



Erläuternder Bericht

zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und der
Schwerverkehrsabgabeverordnung

vom 11. August 2021

Übersicht

Das heute in der Schweiz verwendete Erfassungssystem zur Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) muss bis spätestens Ende 2024 erneuert werden. Der fortschreitende technologische Wandel und der Trend hin zur harmonisierten grenzüberschreitenden Mauterhebung soll den hiesigen Halterinnen und Haltern abgabepflichtiger Fahrzeuge nicht vorenthalten werden. Die bekannten LSVA-Erfassungsgeräte gehören inskünftig der Vergangenheit an. Neu wird auf die im europäischen Mautmarkt etablierten Lösungen abgestellt. Dies wird die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe wesentlich vereinfachen und den administrativen Aufwand bei Transportgewerbe und Bund verringern.

Ausgangslage

Das heute in der Schweiz verwendete Erfassungssystem zur Erhebung der Schwerverkehrsabgabe ist seit seiner Einführung im Jahr 2001 praktisch unverändert geblieben. Die aktuell in den Motorfahrzeugen eingesetzten Geräte sowie die strassenseitige Infrastruktur kommen an ihr technisches Lebensende und müssen bis spätestens Ende 2024 erneuert werden. Zugleich sind mit dem EETS (European Electronic Toll Service) auf europäischer Ebene harmonisierte einheitliche Standards eingeführt worden, welche die Erhebung der Maut in Europa, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, wesentlich vereinfachen und beschleunigen. Die Schweiz hat - ohne die entsprechende EU-Richtlinie zu übernehmen - Anfang 2020 für ausländische Fahrzeuge im Rahmen der Digitalisierung und Weiterentwicklung der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) einen mit dem EETS kompatiblen Erhebungsdienst eingeführt (EETS-CH).

Das künftige Erhebungssystem der Schweizer Schwerverkehrsabgabe soll auf die europäischen Standards abgestimmt werden. Das ist auch im Interesse des inländischen Transportgewerbes, das international tätig ist. Die Mauterhebung wird dadurch auch im Ausland vereinfacht.

Inhalt der Vorlage

Mit dieser Vorlage werden die Rechtsgrundlagen für die notwendige technische Ablösung und Weiterentwicklung des bisherigen Erfassungssystems geschaffen. Anbieter von Erfassungsdienstleistungen erhalten damit die Möglichkeit, nach einem Zulassungsverfahren ihre Dienstleistungen in der Schweiz anzubieten und ihre, den schweizerischen Anforderungen entsprechenden Erfassungssysteme zur Verfügung zu stellen. Dies eröffnet Halterinnen und Haltern LSVA-pflichtiger Motorfahrzeuge die Möglichkeit, mit einem in der Schweiz zugelassenen Anbieter ihrer Wahl, einen Vertrag zur Erfassung der abgabepflichtigen Fahrt abzuschliessen.

Die Vorteile dieser Lösung liegen auf der Hand. Die Transportunternehmen werden administrativ entlastet, indem sie einerseits mit Hilfe eines EETS-Anbieters die Abgabe auch in den europäischen Staaten abwickeln können und andererseits indem Prozesse durch Digitalisierung und Automatisierung vereinfacht werden. Das periodische Auslesen der Fahrleistungsdaten mittels Chipkarte aus den Erfassungsgeräten und ihre Übermittlung per Post oder auf elektronischem Weg an die EZV fallen dadurch weg. Der Bund wird zudem von der kostspieligen Entwicklung und Herausgabe eines Erfassungsgerätes entbunden. Demgegenüber muss er die Anbieter für Dienstleistungen entschädigen, die bisher von der EZV wahrgenommen wurden. Für abgabepflichtige Personen, die nicht im internationalen Verkehr tätig sind, wird ein mit dem EETS vergleichbarer nationaler Erhebungsdienst bereitgestellt.

Die Vorlage umfasst die Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes vom 19. Dezember 1997 (SVAG; SR 641.81), namentlich in den Bereichen Bemessungsgrundlage und Abgabenerhebung. Bei den Bemessungsgrundlagen soll der Bundesrat neben dem höchstzulässigen Gesamtgewicht alternativ die Anzahl Achsen hinzuziehen können. Dies entspricht einem technischen Erfordernis der interoperablen Erfassungssysteme. Im Bereich der Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrt soll der Bundesrat die Kompetenz erhalten, weiterhin die Art der Erfassung festzulegen und dabei die Voraussetzungen zur Verwendung von in der EU zugelassenen Systemen zu schaffen. Damit kann er mit einer Anpassung der Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000 (SVAV, SR 641.811) schnell auf Innovationen und Anpassungen der europäischen Standards reagieren. Die Kompetenz zur Bestimmung der Zulassungsvoraussetzungen für die Anbieter von Erfassungssystemen sowie deren Entschädigung liegt ebenfalls beim Bundesrat. Der Erlass der technischen und betrieblichen Vorgaben, welche die Anbieter zu erfüllen haben, wird der EZV (ab 1. Januar 2022

Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit [BAZG]) übertragen. Gleichzeitig wird das SVAG auf das neue BAZG-Vollzugsaufgabengesetz (BAZG-VG) abgestimmt und verschiedene Bestimmungen in der SVAV auf Gesetzesstufe verankert. Da lediglich wenige Artikel angepasst werden müssen, wird das SVAG einer Teilrevision unterzogen.

Die SVAV wird hingegen totalrevidiert: Die Auslagerung der Erfassung der abgabepflichtigen Fahrt an zugelassene Anbieter erfordert eine strukturelle Anpassung der Verordnung. Das 3. Kapitel zur leistungsabhängigen Abgabenerhebung enthält neu Bestimmungen zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer (1. Abschnitt), zu den Mitwirkungspflichten (2. Abschnitt), zu Abgabeperiode, Registrierung, Anmeldung und Veranlagungsverfügung (3. Abschnitt), zur Vergabe des Auftrags an den beauftragten Anbieter (4. Abschnitt), zur Zulassung von Anbietern (5. Abschnitt), zu den Pflichten der Anbieter (6. Abschnitt) und zum Entgelt (7. Abschnitt).

Die übrigen Bereiche wie Befreiungen, Berechnungsweise, Tarif, Vergünstigungen, pauschale Schwerverkehrsabgabe (PSVA) usw. bleiben im Wesentlichen unverändert. Mit der Vorlage wird keine Erhöhung der Einnahmen angestrebt. Durch die Umstellung und Berücksichtigung der Achszahl zur Berechnung des höchstzulässigen Gesamtgewichts des Anhängers sollen dem Transportgewerbe insgesamt keine Mehrkosten entstehen.

Um möglichem Missbrauch entgegenzuwirken, wird die EZV den Schwerverkehr auch in Zukunft an verschiedenen Orten mit stationären und mobilen Anlagen erfassen.

Kosten und Auswirkungen

Die technische Erneuerung des Erfassungssystems führt zu keinen Mehr- oder Mindereinnahmen aus der LSVA, denn die Abgabeparameter (Kilometer x massgebendes Gewicht x Tarif) bleiben grundsätzlich unverändert. Die notwendige Neubeschaffung der zu ersetzenden strassenseitigen Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur wird je nach Ausgestaltung und Umfang Investitionskosten von schätzungsweise 50 - 90 Millionen Franken sowie Rückbaukosten für nicht mehr benötigte Systemteile von 10 - 20 Millionen Franken (beides ohne Reserven und MWST) sowie jährliche Betriebskosten zwischen 11 und 20 Millionen Franken verursachen. Dies soll mit einem Verpflichtungskredit realisiert werden.

Da sämtliche LSVA-Komponenten ihr technisches Lebensende erreichen und daher zwingend erneuert werden müssen, fallen die vorstehend erwähnten Kosten unabhängig von dieser Vorlage an. Im Falle einer Nichtrealisierung kämen Zusatzkosten in der Grössenordnung von weiteren 110 Millionen Franken hinzu. Dies hauptsächlich für die Entwicklung und Beschaffung eines LSVA-Erfassungsgerätes als Ersatz für das heutige emotach.

Personelle Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Ein allfälliger Mehrbedarf wird im Rahmen der Digitalisierung und Weiterentwicklung der EZV aufgefangen.

Auch die Kantone können mit gleichbleibenden LSVA-Einnahmen rechnen. Allenfalls muss die Entschädigung der kantonalen Zulassungsbehörden überprüft werden.

Von der Vorlage ist im Wesentlichen das Transportgewerbe betroffen. Die Umstellung auf ein neues Erfassungssystem verursacht den Abgabepflichtigen einen gewissen administrativen Initialaufwand. Sie werden aber auch entlastet. So fallen Werkstattaufenthalte zur Montage und Nachprüfung der LSVA-Erfassungsgeräte sowie die Chipkarten zur Auslesung und Deklaration der Fahrzeuge ersatzlos dahin. Im Rahmen der solidarischen Haftung werden die einzelnen Unternehmen entlastet. Insgesamt dürfte das Transportgewerbe mit sinkenden Regulierungskosten rechnen.

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage	5
1.1 Handlungsbedarf und Ziele	5
1.2 Geprüfte Alternativen und gewählte Lösung	6
1.3 Verhältnis zur Legislaturplanung und zur Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates	7
2 Grundzüge der Vorlage	8
2.1 Allgemeines	8
2.2 Erhebungsdienste	8
2.3 Zugelassene Anbieter / nationaler Anbieter	10
2.4 Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung	10
2.5 Massgebendes Gewicht	11
2.6 Übersicht über die Erhebungsdienste und ihre Anbieter	12
2.7 Kontrollen	13
3 Erläuterungen zu einzelnen Artikel	13
3.1 Schwerverkehrsabgabegesetz	13
3.2 Schwerverkehrsabgabeverordnung	20
4 Auswirkungen	36
4.1 Auswirkungen auf den Bund	36
4.1.1 Finanzielle Auswirkungen	36
4.1.2 Personelle Auswirkungen	38
4.1.3 Auswirkungen auf DaziT	39
4.2 Auswirkungen auf die Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	39
4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	39
4.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft	40
4.5 Auswirkungen auf die Umwelt	40
5 Rechtliche Grundlagen	40
5.1 Verfassungsmässigkeit	40
5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	40
5.3 Unterstellung unter die Ausgabenbremse	41
5.4 Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz	41
5.5 Delegation von Rechtssetzungsbefugnissen	41
5.6 Datenschutz	41
5.6.1 Personendaten	41
5.6.2 Rechtsstellung der Anbieter	42
5.6.3 Datenbekanntgabe	42
5.6.4 Kontrollsystem	42
5.6.5 Verhältnis zur EU-Datenschutz-Grundverordnung	43
Abkürzungsverzeichnis	44

1 Ausgangslage

1.1 Handlungsbedarf und Ziele

Die Schwerverkehrsabgabe wird in der heutigen Form seit 2001 für Motorfahrzeuge und Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen erhoben. Die Abgabe wird für Warentransportfahrzeuge grundsätzlich leistungsabhängig (LSVA) und für Personentransportfahrzeuge pauschal (PSVA) veranlagt.

Für inländisch immatrikulierte Fahrzeuge (nachfolgend inländische Fahrzeuge) ist zur Erhebung der LSVA der Einbau eines Erfassungsgerätes (On Board Unit / OBU) vorgeschrieben. Für ausländisch immatrikulierte Fahrzeuge (nachfolgend ausländische Fahrzeuge) erfasst die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer bei jeder Einfahrt den Kilometerstand und Angaben zum mitgeführten Anhänger an einem Abfertigungsterminal (AT). Danach erhält sie oder er einen Beleg, welcher bei der Ausfahrt handschriftlich mit dem Kilometerstand ergänzt und der Zollstelle abgegeben wird.

Einerseits blieb die zur Erhebung und Kontrolle der Abgabe eingesetzte fahrzeug- und strassenseitige Infrastruktur seit der Einführung weitgehend unverändert. So erreichen verschiedene Komponenten in absehbarer Zeit das Ende ihrer technischen Lebensdauer. Sie können nicht mehr gewartet werden und müssen folglich ersetzt werden. Dies betrifft insbesondere die von der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV), ab 1. Januar 2022 Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG), beschafften und unentgeltlich abgegebenen Erfassungsgeräte, die an der Grenze für die ausländisch immatrikulierten Fahrzeuge bereitgestellten Abfertigungsterminals, die bei Zollstellen installierten Bakenanlagen und die im Landesinneren vorhandenen LSVA-Kontrollanlagen.

