kantonale Verwaltungseinheit	1		2
2 gesamtschweizerische Dachverbände	1	2	1
Wirtschaft	1	2	1
3 Verkehrsverbände	2	4	2
Autogewerbe		2	1
Dachorganisation		1	
Transportgewerbe	1	1	
Verkehrsverband	1		1
4 Weitere Organisationen	1	3	
kantonale Vertreter		1	
Umweltverband	1		
Wirtschaft		2	
Gesamtergebnis	21	17	7