Andererseits hat sich Europa in Sachen Mauterhebung stark verändert. Die verschiedenen Mautsysteme waren nicht bzw. kaum interoperabel. Für praktisch jedes Mautgebiet musste eine andere OBU im Motorfahrzeug eingebaut oder zumindest mitgeführt werden. Der Wunsch, die verschiedenen landesspezifischen Abgaben zu harmonisieren und die verwendeten OBU's interoperabel auszugestalten nahm stetig zu. Diese Bestrebungen mündeten in der Richtlinie 2004/52/EG¹ des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, welche die EU-Staaten verpflichtet, den EETS (European Electronic Toll Service / europäischer elektronischer Mautdienst) in ihren Mautgebieten anzuwenden. Der EETS ist vergleichbar mit dem Roaming-Dienst der Mobiltelefonie, welche es dem Nutzer ermöglicht, sein Mobiltelefon weltweit zu nutzen und die dafür anfallenden Gebühren über die Rechnung seines Telekommunikationsanbieters zu begleichen. Die Schweiz hat die EETS-Richtlinie der EU formell nicht übernommen. Aufgrund der bestehenden Anforderungen ist eine formelle Übernahme aus nachfolgenden Gründen weiterhin nicht angezeigt.

Gemäss geltendem Erhebungskonzept der Schweiz trägt die abgabepflichtige Person das Zahlungsausfallrisiko des EETS-Anbieters. Die EETS-Richtlinie sieht hingegen eine Risikoverteilung zu Ungunsten des Mauterhebers vor: Mit der Bezahlung der Abgabe an den EETS-Anbieter ist die Schuld getilgt. Der Mauterheber kann die Forderung, auch bei Zahlungsausfall des EETS-Anbieters, bei der abgabepflichtigen Person nicht mehr geltend machen.

Weiter sieht die EETS-Richtlinie eine nationale Kontaktstelle für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedsstaaten vor. Diese dient dem Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten, damit offene Forderungen grenzüberschreitend geltend gemacht werden können. Um den Datenaustausch überhaupt zu ermöglichen, ist eine Anerkennung eines ausreichenden Datenschutzniveaus in der Schweiz seitens der EU erforderlich. Für das heute geltende Bundesgesetz vom 19. Juni 1992² über den Datenschutz (DSG) liegt ein Adäquanzbeschluss der EU³ vor. Es ist allerdings noch nicht klar, ob die EU mit dem Inkrafttreten des totalrevidierten DSG⁴ (nachfolgend nDSG) die Schweiz weiterhin als Drittstaat mit einem angemessenen Datenschutzniveau anerkennt.

¹ Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, ABl. L 166 vom 30. April 2004, S. 124; Ersetzt durch die Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union, ABl. L 91 vom 29. März 2019, S. 45

² SR 235.1

³ Entscheidung der Kommission vom 26. Juli 2000 gemäss der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Angemessenheit des Schutzes personenbezogener Daten in der Schweiz

⁴ BBL 2020 7639

Weitere Anforderungen der EETS-Richtlinie, wie die Etablierung einer Vermittlungsstelle, die Erstellung eines nationalen Registers, Buchführungsvorschriften, sowie die Berichterstattungspflicht an die Europäische Kommission stehen einer Übernahme der EETS-Richtlinie gegenwärtig entgegen.

Materiell hingegen wird sich die Schweiz eng an die EETS-Richtlinie halten. Sie hat der EU zugesichert, einen vergleichbaren Service für ausländische Fahrzeuge anzubieten (nachfolgend EETS-CH). Dieser Service wurde im Rahmen der Digitalisierung und Weiterentwicklung der EZV bereits umgesetzt und startete in der Schweiz im Jahr 2020. Er wird die Abfertigungsterminals an der Grenze mittelfristig ablösen.

Der Bundesrat will daher auf das Jahr 2025 auch für die inländischen Fahrzeuge die bisherige Technik ablösen und ein neues zukunftsgerichtetes System zur Erhebung der LSVA einführen (LSVA III). Würden die an ihr Lebensende kommenden LSVA-Komponenten einfach laufend erneuert, würde eine grundlegende technische Modernisierung frei von Sachzwängen verunmöglicht. Zudem könnten die Schweizer Transporteure an den Vorteilen der technischen Harmonisierung der europäischen Mautsysteme nur eingeschränkt teilhaben.

Für die Umsetzung von LSVA III wurden Zielesetzungen und Umfang folgendermassen definiert:

- digital, einfach, kostengünstig - wirksam kontrolliert;
- betriebliche Aufwände bei allen Beteiligten reduzieren;
- Marktlösungen bestmöglich nutzen;
- mit flexibler Architektur auf künftige Änderungen reagieren können;
- die Beteiligten konzentrieren sich auf ihre Kernaufgaben;
- Kontrollen beibehalten;
- LSVA III ist eine Erneuerung des Erhebungssystems, keine Erneuerung des Abgabesystems;
- es wird keine Anpassung der abgaberelevanten Parameter vorgenommen, die Formel «Fahrleistung x Gewicht x Tarif» gilt weiterhin;
- der Tarif ist wie bis anhin emissionsabhängig gemäss den bisherigen Kategorien;
- Änderungen werden einnahmenneutral gestaltet.

1.2 Geprüfte Alternativen und gewählte Lösung

Mit einer Studie wurden die technischen Möglichkeiten der LSVA-Generation III analysiert und eine Grundlage für die Ablösung der LSVA-Generation II geschaffen. Dabei spielt die Kompatibilität mit Partnerländern eine wichtige Rolle. Ein neues System soll mit verschiedenen Aufzeichnungsgeräten umgehen können, den Einsatz eines Erfassungsgerätes im ganzen EU-Raum ermöglichen und damit zu einer bedeutenden Vereinfachung für international tätige Kundinnen und Kunden führen.

Folgende Massnahmen wurden geprüft und verworfen:

Massnahme	Grund für Nichtverfolgung
Eigenentwicklung Erfassungsgerät für inländische Fahrzeuge	Marktfähige Lösungen sind vorhanden.
EZV als Herausgeber der Erfassungsgeräte für inländische Fahrzeuge	Dito.
Inkasso auch für inländische Fahrzeuge beim zu- Zugelassene Anbieter sind meist im Ausland niedergelassenen Anbieter	dergelassenen Anbieter sind meist im Ausland niedergelassen und haben keine Möglichkeit, Nicht-

zahler am Weiterbetrieb der Fahrzeuge zu hindern. Das aufwändige Durchsetzen des Inkassos müsste weiterhin die EZV übernehmen.

Veranlagung der Anhänger nach zulässigem Gesamtgewicht
Der europäische Standard basiert auf der Anzahl Achsen. Eine Veranlagung nach zulässigem Gesamtgewicht würde die Anwendung interoperabler Lösungen einschränken oder gar verhindern.

Tabelle 1; Geprüfte Massnahmen

Mit LSVA III wird ein Wechsel auf ein modernes digitales Erhebungssystem erfolgen. Einerseits soll die Erfassung und Anmeldung der Fahrleistung für Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter vereinfacht und andererseits die EZV von der Entwicklung und Herausgabe eines Erfassungsgerätes entbunden werden. Der Staat soll nur noch die Anforderungen vorgeben, nicht aber die Mittel für die Erhebung der Fahrleistungsdaten selbst. Grundsätzlich soll in diesem Bereich der freie Wettbewerb unter den Anbietern spielen. Der EETS als europäische Lösung belegt dessen Vorhandensein. Anfang 2021 wurde der erste Anbieter für den EETS-CH zugelassen, der 2020 für ausländische Fahrzeuge eingeführt wurde⁵. Weitere Anbieter befinden sich im Zulassungsverfahren. Damit im internationalen Verkehr tätige Schweizer Transporteure von den Vorteilen des EETS profitieren können, muss LSVA III einerseits auf dem EETS bzw. EETS-CH aufbauen und andererseits für nicht im internationalen Verkehr tätige Unternehmen einen dem EETS ähnlichen nationalen Erhebungsdienst bereitstellen.

1.3 Verhältnis zur Legislaturplanung und zur Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates

Die Vorlage ist weder in der Botschaft vom 29. Januar 2020⁶ zur Legislaturplanung 2019–2023 noch im Bundesbeschluss vom 21. September 2020⁷ über die Legislaturplanung 2019–2023 angekündigt.

Die erwarteten Investitionskosten im Rahmen von ungefähr 142 Millionen Franken sowie die jährlichen Betriebskosten zwischen 11–20 Millionen Franken (vgl. Ziffer 4.1.1) sind in der Finanzplanung 2022–2024 nicht zusätzlich eingestellt. Bereits bisher waren gewisse Mittel für die Schwerkverkehrsabgabe eingestellt (Infrastruktur, Vollzug). Die aktuellen Betriebskosten der LSVA betragen jährlich rund 17 Millionen Schweizer Franken; hinzu kommen weitere Vollzugsaufwände. Die prognostizierten Betriebskosten liegen somit im Rahmen des aktuellen Budgets. Im Übergang zum neuen System dürften gewisse zusätzliche Aufwände für den Parallelbetrieb hinzukommen. Die erwarteten Investitions-, Vollzugs- und Betriebskosten werden im Rahmen der Ausarbeitung der Botschaft genauer präzisiert, und die Finanzierung des Mittelbedarfs wird geprüft.

Die Schweizer Verkehrspolitik bezweckt unter anderem den Güterschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Diese Politik ist breit abgestützt und auch beim Schweizer Stimmvolk herrscht dazu Konsens: 1992 mit der Zustimmung zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), 1994 mit der Annahme des Alpenschutzartikels und 1998 mit dem Ja zur LSVA und der FinöV-Vorlage zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte. Mit dem vorliegenden Geschäft wird die Strategie des Bundesrates konsequent weiterverfolgt und das Ziel der Verlagerung des Güterschwerverkehrs gefestigt. Die Verlagerung des Güterschwerverkehrs auf die Schiene bzw. der nach Emissionsklasse gestaffelte LSVA-Tarif führen direkt oder indirekt zur Reduktion der CO₂-Emissionen des Schwerkverkehrs. Die Realisierung von LSVA III hat somit auch einen positiven Einfluss auf die Erreichung der Klimaziele und die nachhaltige Entwicklung der Schweiz.

Zudem sichert die Vorlage langfristig die LSVA-Einnahmen und damit eine solid finanzierte Verkehrsinfrastruktur. LSVA III ist eng mit der Digitalisierung und Weiterentwicklung der EZV verbunden und steht im Einklang mit der E-Government-Strategie des Bundesrates und der «digitalen Schweiz». Die digitalen Prozesse zur Erhebung der LSVA werden zum Vorteil der Abgabepflichtigen und der Verwaltung ausgebaut.

⁵ AS 2018 1521, SR 641.811.423

⁶ BBL 2020 1777

⁷ BBL 2020 8385

2 Grundzüge der Vorlage

2.1 Allgemeines

Die zwingend notwendige technische Erneuerung der LSVA-Komponenten verbunden mit der Angleichung an den europäischen Standard der Mauterhebung bedingt eine Anpassung der rechtlichen Grundlagen. Die Änderung stellt daher eine technische Vorlage dar, welche einzig durch die notwendige Modernisierung der Systemkomponenten ausgelöst wird. Die übrigen Bestimmungen, wie Abgabepflicht, Befreiungen, Tarif, Sonderregelungen oder Verwendung der Erträge usw. bleiben unverändert. Einzig beim massgebenden Gewicht, das für die Veranlagung der Abgabe herangezogen wird, gibt es leichte Anpassungen. Die Anhänger sollen nicht mehr nach zulässigem Gesamtgewicht, sondern wie in anderen europäischen Ländern aufgrund ihrer Anzahl Achsen veranlagt werden. Diese Änderungen sollen keine Mehreinnahmen für den Bund nach sich ziehen. Ziel ist eine einnahmenneutrale Ausgestaltung. Verschiedene allgemeine Bestimmungen werden zudem vom SVAG ins neue Bundesgesetz über den Allgemeinen Teil der Abgabenerhebung und die Kontrolle des grenzüberschreitenden Waren- und Personenverkehrs durch das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG-Vollzugsaufgabengesetz, BAZG-VG) verschoben, zu welchem das Vernehmlassungsverfahren bis zum 31. Dezember 2020 lief.

Exkurs BAZG

Die EZV wird per 1. Januar 2022 umbenannt in Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG). Die Ausführungen beziehen sich daher bereits auf das BAZG, sofern sich diese nicht auf heutige Leistungen der EZV beziehen. Gleichzeitig wird das Zollgesetz grundlegend revidiert. In diesem Zusammenhang wird das BAZG-VG als Rahmengesetz geschaffen.

Gleichzeitig werden verschiedene in der SVAV enthaltene Bestimmungen neu auf Gesetzesstufe verankert und ins SVAG integriert. Das SVAG hat sich in der Vergangenheit bewährt. Es sind nur wenige Anpassungen nötig. Die SVAV wird aufgrund des Umfangs indes total revidiert. Aus diesem Grund wird die Vernehmlassung für den Gesetzes- und Verordnungsentwurf gemeinsam durchgeführt.

Damit auch die Schweizer Transporteure von den vielen Vorteilen interoperabler Dienste profitieren können, führt die Erneuerung der technischen LSVA-Komponenten zu einem neuen Erhebungssystem mit nachfolgend erläuterten Grundsätzen.

Komponentenübersicht und Gegenüberstellung aktuelles und zukünftiges System:

System LSVA II	System LSVA III
Erfassungsgerät OBU II	EETS oder NETS (vgl. Ziff. 2.2.)
Abfertigungsterminal AT	NMTS (vgl. Ziff. 2.2) sofern nicht EETS oder NETS
Grenzbakensystem	Erfassung Strasse stationär (Grenze und Inland; vgl. Ziff. 2.7)
Stationäres Kontrollsystem	
Mobiles Kontrollsystem	Erfassung Strasse mobil (vgl. Ziff. 2.7)
Informatiksystem (IS LSVA)	Informatiksystem (Camions)

Tabelle 2; Komponentenübersicht

2.2 Erhebungsdienste

In Zukunft wird die LSVA auf drei Erhebungsdiensten basieren:

1. EETS: Standarddienst für in- und ausländische Fahrzeuge, die in verschiedenen Mautgebieten verkehren.
2. NETS: (nationaler elektronischer Mautdienst): Standarddienst für in- und ausländische Fahrzeuge, die nur von der LSVA betroffen sind und den EETS nicht benötigen bzw. keinen EETS-Vertrag eingehen wollen oder können.

3. NMTS (nationaler manueller Mautdienst): Lösung für Fahrzeuge ohne EETS- oder NETS-Vertrag.

EETS und NETS sind vergleichbar. Beide Dienste werden von zugelassenen Anbietern betrieben, die ihren Kunden je Fahrzeug ein System zur Erfassung der Fahrleistung zur Verfügung stellen und die damit erfassten Daten dem BAZG zur Berechnung der Abgabe übermitteln.

Beim EETS für ausländische Fahrzeuge stellt das BAZG die Abgabe den zugelassenen EETS-Anbietern in Rechnung. Sie tragen das Inkassorisiko bei ihren Kunden. Beim EETS für inländische Fahrzeuge und beim NETS stellt das BAZG die Abgabe wie bis anhin direkt der in- bzw. ausländischen abgabepflichtigen Person in Rechnung. Beim NETS ist neben den zugelassenen Anbietern ein nationaler Anbieter vorgesehen, der als «Auffanganbieter» für all jene abgabepflichtigen Personen dient, welche mit keinem zugelassenen Anbieter einen Vertrag eingehen wollen oder können.

Der manuelle Mautdienst NMTS wird durch das BAZG betrieben. Er stellt die Lösung für Ausnahmefälle dar. Einerseits ist er für inländische Motorfahrzeuge vorgesehen, die von der Ausrüstungspflicht mit einem Erfassungssystem befreit werden (z. B. Wenigfahrer). Andererseits für ausländische Motorfahrzeuge, wenn diese bei der Einfahrt in die Schweiz mit keinem Erfassungssystem ausgerüstet sind bzw. wenn deren EETS-Erfassungssystem defekt ist. In einem solchen Fall werden sie wie nicht ausgerüstete Fahrzeuge behandelt. Als Letztes kommt NMTS bei Motorfahrzeugen im Erhebungsdienst EETS zum Zug, falls ihr Erfassungssystem im Zollgebiet Störungen aufweist oder ausfällt.

Die drei Erhebungsdienste sind durchlässig. Sie sind für in- und ausländische Fahrzeuge zugänglich (vgl. nachfolgende Abbildung).

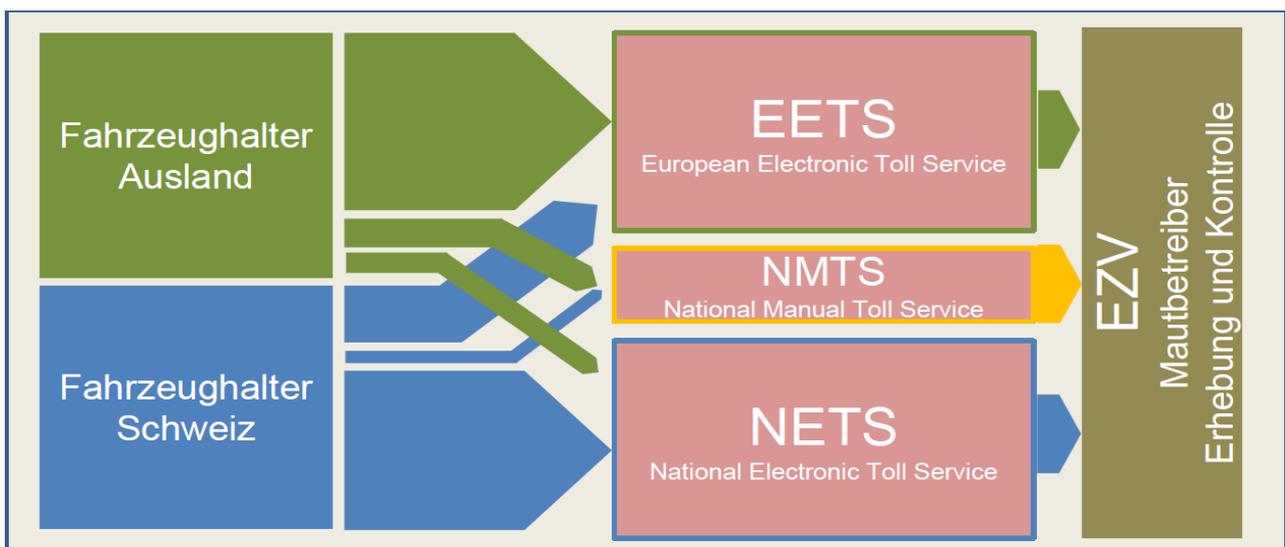


Abbildung 1; Erhebungsdienste

Die folgende Abbildung zeigt die Funktionsweise der neuen Erhebungsdienste EETS und NETS mit ihrem Daten- und Geldfluss auf.

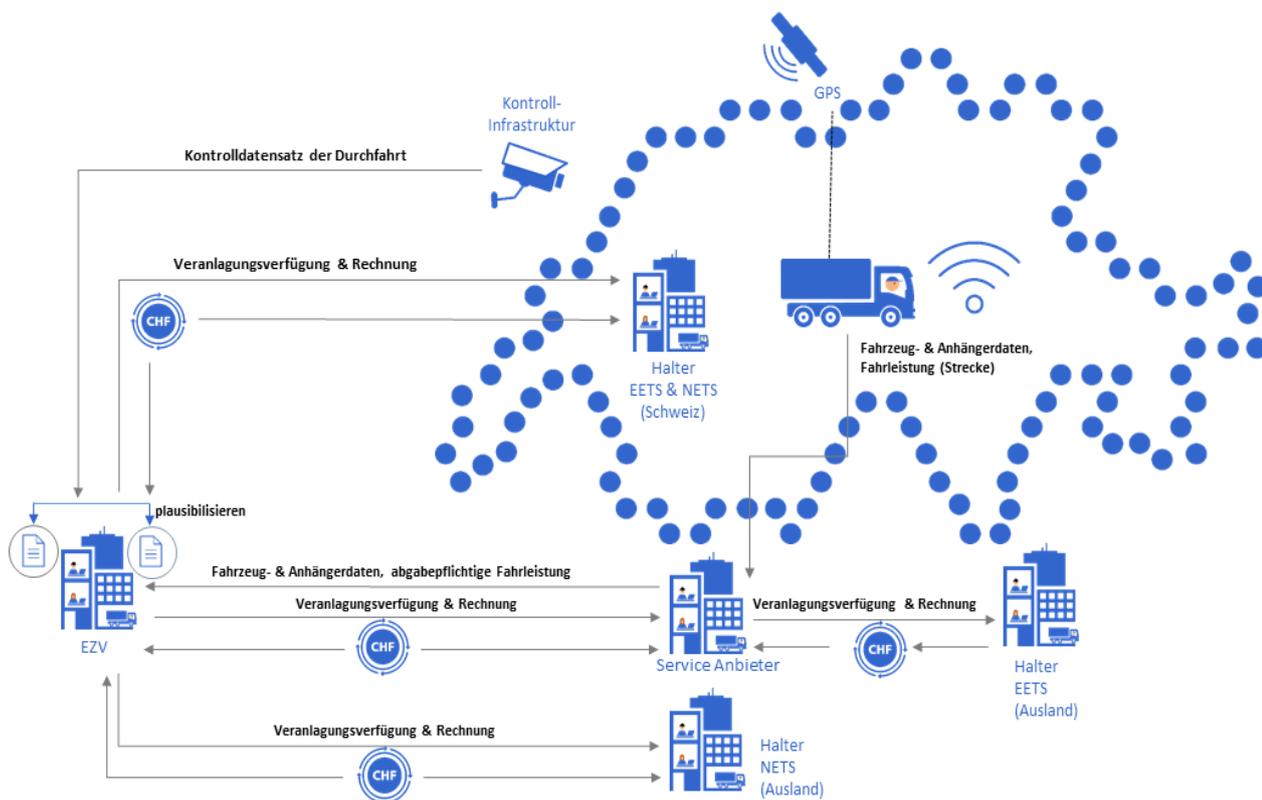


Abbildung 2; Funktionsweise der Erhebungsdienste EETS und NETS

2.3 Zugelassene Anbieter / nationaler Anbieter

Wer zugelassener Anbieter in der Schweiz für EETS und NETS werden will, hat ein vierstufiges Zulassungsverfahren beim BAZG zu durchlaufen. Das Zulassungsverfahren und die an die Anbieter gestellten Anforderungen sind für alle gleich und nicht verhandelbar. Das Zulassungsverfahren und die Anforderungen an die Anbieter werden daher in der SVAV definiert.

Nebst den zugelassenen Anbietern für EETS und NETS wird im Erhebungsdienst NETS zusätzlich ein nationaler Anbieter zu beauftragen sein. Dieser ist nötig, weil den zugelassenen Anbietern für EETS und NETS aus Kostengründen kein Aufnahmewang auferlegt werden soll. Nur der nationale Anbieter wird verpflichtet sein, jede in- oder ausländische abgabepflichtige Person unter Vertrag zu nehmen und sie mit einem Erfassungssystem auszurüsten. Der nationale Anbieter wird im Gegensatz zu den zugelassenen Anbietern in einem Vergabeverfahren nach dem Bundesgesetz vom 21. Juni 2019⁸ über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB) ermittelt. Er hat nebst dem Aufnahmewang die gleichen Grundanforderungen wie die zugelassenen Anbieter für EETS und NETS zu erfüllen. Das vierstufige Zulassungsverfahren ist in analoger Form Teil des Vergabeverfahrens nach BöB.

Alle Anbieter müssen verschiedene Aufgaben übernehmen, die bisher von der EZV erbracht worden sind. Dafür werden sie vom Bund entschädigt. Die Entschädigung ist abhängig vom Umfang der übernommenen Aufgaben.

2.4 Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung

Gegenwärtig wird die Abgabe mit einem von der EZV zugelassenen elektronischen Messsystem ermittelt. Dieses besteht aus dem im Motorfahrzeug eingebauten Fahrtschreiber oder Wegimpulsgeber sowie einem Erfassungsgerät (OBU II), das die massgebende Fahrleistung ermittelt und registriert (Art. 15 Abs. 1 SVAV⁹). Die Fahrleistung wird heute in Kilometern erfasst. Das Erfassungsgerät wird durch zugelassene Montagestellen eingebaut und dabei manipulationssicher mit dem

⁸ SR 172.056.1

⁹ SR 641.811

Fahrtschreiber verbunden. Periodisch ist das Messsystem zu kalibrieren. Dies verursacht Kosten zu Lasten der Halterinnen und Halter.

Die im europäischen Mautumfeld erhältlichen EETS-Erfassungsgeräte sollen auch für die LSVA nutzbar sein. Sie sind kostengünstig und einfach in den Motorfahrzeugen installierbar. Eine Verbindung zum Fahrtschreiber oder Wegimpulsgeber ist nicht vorhanden. Neu wird die Fahrleistung nicht mehr direkt in Kilometern erfasst, sondern die Wegstrecke anhand von GNSS-Wegpunkten (GNSS: global navigation satellite system / globales Satellitennavigationssystem) aufgezeichnet. Diese werden täglich automatisch dem BAZG übermittelt, welches daraus die abgabepflichtige Distanz in Kilometern berechnet.

Die aufgezeichneten Wegpunkte bilden Streckenprofile der einzelnen Motorfahrzeuge ab. Deren Auswertung zur Erhebung der Schwerverkehrsabgabe stellt kein Profiling im Sinne des nDSG¹⁰ dar. Aus Datenschutzgründen werden sie durch das BAZG zeitnah gelöscht. Vorgesehen ist die Löschung sobald die Abgabenverfügung in Rechtskraft getreten ist.

2.5 Massgebendes Gewicht

Das massgebende abgabepflichtige Gewicht basiert weiterhin auf dem zulässigen Gesamtgewicht. Bei Fahrzeugkombinationen müssen auch in Zukunft von der Fahrzeugführerin oder dem Fahrzeugführer am Erfassungssystem Angaben zum mitgeführten Anhänger gemacht werden. Neu muss jedoch nur noch die Anzahl Achsen des Anhängers angegeben werden. Dies stellt eine signifikante Vereinfachung gegenüber dem heutigen System dar, in welchem das Kontrollschild und das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers zu erfassen sind.

Diese Änderung ist nötig, damit die Schweiz am EETS und den damit verbundenen Vorteilen teilhaben kann. In den europäischen Mautgebieten ist die Verwendung der Anzahl Achsen für die Mautberechnung Standard. Das Bereitstellen von Erfassungssystemen, welche zusätzlich die bisherige Anhängerdeklaration nach Gewicht ermöglichen würde, ist für die Anbieter kostspielig und könnte die breite Anwendung des EETS in der Schweiz für in- und ausländische Fahrzeuge gefährden. Aus Gründen der Gleichbehandlung muss diese Änderung auch für den NETS und NMTS vorgesehen werden.

Um das Gesamtgewicht des Anhängers festzulegen wird die Anzahl Achsen des Anhängers mit einem vom Bundesrat festzulegenden Gewicht pro Achse multipliziert und anschliessend zum bekannten zulässigen Gesamtgewicht des Motorfahrzeugs addiert. Das zulässige Gewicht des Zuges bzw. das nationale Limit von 40 Tonnen bilden weiterhin die Obergrenze.

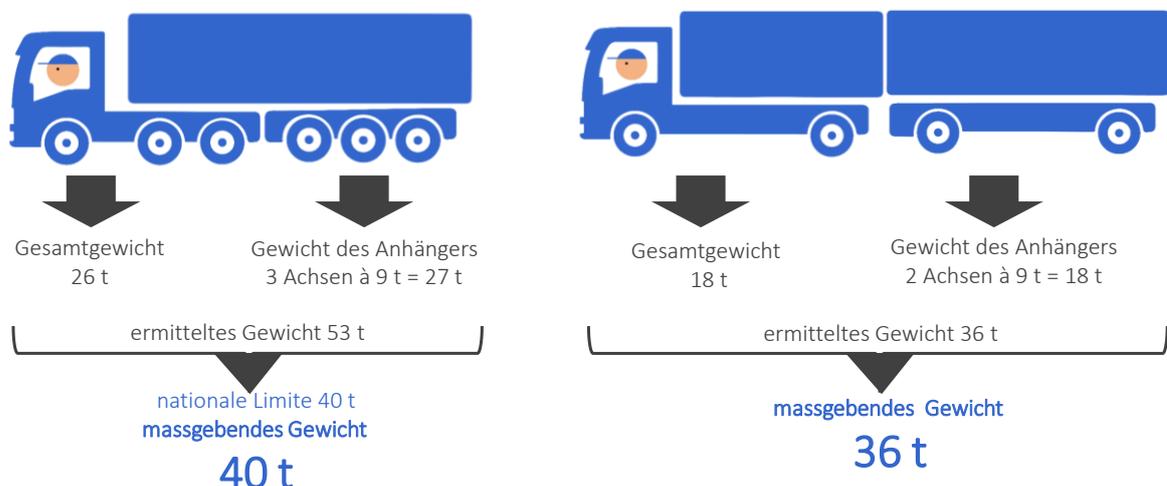


Abbildung 3; Massgebendes Gewicht

Bei Fahrzeugkombinationen mit fünf und mehr Achsen wird es in der Regel zu keiner Mehrbelastung kommen. Hier wirkt das zulässige Gewicht des Zuges bzw. das nationale Limit von 40 Tonnen regulierend.

Bei drei- und vierachsigen Fahrzeugkombinationen ist in Einzelfällen eine geringfügig höhere LSVA vorstellbar. Dem können Halterinnen und Halter aber selbst entgegenwirken: Entweder durch eine vorteilhafte Zusammensetzung und Auswahl ihres Fahrzeugparks oder indem sie das zulässige Gesamtgewicht des Motorfahrzeugs oder das zulässige Gewicht der Fahrzeugkombination durch die kantonale Zulassungsbehörde beschränken und im Fahrzeugausweis eintragen lassen. Aufgrund der Motion Hess «Flexiblere Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen» (13.3572) sollen Auf- und Ablastungen in Zukunft jederzeit möglich sein. Für die dazu notwendige Revision des Strassenverkehrsgesetzes lief bis zum 12. Dezember 2020 das Vernehmlassungsverfahren.

2.6 Übersicht über die Erhebungsdienste und ihre Anbieter

	EETS	NETS		NMTS
Anbieter	zugelassener Anbieter	zugelassener Anbieter	nationaler Anbieter	BAZG
Bestimmung der Anbieter	Zulassungsverfahren	Zulassungsverfahren	BöB-Vergabeverfahren	-
Anzahl Anbieter	unbestimmt	unbestimmt	1	1
Ausländische Fahrzeuge	ja	ja	ja, verpflichtet	ja
Inländische Fahrzeuge	ja	ja	ja, verpflichtet	ja
Abgabeperiode	Inländische Fahrzeuge: Kalendermonat Ausländische Fahrzeuge: Von der Einfahrt ins Zollgebiet bis zur Ausfahrt aus dem Zollgebiet			
Zeitpunkt der Anmeldung der Fahrleistung	Inländische Fahrzeuge: täglich Ausländische Fahrzeuge: nach der Ausfahrt oder täglich, solange sie sich im Zollgebiet befinden			
Anmeldung der Fahrleistung durch	Anbieter	Anbieter		Abgabepflichtige Person
Frist für Meldung von Störungen und Ausfällen	Ausl. Fahrzeuge: am gleichen Tag Inländ. Fahrzeuge: 5 Arbeitstage	5 Arbeitstage		
Aktivierung	Ausl. Fahrzeuge: sofort nach Übermittlung der Anmeldung Inländ. Fahrzeuge: 10 Tage nach Übermittlung der Anmeldung	10 Tage nach Übermittlung der Anmeldung		Ausl. Fahrzeuge: sofort nach Übermittlung der Anmeldung Inländ. Fahrzeuge: 10 Tage nach Übermittlung der Anmeldung
Veranlagung	je Anmeldung			
Veranlagungsverfügung	Ausl. Fahrzeuge: je Anmeldung Inländ. Fahrzeuge: monatlich	monatlich		Ausl. Fahrzeuge: je Anmeldung Inländ. Fahrzeuge: monatlich

Rechnung	Ausl. Fahrzeuge: abhängig vom Anbieter Inländ. Fahrzeuge: monatlich	monatlich	Ausl. Fahrzeuge: Kreditkarte Inländ. Fahrzeuge: monatlich
Inkasso und Inkassorisiko	Ausl. Fahrzeuge: Anbieter Inländ. Fahrzeuge: BAZG	BAZG	BAZG
Halterdaten; Bezug von	Ausl. Fahrzeuge: Anbieter Inländ. Fahrzeuge: IVZ	Ausl. Fahrzeuge: Fahrzeughalter Inländ. Fahrzeuge: IVZ	Ausl. Fahrzeuge: Fahrzeughalter Inländ. Fahrzeuge: IVZ

Tabelle 3; Übersicht über die Erhebungsdienste und Anbieter

Eine Übersicht über die Zuständigkeiten ist im Anhang enthalten.

2.7 Kontrollen

Die neuen Erfassungssysteme werden nicht mehr fest in die Motorfahrzeuge eingebaut und mit den Fahrtschreibern verbunden sein. Im Vergleich mit dem heutigen Erfassungsgerät nimmt die Manipulationssicherheit deshalb ab. Aus diesem Grund wird das BAZG den Schwerverkehr auch in Zukunft an verschiedenen Orten erfassen und die erhobenen Daten mit der vom Erfassungssystem aufgezeichneten bzw. der von den Anbietern dem BAZG zur Veranlagung angemeldeten Fahrleistung abgleichen.

Die Erfassung des Schwerverkehrs erfolgt mit:

- stationären Anlagen an den Grenzübergängen und im Landesinnern an Hauptverkehrsachsen; sowie
- mobilen Anlagen auf dem gesamten Strassennetz.

Die Anlagen an den Grenzübergängen dienen dem Nachweis, dass ausländische Fahrzeuge ins abgabenpflichtige Gebiet eingefahren sind. Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer ausländischer Fahrzeuge müssen zudem damit rechnen, dass sie von den Mitarbeitenden des BAZG bei der Ein- oder Ausreise umfassend kontrolliert werden.

Die meisten inländischen Fahrzeuge verkehren nur im Landesinnern. Sie werden daher von den Anlagen an den Grenzübergängen nicht erfasst. Um zu gewährleisten, dass in diesen Fahrzeugen ein funktionstaugliches Erfassungssystem mitgeführt wird und die notwendigen Angaben zum mitgeführten Anhänger gemacht werden, sind im Landesinnern stationäre und mobilen Anlagen vorgesehen.

Die Anzahl und die Lage der stationären und mobilen Anlagen ist noch nicht festgelegt. Die Grundlagen dafür werden gegenwärtig erarbeitet. Heute betreibt die EZV 84 stationäre Anlagen an den Grenzübergängen, 16 im Landesinnern sowie 3 mobile Anlagen. Erfasst werden künftig neben Ort und Uhrzeit ein Übersichtsbild aus dem das Kontrollschild und die Anzahl Achsen der Fahrzeugkombination ermittelt werden.

3 Erläuterungen zu einzelnen Artikel

3.1 Schwerverkehrsabgabengesetz

Diese Vorlage ist eng mit der Revision des Zollrechts verknüpft. Dabei wird das BAZG-Vollzugaufgabengesetz (BAZG-VG) als Rahmengesetz geschaffen, welches zusammenführt, was im Aufgabenbereich des BAZG materiell und formell vereinheitlicht werden soll. Das BAZG-VG

deckt auch diverse Bestimmungen des SVAG ab. Aus diesem Grund wird das SVAG einer Teilrevision unterzogen, welche diese Änderungen bereits berücksichtigt. Aufgehoben werden in diesem Zusammenhang im SVAG Artikel 11 Absätze 1, 3 und 4, die Artikel 13 sowie 15 - 18. Angepasst werden in diesem Zusammenhang im SVAG die Artikel 2a und b, 11 Absätze 1 und 3, 14 - 18, 19b, 20, 20a und b, 22 - 23 und 25a. Die entsprechenden Erläuterungen werden nachfolgend grau hinterlegt. Für den weiteren Verlauf der Revision sind die beiden Vorlagen eng zu koordinieren.

Art. 2 Geltungsbereich

Die Abgabe wird auf der gesamten Kilometerleistung erhoben, die nach der Verkehrszulassung des Fahrzeugs bzw. nach der Einfahrt mit diesem ins Zollgebiet zurückgelegt wird. Eine Unterscheidung zwischen der Benützung von öffentlichen oder nicht öffentlichen Strassen ist analog dem heutigen System nicht möglich. Dieser Artikel wird daher aufgehoben. Im Gegenzug wird Artikel 6 Absatz 1 präzisiert.

Art. 2a Anwendbarkeit des BAZG-Vollzugsaufgabengesetz

Verschiedene gemeinsame Bestimmungen wie Mitwirkungspflicht, Veranlagung nach Ermessen oder Rechtsmittel werden aus dem SVAG ins BAZG-VG verschoben. Artikel 2a hält daher fest, dass das BAZG-VG anwendbar ist, sofern das SVAG keine abweichenden Bestimmungen enthält. Mit dem Verweis auf das BAZG-VG wird sichergestellt, dass die Bestimmungen des BAZG-VG auch in abgaberechtlichen Verfahren Gültigkeit haben und einheitlich angewandt werden. Absatz 2 präzisiert daher, dass die Warenanmeldung gleichbedeutend ist, wie die Anmeldung der für die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe notwendigen Daten (nachfolgend Anmeldung). Andere Begriffe des BAZG-VG werden sinngemäss auszulegen sein. So ist z. B. der Begriff «Ware» im Rahmen dieser Vorlage gleichbedeutend wie die Schwerverkehrsabgabe.

Art. 2b Zuständige Behörde

Artikel 2b präzisiert, dass das BAZG für den Vollzug des SVAG zuständig ist. Ein entsprechender Zuständigkeitsartikel hat bisher gefehlt.

Art. 5 Abs. 2

Grundsätzlich ist die Halterin oder der Halter eines Fahrzeugs abgabepflichtig. So auch bei Anhängern. Aus Praktikabilitätsgründen war die Abgabe für den mitgeführten Anhänger schon bisher der Halterin bzw. dem Halter des Motorfahrzeugs in Rechnung gestellt worden. Diese Lösung hat sich bewährt. Eine Abkehr davon hätte weitreichende Konsequenzen und wäre mit den neuen Geräten und Hilfsmitteln unmöglich umzusetzen. Die Angaben zum mitgeführten Anhänger müssten zwingend das Kontrollschild enthalten. Eine Anforderung, die in den übrigen Mautgebieten ihresgleichen sucht und den Halterinnen und Haltern die Teilhabe an den Vorteilen des EETS gar verunmöglichen würde. Die Halterin oder der Halter eines Motorfahrzeugs ist daher auch für mitgeführte Fremd-Anhänger abgabepflichtig. Dieser Grundsatz wird neu auf Gesetzesstufe verankert.

Art. 5a Solidarische Haftung

Die für die Schwerverkehrsabgabe solidarisch haftenden Personen wurden bisher durch den Bundesrat in der SVAV bezeichnet. Neu werden sie abschliessend im SVAG festgelegt. Die im SVAG bisher enthaltene Kompetenz des Bundesrates wird aufgehoben.

Im BAZG-VG sind ebenfalls Bestimmungen über die solidarische Haftung vorgesehen (Art. 21 ff.). Diese greifen für die Schwerverkehrsabgabe jedoch zu kurz. Einzelne für die Durchsetzung der Schwerverkehrsabgabe wichtige Bestimmungen aus dem geltenden Recht müssen deshalb weitergeführt und im SVAG aufgenommen werden.

Weitergeführt wird die Bestimmung, dass die Eigentümerin oder der Eigentümer, die Vermieterin oder der Vermieter und die Leasinggeberin oder der Leasinggeber eines Motorfahrzeugs solidarisch mit der Fahrzeughalterin oder dem Fahrzeughalter haften, wenn sie oder er zahlungsunfähig oder erfolglos gemahnt worden ist. Sie haften für die Abgabe für das Motorfahrzeug und allenfalls daran mitgeführte Anhänger sowie für die in diesem Zusammenhang anfallenden Zinsen und Gebühren (Abs.1). Sie können sich weiterhin von der solidarischen Haftung befreien, wenn sie beim BAZG vor Vertragsabschluss anfragen, ob der künftige Vertragspartner die Schwerverkehrsabgabe bisher bezahlt hat bzw. ob er zahlungsunfähig oder erfolglos gemahnt worden ist (Abs. 2).

Diese Bestimmung ist nötig und hat sich seit ihrer Einführung im Jahr 2008 bewährt. Die Debitorenverluste sind spürbar zurückgegangen seit die Eigentümerin oder der Eigentümer, die Vermieterin oder der Vermieter und die Leasinggeberin oder der Leasinggeber eines Motorfahrzeugs solidarisch haften und dadurch die Zahlungsfähigkeit ihrer Kunden auch hinsichtlich der Schwerverkehrsabgabe besser prüfen.

Art. 6 Abs. 1 Grundsatz

In den europäischen Mautsystemen setzt sich die Veranlagung aufgrund der Anzahl Fahrzeugachsen durch. Sollen die eingesetzten interoperablen Erfassungssysteme und deren Vorteile auch für die LSVA bzw. inländische Halterinnen und Halter nutzbar sein, muss Absatz 1 ergänzt werden.

Die Erhebung der LSVA soll daher nicht nur auf der Basis des zulässigen Gesamtgewichts, sondern neu auch auf der Grundlage der Anzahl Achsen möglich sein.

Die Veranlagung der Motorfahrzeuge wird wie bis anhin auf der Grundlage des zulässigen Gesamtgewichts erfolgen. Anhänger sollen in Zukunft aber auf der Basis der Anzahl Achsen veranlagt werden. Die Achsanzahl wird dabei mit einem vom Bundesrat pro Achse definierten Gewicht in ein Gesamtgewicht umgerechnet. Der Bundesrat wird das Gewicht pro Achse so festlegen, dass es zu keiner Mehrbelastung der Abgabepflichtigen kommen sollte.

Artikel 6 Absatz 1 ist offen formuliert und würde der Schweiz je nach Entwicklung des europäischen Mautumfelds erlauben, in Zukunft auch Motorfahrzeuge aufgrund der Achsanzahl zu veranlagern.

Die Abgabe wird ebenfalls im Fürstentum Liechtenstein und auf dem Gebiet der deutschen Enklave Büsingen erhoben. Absatz 1 wird deshalb mit «im Zollgebiet» ergänzt, was den örtlichen Geltungsbereich für die Erhebung der Abgabe präziser zum Ausdruck bringt.

Art. 11 Ermittlung der gefahrenen Kilometer

Der bisherige Absatz 1 kann mit dem Inkrafttreten des BAZG-VG aufgehoben werden. Die Mitwirkungspflicht der Verfahrensbeteiligten ist bei der Ermittlung des relevanten Sachverhaltes durch Artikel 55 VE-BAZG-VG¹¹ abgedeckt.

Im Hinblick auf künftige Innovationen soll dem technologischen Wandel im Bereich der Erfassungssysteme Rechnung getragen werden. Die aktuelle Formulierung basiert auf der Erfassung der abgabepflichtigen Fahrt mit Hilfe eines im Motorfahrzeug einzubauenden Gerätes. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass in Zukunft Technologien zur Verfügung stehen werden, die ein zusätzliches Erfassungsgerät überflüssig machen. Um dieser Tatsache auch hinsichtlich der Rechtsgrundlage gerecht zu werden, ist es zielführend, den technologischen Wandel zu antizipieren und dem Bundesrat die Kompetenz zur Festlegung der Art der Erfassung der abgabepflichtigen Fahrt weiterhin einzuräumen (Abs. 1). Der Bundesrat soll daher den Einbau oder die Verwendung von speziellen Geräten oder anderen Hilfsmitteln zur fälschungssicheren Ermittlung der gefahrenen Kilometer vorschreiben können. Dabei soll der Bundesrat ebenfalls die Voraussetzungen festlegen, um Systeme, die in der Europäischen Union (EU) zugelassen sind, auch im Schweizer Zollgebiet anzuerkennen (Abs. 2).

Die Veranlagung nach Ermessen wird in das BAZG-VG (Art. 18 Abs. 2 VE-BAZG-VG) überführt. Absatz 3 wird daher aufgehoben.

Art. 11a Anbieter von Diensten zu Ermittlung der gefahrenen Kilometer

Absatz 1 räumt dem Bundesrat die Kompetenz ein, einen Anbieter mit der Ermittlung der Fahrleistung zu beauftragen. Dieser wird als «nationaler Anbieter» bezeichnet. Er ist erforderlich, da die zugelassenen EETS- und NETS-Anbieter im freien Markt tätig sind und daher ihre Vertragspartner frei wählen können. Damit aber alle Halterinnen und Halter ein vorgeschriebenes Erfassungsgerät oder Hilfsmittel nutzen können, ist ein Anbieter zu bestimmen, der als «Auffanganbieter» diejenigen Abgabepflichtigen betreut, die keinen Dienstleistungsvertrag mit einem der zugelassenen EETS- oder NETS-Anbieter abschliessen können oder wollen.

¹¹ Vernehmlassungsvorlage vom 11. September 2020

Darüber hinaus soll dem Bundesrat in Absatz 2 die Kompetenz eingeräumt werden, weitere Anbieter zur Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung zuzulassen und die Voraussetzungen dafür zu regeln. Diese sind für die Erhebungsdienste EETS und NETS vorgesehen. Wie schon heute, werden im Erhebungsdienst EETS bei ausländischen Fahrzeugen die Anbieter auch für das Inkasso zuständig sein (vgl. Art. 33 VE-SVAV).

Im Gegensatz zu den zugelassenen EETS- und NETS-Anbietern, die ein vierstufiges Zulassungsverfahren zu durchlaufen haben, muss der nationale Anbieter in einem Vergabeverfahren nach BöB bestimmt werden. Die Anforderungen, die er und seine Geräte und Hilfsmittel erfüllen müssen, sind mit den Anforderungen vergleichbar, die an die zugelassenen EETS- und NETS-Anbieter und ihre Geräte und Hilfsmittel gestellt werden.

Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der aktuellen Marktsituation die Anbieter ihre Dienstleistungen nur gegen eine Entschädigung erbringen werden. Dem Bundesrat muss daher die Kompetenz eingeräumt werden, die zugelassenen Anbieter für ihre Dienstleistungen zu entschädigen.

Absatz 3 stellt es der abgabepflichtigen Person frei, ob sie den nationalen Anbieter nach Absatz 1 oder einen zugelassenen Anbieter nach Absatz 2 mit der Ermittlung der gefahrenen Kilometer beauftragen will. Wählt sie den nationalen Anbieter, so ist dieser verpflichtet, mit ihr einen Vertrag abzuschliessen. Diese Dienstleistung ist für die abgabepflichtige Person kostenlos (vgl. Art. 21 VE-SVAV).

Das BAZG seinerseits soll die Kompetenz erhalten, die notwendigen technischen und betrieblichen Vorgaben zu regeln, welche die Anbieter einhalten müssen (Abs. 4). Dies sind z. B. rein technische Bereiche wie Schnittstellenspezifikationen oder betriebliche Vorgaben, z. B. auf welche Weise zugelassene Anbieter ihre finanzielle Leistungsfähigkeit zu belegen haben oder wie die Qualitätssicherung zu erfolgen hat. Dies ist sachgerecht, weil sich die Erfassungssysteme technisch weiter entwickeln werden und daraus resultierende Systemanpassungen in Abstimmung mit den zugelassenen Anbietern zur Aufrechterhaltung der interoperablen Funktionalität rasch umgesetzt werden müssen.

Art. 12 Abs. 2 Beginn und Ende der Abgabepflicht

In Absatz 2 wird präzisiert, dass für den Beginn und das Ende der Abgabepflicht nicht das Schweizer Staatsgebiet, sondern die Einfahrt ins Zollgebiet, bzw. die Ausfahrt aus dem Zollgebiet massgebend sind (vgl. a. Art. 6 Abs. 1).

Art. 12a Entstehung der Abgabeschuld

Artikel 12a legt die Entstehung der Abgabeschuld fest. Diese entsteht sofort mit der Fahrt im Zollgebiet.

Art. 12b Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Fahrzeugen

Die zugelassenen EETS-Anbieter sind bei ausländischen Fahrzeugen auch für das Inkasso der Abgabe zuständig. Im Gegensatz zur Regelung in der EU wird die abgabepflichtige Person nicht schon durch die Entrichtung des geschuldeten Abgabebetrages an den EETS-Anbieter von ihrer Abgabeschuld befreit, sondern erst, wenn der zugelassene Anbieter die Abgabe tatsächlich dem BAZG überwiesen hat. Für den Fall, dass gegen den zugelassenen Anbieter z. B. ein Konkursverfahren eröffnet wird, trägt die abgabepflichtige Person das Risiko einer Doppelzahlung.

Art. 13 Abgabeperiode

Die Abgabeperiode wird mit Inkrafttreten des BAZG-VG einheitlich durch Artikel 14 Absatz 5 VE-BAZG-VG geregelt. Gestützt darauf erhält der Bundesrat die Kompetenz, die Periodizität der Anmeldung zu bestimmen. Die Abgabeperiode wird neu in Artikel 26 VE-SVAV geregelt, weshalb Artikel 13 aufgehoben wird.

Art. 14 Vereinfachtes Verfahren

Die Regelungen bezüglich der Vorauszahlungen, Sicherheitsleistungen, Sicherungsmassnahmen werden neu einheitlich im Kapitel Sicherstellungen von Abgabeforderungen (Art. 31 ff.) des VE-BAZG-VG geregelt, sodass der Bundesrat lediglich noch ermächtigt sein muss, vereinfachte Verfahren vorsehen zu können. Die Bestimmung wird jedoch dahingehend präzisiert, dass es sich nur

um Verfahrensvereinfachungen handeln darf, die zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer oder für die Anmeldung der für die Abgabenerhebung notwendigen Daten dienen.

In Bezug auf den Verweis auf die Sicherstellung von Zollforderungen sowie der Gleichstellung rechtskräftiger Verfügungen mit vollstreckbaren Urteilen im Sinne der Artikel 80 ff. SchKG (Absatz 2 und 3) sind die Artikel 31 und Artikel 35 Absatz 2 VE-BAZG-VG anwendbar. Diese beiden Absätze werden daher aufgehoben.

Art. 14a Administrative Massnahmen

Der bestehende Artikel 14a regelt, wann Fahrzeugausweis und Kontrollschilder verweigert oder entzogen werden können. Er wird ergänzt. Die bisherigen Buchstaben a und b werden im neuen Absatz 1 übernommen. Buchstabe c muss redaktionell angepasst werden. Das «Erfassungsgerät» wird durch die neuen Begriffe «Gerät» und «Hilfsmittel» ersetzt.

Buchstabe d wird neu eingefügt und ermöglicht den Entzug oder die Verweigerung von Fahrzeugausweis und Kontrollschild, wenn die gemäss Artikel 23 Absatz 1 VE-SVAV bestehende Pflicht zum Ersatz oder Reparatur des Erfassungssystems trotz Mahnung nicht nachgekommen wird.

Zur genauen Identifikation der Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalters soll anlässlich der Verkehrszulassung eines Fahrzeugs in Zukunft die Unternehmens-Identifikationsnummer (UID) nach dem Bundesgesetz vom 18. Juni 2010¹² über die Unternehmens-Identifikationsnummer zwingend angegeben werden müssen (Bst. e). Dazu ist eine Grundlage in der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976¹³ zu schaffen (vgl. Art. 64 VE-SVAV). Liegt keine UID vor, muss die kantonale Zulassungsbehörde die Immatrikulation des Fahrzeugs verweigern.

Der Einschub der Absätze 1bis bis 3 stellt eine Verschiebung der geltenden Artikel 50 und 50a SVAV dar. Aufgrund der Schwere des Eingriffes ist die Integration ins SVAG gerechtfertigt, materiell ergeben sich keine Änderungen. Die Bestimmungen ermöglichen dem BAZG in den mit Kontrollschildentzug bedrohten Fällen (Abs. 1 Bst. a-d) inländischen Fahrzeugen die Weiterfahrt zu verweigern oder das Fahrzeug in Ausnahmefällen gar zu beschlagnahmen. Bei ausländischen Fahrzeugen kann das BAZG in Fällen nach Absatz 1 Buchstabe a und b die gleichen Massnahmen ergreifen.

Art. 15–18 Verjährung, Amtshilfe und Anzeigepflicht, Erlass der Abgabe, Statistik

Die Artikel 15 bis 18 behandeln die Themen Verjährung, Amtshilfe und Anzeigepflicht, Erlass der Abgabe und Statistik. Diese Bestimmungen werden künftig durch das BAZG-VG abgedeckt. Es handelt sich dabei um die Artikel 30 (Verjährung), Artikel 108 (nationale Amtshilfe), Artikel 41 (Erlass von Abgaben) und Artikel 67 Absatz 2 Buchstabe k (Statistik) VE-BAZG-VG. Die Anzeigepflicht von Bundes- und Kantonsbehörden kann aufgehoben werden, da sie bisher und in Zukunft keine Bedeutung haben wird.

Art. 19a^{bis} Kontrolle zur Überprüfung der Abgabentrachtung

Das BAZG wird beauftragt, zur Überprüfung der Abgabenerhebung Kontrollen durchzuführen. Es kann dafür Anlagen und mobile Geräte für automatisierte Kontrollen einsetzen. Die Grundlage wird neu im Gesetz geschaffen. Sie war bisher nur auf Verordnungsstufe verankert.

Art. 19a^{ter} Kontrollen der gefahrenen Kilometer

Bisher erfolgte die Abgabenerhebung gestützt auf ein Messgerät, das aus dem im Fahrzeug eingebauten LSVA-Erfassungsgerät und dem damit verbundenen Fahrtschreiber oder Wegimpulsnehmer besteht. Die künftigen Geräte und Hilfsmittel verfügen über keine feste Fahrzeugbindung mehr und können ausgeschaltet werden. Dies erhöht das Missbrauchspotenzial. Dem muss entgegengewirkt werden können. Ein Instrument zur Überprüfung der tatsächlich zurückgelegten abgabepflichtigen Fahrleistung stellen die Fahrtschreiber dar. Sie zeichnen die Fahrstrecke zuverlässig und lückenlos auf. Der Bundesrat soll daher die Kompetenz erhalten, die Fahrtschreiberdaten zu

¹² SR 431.03

¹³ SR 741.51

Kontrollzwecken nutzen zu können. Eine solche Prüfung kann aber immer nur im Nachgang erfolgen, also zu einem Zeitpunkt, in dem die Abgabe längst veranlagt ist bzw. sein sollte und ist dementsprechend aufwändig.

*Art. 19b
und 20–20b Abgabewiderhandlung, Hinterziehung der Abgabe, Gefährdung der Abgabe, Versuch*

Im Rahmen der Vereinheitlichung der Abgabenerlasse werden auch die Strafbestimmungen entsprechend harmonisiert und wo nötig präzisiert. Daher werden die Hinterziehung und die Gefährdung der Abgabe neu in zwei separaten Artikeln (20 und 20a) geregelt.

Wer vorsätzlich die Abgabe oder die gesetzmässige Veranlagung durch Nichtanmelden, Falschanmelden, Verheimlichen, unrichtige Anmeldung, Nichtinbetriebnahme des Erfassungssystems oder in irgendeiner andern Weise ganz oder teilweise hinterzieht (Art. 20) oder gefährdet (Art. 20a) wird mit Busse bis zum Fünffachen der hinterzogenen oder gefährdeten Abgabe bestraft.

Handelt die Täterin oder der Täter fahrlässig, beträgt die Busse bis zum Dreifachen der hinterzogenen oder gefährdeten Abgabe. Der Versuch einer Abgabewiderhandlung ist ebenfalls strafbar.

Eine Mindestbusse ist nicht mehr vorgesehen.

Der geltende Artikel 20 Absätze 4 und 5 können aufgehoben werden. Absatz 4 wird durch Artikel 132 VE-BAZG-VG abgedeckt. Absatz 5 wurde für die aktuellen Erfassungsgeräte erlassen, die über eine Anhängersensorik verfügen, welche einen nicht deklarierten Anhänger automatisch feststellen und es der EZV ermöglichen, die Abgabe zu erheben. Die neuen Erfassungssysteme verfügen über keine Anhängersensorik. Das Nichtanmelden eines Anhängers kann in Zukunft nur noch mit stationären oder mobilen Kontrolleinrichtungen festgestellt werden. Es muss folglich strafbar sein.

Art. 20c Ordnungswidrigkeit

Neu soll der Tatbestand der Ordnungswidrigkeit geschaffen werden. Dies ist nötig, weil die in Zukunft zum Einsatz kommenden Geräte und Hilfsmittel – im Gegensatz zum heutigen Erfassungsgerät der EZV – über keine feste Fahrzeugbindung und keine integrierten Überwachungssysteme verfügen, die z. B. das Trennen von der Stromzufuhr oder das Mitführen eines Anhängers erkennen.

Einerseits soll mit den Ordnungsbussen der Aufwand für allfällige Strafverfahren reduziert werden. Andererseits soll eine angemessene Bestrafung ermöglicht werden, ohne mit grossem Aufwand die gefährdete oder hinterzogene Abgabe berechnen zu müssen.

Es soll vermieden werden, dass in jedem Einzelfall anhand von Frachtpapieren und Einvernahmen abzuklären ist, welche Strecke bereits zurückgelegt worden ist (Hinterziehung) und welche noch zurückgelegt worden wäre (Gefährdung). Bei falsch oder nicht angemeldeten Anhängern stehen meist Beträge von weniger als 100 Franken auf dem Spiel. Dies entspricht mehr als 200 km Fahrstrecke. Um die Anmeldepflicht insbesondere an der Grenze durchsetzen zu können, müssen solche Fälle schnell und einfach erledigt werden können. Im Einzelfall erscheint hier eine Ordnungsbusse von 100 Franken als angemessen.

Ähnlich verhält es sich, wenn das Gerät oder Hilfsmittel nicht im dafür vorgesehenen Motorfahrzeug mitgeführt oder nicht in Betrieb genommen wurde. Auch hier soll auf die Berechnung der mutmasslichen Fahrstrecke verzichtet werden können. Allerdings stehen hier höhere Beträge auf dem Spiel. Aus diesem Grund soll die Ordnungsbusse im Einzelfall bei 300 Franken für im falschen Motorfahrzeug mitgeführte Geräte oder Hilfsmittel und bei 500 Franken für nicht in Betrieb genommene Geräte oder Hilfsmittel liegen.

Die definitive Höhe der verschiedenen Ordnungsbussen werden durch das BAZG festgelegt.

Bei Wiederholungstätern wird die Busse entsprechend der Häufigkeit bis zur Obergrenze von 5000 Franken erhöht. In schweren Fällen soll die Widerhandlung hingegen nach den Artikeln 20 und 20a geahndet werden.

Eine gangbare Umsetzung von Art. 20c VE-SVAG liegt noch nicht vor. Diese wird im Hinblick auf die Botschaft erarbeitet.

*Art. 22
und 23 Strafverfolgung, Rechtsmittel*

Artikel 22 wird im Rahmen des Erlasses des BAZG-VG angepasst. Die Verfolgung und Beurteilung von Abgabewiderhandlungen erfolgt neu nach dem BAZG-VG und dem Bundesgesetz über das Verwaltungsstrafrecht vom 22. März 1974. Zuständig für die Verfolgung und Beurteilung ist das BAZG.

Der Rechtsschutz richtet sich nach dem zweiten Kapitel des sechsten Titels des VE-BAZG-VG. Danach soll die Einsprachefrist einheitlich 1 Jahr betragen. Damit verlängert sich die bisherige Einsprachefrist um das Zwölfwache. Die unterschiedlichen Fristen je nach verfügender Instanz innerhalb des BAZG werden damit vereinheitlicht.

Artikel 23 ist bis auf Absatz 1 zu streichen: Da der Bundesrat den Vollzug des SVAG teilweise den Kantonen delegiert hat, müssen Verfügungen erstinstanzlicher kantonaler Behörden weiterhin beim BAZG anfechtbar sein. Allerdings wird die Rechtsmittelfrist hier auf 60 Tage erhöht.

Art. 23a Sonderbestimmung bei Beanstandung der Veranlagungsverfügung für ausländische Motorfahrzeuge bei Nutzung eines EETS-Anbieters

Bei der Erfassung der abgabepflichtigen Fahrt, der Datenübermittlung ans BAZG und der Weiterverrechnung der Abgabe an die abgabepflichtige Person können Fehler entstehen. Für ausländische Motorfahrzeuge, welche die Dienstleistung eines EETS-Anbieters nutzen, wenden sich die abgabepflichtigen Personen für Beanstandungen primär an den zugelassenen EETS-Anbieter. Wenn dieser die Beanstandung nicht selbst erledigen kann, leitet er sie ans BAZG weiter (Abs.1), welches sie als Einsprache behandelt. Damit den abgabepflichtigen Personen mit diesem Vorgehen keine Nachteile erwachsen, gilt die Einsprachefrist mit der fristgerechten Einsprache beim EETS-Anbieter als gewahrt (Abs. 2).

Art. 25a Übergangsbestimmungen zur Änderung vom...

Die Übergangsbestimmung stellt sicher, dass Verfahren, die beim Inkrafttreten dieses Erlasses hängig sind, noch nach bisherigem Recht abgeschlossen werden. Die zeitlich und materiell beschränkte Weitergeltung des bisherigen Rechts parallel zum neuen Recht dient der Rechtssicherheit der Parteien.

II Koordination mit dem BAZG-VG

Falls das BAZG-VG später als der vorliegende Erlass in Kraft tritt, würden im vorliegenden Erlass verschiedene Bestimmungen fehlen, welche im BAZG-VG vorgesehen sind. Daher müssen Koordinationsbestimmungen erlassen werden. Diese sollen in einem Anhang zur SVAG-Revision festgelegt werden und so lange gelten bis das BAZG-VG in Kraft tritt.

Der Anhang zum SVAG wird erst im Rahmen der Ausarbeitung der Botschaft erstellt, wenn der genaue Wortlaut des BAZG-VG absehbar ist. Für die Vernehmlassung werden nachfolgend die voraussichtlich zu ergänzenden wesentlichen Bereiche aufgeführt, welche künftig im BAZG-VG geregelt werden sollen:

- Anmeldeverfahren (Anmeldepflicht, Aktivierung, Prüfung, Verfügung)
- Erhebung der Abgaben (Abgabeschuld, Sicherstellung, Rückerstattung und Vollstreckung, Bewilligungen, Administrative Massnahmen)
- Verfahrensrecht (Elektronisches Verfahren, Mitwirkungspflicht und Rechtsschutz)
- Datenbearbeitung und Risikoanalyse sowie Qualitätssicherung
- Kontrollen und Befugnisse sowie Amtshilfe und Zusammenarbeit

Die Artikel, welche durch das BAZG-VG im SVAG zur Aufhebung vorgesehen sind, wären zu überprüfen. Entweder würden sie nicht aufgehoben oder angepasst. Diejenigen Artikel, welche im

SVAG durch das BAZG-VG angepasst oder eingefügt werden sollen (im Entwurf die grau hinterlegten), wären wahrscheinlich unverändert zu übernehmen (z.B. Abgabewiderhandlung, Hinterziehung der Abgabe, Gefährdung der Abgabe, Versuch und Ordnungswidrigkeit). Danach wären noch diejenigen Artikel zu ergänzen, die im SVAG fehlen, z. B. die Bestimmungen über die Datenbearbeitung.

3.2 Schwerverkehrsabgabeverordnung

Die SVAV wird einer Totalrevision unterzogen. Einige Bestimmungen fallen aufgrund des Erlasses des BAZG-VG weg und sind nicht mehr enthalten. Zum besseren Verständnis wird die Vernehmlassung zur revidierten SVAV gleichzeitig mit der Änderung des SVAG durchgeführt.

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

1. Abschnitt *Übriges anwendbares Recht*

Art. 1 *Anwendbarkeit der [Verordnung zum BAZG-VG]*

Verschiedene gemeinsame Bestimmungen wie Mitwirkungspflicht, Veranlagung nach Ermessen oder Rechtsmittel werden aus dem SVAG ins BAZG-VG verschoben. Verschiedene dieser Bestimmungen werden vom Bundesrat in der Verordnung zum BAZG-VG für den Vollzug konkretisiert. Artikel 1 hält daher fest, dass die Verordnung zum BAZG-VG anwendbar ist, sofern die SVAV keine abweichenden Bestimmungen enthält. Mit dem Verweis auf die Verordnung zum BAZG-VG wird sichergestellt, dass deren Bestimmungen auch in abgaberechtlichen Verfahren Gültigkeit haben und einheitlich angewandt werden.

2. Abschnitt *Abgabeobjekt und Grenzübertritt*

Art. 2 *Abgabeobjekt*

Artikel 2 definiert das Abgabeobjekt als schwere Transportmotorwagen und schwere Transportanhänger und verweist auf die für die Definition massgebende Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge¹⁴ (VTS). Als schwer werden allgemein Fahrzeuge bezeichnet, die über ein zulässiges Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen verfügen. Absatz 2 enthält einen abschliessenden Katalog von Abgabeobjekten. Die Bestimmung entspricht dem geltenden Artikel 2 und wird materiell nicht angepasst.

Art. 3 *Befreiungen von der Abgabepflicht*

Artikel 3 Absatz 1 bezeichnet abschliessend diejenigen Motorfahrzeuge und Anhänger (Fahrzeuge), die von der Schwerverkehrsabgabepflicht ausgenommen sind und ist bis auf Buchstabe b Ziffer 2 und Buchstabe o unverändert. In Buchstabe b wurden lediglich die Rechtsgrundlagen aktualisiert, materiell ist die Bestimmung unverändert.

Mit dem in Zukunft vorgesehenen Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe e Ziffer 2 VTS wird eine neue Kategorie Lieferwagen eingeführt. Diese dürfen ein Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen bis zu 4,25 Tonnen aufweisen, sofern sie über einen alternativen Antrieb verfügen und das 3,5 Tonnen überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der alternativen Antriebstechnik verursacht wird. Dazu führte das Bundesamt für Strassen eine Vernehmlassung durch, welche bis zum 12. Dezember 2020 lief¹⁵. Da Lieferwagen laut Artikel 2 Absatz 2 SVAV der LSA nicht unterliegen und damit verhindert werden kann, dass Lieferwagen nur wegen des Alternativantriebs abgabepflichtig werden, soll gleichzeitig mit der VTS-Revision die SVAV entsprechend angepasst werden. Aus Gründen der Transparenz wird diese Ausnahme in Absatz 1 Buchstabe o bereits dargestellt.

Absatz 2 erteilt dem BAZG die Kompetenz, in begründeten Fällen weitere Ausnahmen zu bewilligen. Es wurde präzisiert, dass dies auf Gesuch hin erfolgt.

¹⁴ SR 741.41

¹⁵ Die Vernehmlassungsunterlagen zur VTS-Revision sind zu finden unter: www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2020 > UVEK > Vernehmlassung 2020/43.

Art. 4 Pauschale Abgabenerhebung

Mit Artikel 4 vollzieht der Bundesrat Artikel 4 Absatz 2 SVAG, der für Fahrzeuge für den Personentransport eine pauschale Abgabe vorsieht. Überdies macht er von seiner Kompetenz Gebrauch, welche in Artikel 9 SVAG eine Pauschalierung in weiteren Fällen ermöglicht. Die Bestimmung legt ferner den Tarif für den jährlich zu entrichtenden Pauschalbetrag fest. Einzig Absatz 2 Buchstabe b wird einer formellen Anpassung unterzogen, weil die aktuelle Formulierung missverständlich ist. Mit der Neuformulierung wird präzisiert, dass sich die Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h ausschliesslich auf Motorfahrzeuge für den Sachtransport bezieht und nicht auf die anderen im Buchstabe b genannten Fahrzeugkategorien. Materiell ergibt sich durch diese Anpassung keine Änderung.

Art. 5 Grenzübertritt

Fahrzeuge, die der Schwerverkehrsabgabe unterliegen, haben einen vom BAZG bezeichneten Grenzübergang zu benützen. Der Artikel bezweckt die korrekte Erhebung der Schwerverkehrsabgabe. Nicht alle Grenzübergänge verfügen über die erforderliche Infrastruktur zur Erhebung der Abgabe. Die Bestimmung entspricht dem bisherigen Artikel 6.

3. Abschnitt Bemessungsgrundlagen und Tarif

Art. 6 Massgebendes Gewicht

Die neuen Erfassungssysteme bedingen Anpassungen der Bestimmungen zum massgebenden Gewicht.

Für das Motorfahrzeug bleibt das eingetragene höchstzulässige Gesamtgewicht im Fahrzeugausweis massgebend (Absatz 1), hingegen ist betreffend massgebendes Gewicht des Anhängers in Absatz 2 eine Neuformulierung nötig. Massgebend sind neu die Anzahl Achsen eines Anhängers, multipliziert mit einem Gewicht von 9000 Kilogramm. Diese Änderung ist nötig, damit die Schweiz am EETS und den damit verbundenen Vorteilen teilhaben kann. In den europäischen Mautgebieten ist die Anzahl Achsen für die Mautberechnung Standard. Das Bereitstellen von Geräten und Hilfsmitteln, welche für die Schweiz zusätzlich die bisherige Anhängerdeklaration nach Gewicht ermöglichen, ist für die Anbieter kostspielig und könnte die breite Anwendung von marktüblichen Geräten und Hilfsmitteln in der Schweiz für in- und ausländische Fahrzeuge gefährden. Das herangezogene Achsgewicht von 9000 Kilogramm ist abgeleitet vom maximal zulässigen Gesamtgewicht eines Zweiachsanhängers von 18 Tonnen (Art. 67 Abs. 1 Bst. h der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962¹⁶ (VRV)). Gestützt auf Schätzungen und Berechnungen der EZV sollten dadurch keine Mehreinnahmen entstehen.

Absatz 3 legt fest, dass bei als Einheit immatrikulierten Sattelmotorfahrzeugen das Gesamtgewicht als Berechnungsgrundlage herangezogen wird. Für als Einheit immatrikulierte Sattelmotorfahrzeuge wird nur ein Fahrzeugausweis und nur ein Kontrollschildersatz abgegeben. Es rechtfertigt sich deshalb, diese Sattelmotorfahrzeuge abgabetechnisch als ein Fahrzeug zu betrachten. Dieser Absatz entspricht dem geltenden Absatz 2. Er wurde nicht angepasst.

Nach Absatz 4 wird für Fahrzeugkombinationen das zulässige Gesamtgewicht des Motorfahrzeugs (Abs. 1) und das massgebende Gewicht des Anhängers (Abs. 2) addiert. Dies entspricht für Anhängerzüge der heutigen Regelung. Für getrennt immatrikulierte Sattelmotorfahrzeuge ist die Berechnungsweise neu. Da bei Sattelanhängern neu nur die Achsanzahl berücksichtigt wird, würde die bisherige Berechnungsweise (Addition von Leergewicht des Sattelschleppers und zulässiges Gesamtgewicht des Sattelanhängers) zu einem zu tiefen massgebenden Gewicht führen. Die im zulässigen Gesamtgewicht des Sattelanhängers eingerechnete Sattellast würde ignoriert und nicht veranlagt. Sie wird neu im zulässigen Gesamtgewicht des Sattelschleppers berücksichtigt.

Es kann vorkommen, dass Motorfahrzeuge gleichzeitig unter verschiedenen Fahrzeugarten (z. B. Lastwagen und Sattelschlepper) oder Karosserieformen zugelassen sind (z. B. unterschiedliche Aufbauten wie Brücke / Kasten). Dies hat zur Folge, dass das zulässige Gesamtgewicht unter Umständen unterschiedlich hoch ausfällt. In diesen Fällen soll nach Absatz 5 für die Berechnung der Abgabe das höchste in Frage kommende Gesamtgewicht hinzugezogen werden. Die Kompetenz

des BAZG in Ausnahmefällen für Motorfahrzeug und Anhänger ein anderes massgebendes Gewicht festzulegen, wird neu in einem eigenständigen Absatz festgeschrieben (Abs. 6).

Art. 7 *Begrenzung des massgebenden Gewichts*

Artikel 7 regelt die Obergrenze des massgebenden Gewichts für Fahrzeugkombinationen. Absatz 1 betrifft die Anhängerzüge und die schweren, getrennt immatrikulierten Sattelmotorfahrzeuge. Bei diesen Kombinationen wird das massgebende Gewicht auf die Höhe des Gesamtzugsgewichts begrenzt, wenn die Addition nach Artikel 6 Absatz 4 ein höheres massgebendes Gewicht ergibt.

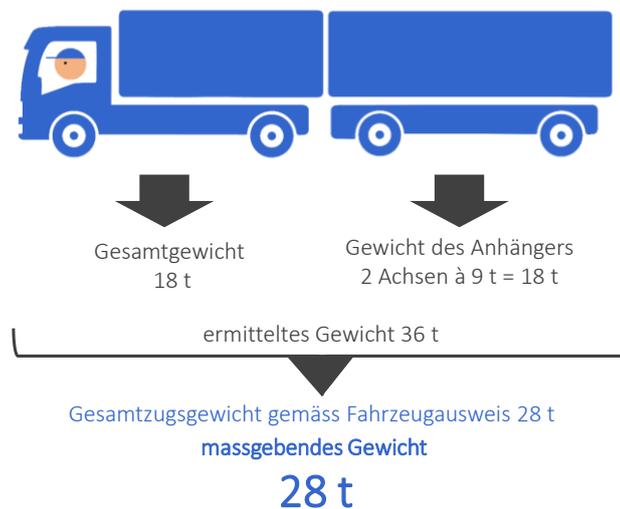


Abbildung 4; Gesamtzugsgewicht

Absatz 2 betrifft die leichten Sattelmotorfahrzeuge, die getrennt immatrikuliert sind. Da der verwendete Sattelschlepper ein zulässiges Gesamtgewicht von maximal 3,5 Tonnen aufweist, unterliegt er der Abgabe nicht. Die Obergrenze entspricht daher dem höchsten Betriebsgewicht, das ein mitgeführter Sattelanhängler aufweisen darf. Dafür muss vom zulässigen Gesamtzugsgewicht das Leergewicht des Sattelschleppers abgezogen werden.

Für alle Fälle gilt nach Absatz 3 wie bis anhin ein massgebendes Gewicht von höchstens 40 Tonnen.

Art. 8 *Tarif für Fahrzeuge, die der leistungsabhängigen Abgabe unterliegen*

Diese Bestimmung stellt die Grundlage zur Berechnung der LSVA dar. Die drei Faktoren massgebendes Gewicht, zurückgelegte Strecke und Abgabekategorie sind für die Berechnung der Abgabe entscheidend. Dieser Artikel wurde unverändert aus der aktuellen SVAV übernommen.

2. Kapitel: Sonderregelungen

Dieses Kapitel enthält Bestimmungen zu den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs, den Fahrten im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) und zu Transporten von Rohholz, offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren. Die Bestimmungen bleiben praktisch unverändert. Das ganze 2. Kapitel hat redaktionelle Anpassungen erfahren. Materiell ist es hingegen praktisch unverändert.

Bis auf die aufgehobenen Absätze 3 und 4 entspricht Artikel 10 dem ehemaligen Artikel 8. Absatz 3 (Einreichungsstelle des Rückerstattungsantrags) wird neu vom BAZG-VG abgedeckt. Absatz 4 enthielt die Vorgabe, dass der Rückerstattungsbetrag die gesamte Abgabe der im UKV eingesetzten Fahrzeuge der Antragstellerin oder des Antragstellers pro Abgabeperiode nicht übersteigen darf. Mit Urteil vom 18. Mai 2018 (A-4007/2016) hat das Bundesverwaltungsgericht klargestellt, dass eine Deckelung auf Verordnungsstufe gesetzeswidrig ist und deshalb nicht angewendet werden darf.

Artikel 15 entspricht dem ehemaligen Artikel 12a. Absatz 2 wird aufgehoben. Die Aufbewahrungspflicht für Unterlagen richtet sich neu nach Artikel 56 VE-BAZG-VG. Anstelle des Absatz 2 ist der bestehende Absatz 3 eingefügt worden. Sollte das BAZG feststellen, dass das Fahrzeug nicht pflichtgemäss verwendet wird, so wird die Vergünstigung entzogen. Neu wird die Dauer des Entzugs geregelt. Damit nicht umgehend in missbräuchlicher Art sofort wieder ein neuer Antrag auf Vergünstigung gestellt werden kann, wird die Vergünstigung mittels einer Verfügung für die Dauer von 12 Monaten entzogen.

3. Kapitel Leistungsabhängige Abgabenerhebung

1. Abschnitt Ermittlung der gefahrenen Kilometer

Bedingt durch die technische Erneuerung der LSVA-Komponenten erfährt das vierte Kapitel grundlegende Änderungen für die Zukunft. Es ist in sieben Abschnitte gegliedert, welche die Ermittlung der gefahrenen Kilometer (Art. 16–21), die Mitwirkungspflichten (Art. 22–25), die Abgabeperiode, Registrierung, Anmeldung und Veranlagungsverfügung (Art. 26–33), die Vergabe des Auftrags an den beauftragten Anbieter (Art. 34), die Zulassung von Anbietern (Art. 35–42), die Pflichten der Anbieter (Art. 43–45) und das Entgelt (Art. 46) regeln.

Art. 16 Art der Ermittlung der gefahrenen Kilometer

Artikel 16 legt die Ermittlungsweise der gefahrenen Kilometer fest. Unterschieden wird zwischen automatisierter (Bst. a) oder manueller (Bst. b) Ermittlung. Die automatisierte Ermittlung der gefahrenen Kilometer erfolgt mit einem eingebauten Gerät oder durch die Verwendung eines fahrzeuggebundenen Hilfsmittels (vgl. Art. 17). Die Art und Weise der manuellen Ermittlung ist noch nicht bestimmt. Sie wird vom BAZG geregelt werden (vgl. Art. 20).

Art. 17 Für die automatisierte Ermittlung der gefahrenen Kilometer zugelassene Geräte und Hilfsmittel

Für die automatische Ermittlung der gefahrenen Kilometer dürfen Geräte oder Hilfsmittel eingesetzt werden, die vom nationalen Anbieter (beauftragter Anbieter) oder einem zugelassenen NETS- oder EETS-Anbieter zur Verfügung gestellt werden (Abs. 1). Die Geräte und Hilfsmittel werden im Rahmen des Ausschreibeverfahrens nach BöB bzw. des Zulassungsverfahrens vom BAZG auf ihre Tauglichkeit hin geprüft. Gestützt auf Absatz 2 wird das BAZG die Liste der zugelassenen EETS- und NETS-Anbieter auf seiner Webseite veröffentlichen.

Art. 18 Fahrzeuge mit automatisierter Ermittlung

Dieser Artikel bestimmt, welche inländischen Motorfahrzeuge die gefahrenen Kilometer automatisiert ermitteln müssen und deshalb mit einem Gerät oder Hilfsmittel nach Artikel 17 auszurüsten sind. Es sind dies sämtliche Motorfahrzeuge, die der LSVA unterliegen (Abs. 1 Bst. a) sowie Sattelschlepper bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, die abgabepflichtige Anhänger ziehen dürfen (Abs. 1 Bst. b).

Wird ein inländisches Motorfahrzeug nicht für die automatisierte Ermittlung der gefahrenen Kilometer ausgerüstet, wird das BAZG die Halterin oder den Halter mahnen. Ist dies erfolglos, wird das BAZG die zuständige kantonale Zulassungsbehörde mit dem Entzug von Fahrzeugausweis und Kontrollschildern beauftragen (vgl. Art. 14a Abs. 1 Bst. c VE-SVAG).

Ausländische Motorfahrzeuge unterstehen keiner Ausrüstungspflicht. Diese wäre kaum durchsetzbar, da einerseits ein Grossteil der ausländischen Motorfahrzeuge nur einmal im Jahr in die Schweiz einfährt und andererseits mit einer allgemeinen Ausrüstungspflicht der Verkehrsfluss an den Grenzübergängen erheblich beeinträchtigt würde. Allerdings ist davon auszugehen, dass die Halterinnen und Halter von international verkehrenden Motorfahrzeugen die Vorteile des EETS bzw. des NETS nutzen wollen und ihre Motorfahrzeuge mit einem Gerät oder Hilfsmittel eines in der Schweiz zugelassenen Anbieters freiwillig ausrüsten werden. Sind ausländische Fahrzeuge mit einem zugelassenen Gerät oder Hilfsmittel nach Artikel 17 ausgerüstet, muss die Ermittlung der gefahrenen Kilometer automatisiert durchgeführt werden (Abs. 2). Sollte das nicht der Fall sein, so sind die gefahrenen Kilometer manuell zu erfassen (vgl. Art. 20 Abs. 1).

In Absatz 3 wird dem BAZG trotzdem die Kompetenz eingeräumt, für bestimmte ausländische Motorfahrzeuge die automatisierte Erhebung der gefahrenen Kilometer vorzuschreiben. Dies betrifft

insbesondere Motorfahrzeuge, die häufig im Zollgebiet verkehren oder in besonderen Verkehrsarten (bspw. Regionalverkehr) eingesetzt werden.

Art. 19 Auftrag für automatisierte Ermittlung der gefahrenen Kilometer

Müssen die Kilometer automatisiert ermittelt werden, sind Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter verpflichtet, einen Anbieter nach Artikel 11a SVAG mit der Ermittlung der für die Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten beauftragen. Sie haben die Wahl zwischen den vom BAZG zugelassenen EETS- bzw. NETS-Anbietern, sowie dem beauftragten nationalen Anbieter.

Zur Information veröffentlicht das BAZG die Liste der zugelassenen Anbieter auf seiner Webseite.

Art. 20 Fahrzeuge mit manueller Ermittlung der gefahrenen Kilometer

Als Grundsatz gilt, dass die gefahrenen Kilometer manuell ermittelt werden müssen, wenn sie nicht automatisiert ermittelt werden (Abs. 1).

Das gilt für:

- a. von der Ausrüstungspflicht befreite Motorfahrzeuge;
- b. bei der Einfahrt ins Zollgebiet mit keinem Gerät oder Hilfsmittel oder mit einem nicht funktionsfähigen Gerät oder Hilfsmittel ausgerüstete ausländische Motorfahrzeuge.

Die gefahrenen Kilometer müssen ebenfalls manuell ermittelt werden, wenn in einem Fahrzeug das eingebaute Gerät oder Hilfsmittel im Zollgebiet ausfällt (Abs. 2).

Dem BAZG wird in Absatz 3 einerseits die Kompetenz eingeräumt, inländische Motorfahrzeuge in begründeten Einzelfällen auf Gesuch hin von der Ausrüstungspflicht auszunehmen. Andererseits soll es auch die Möglichkeit erhalten, inländische Motorfahrzeuge, die nur sehr wenig bewegt werden, von der Ausrüstungspflicht auszuschließen und die manuelle Ermittlung der gefahrenen Kilometer vorzuschreiben (Abs. 4). Damit soll verhindert werden, dass dem BAZG höhere Kosten für die Entschädigung der Anbieter erwachsen, als es Nutzen aus der Ausrüstungspflicht ziehen kann.

Die Art und Weise wie die gefahrenen Kilometer manuell ermittelt werden müssen, ist derzeit noch offen. Das heute verwendete Fahrtenbuch wird nicht weitergeführt. Es ist davon auszugehen, dass ein einfaches digitales System (z. B. eine App oder eine Webanwendung) vom BAZG bzw. den Anbietern zur Verfügung gestellt wird, mit dem die abgabepflichtige Person die Fahrleistungsdaten und Angaben zum Anhänger selbst erfassen und das BAZG die übermittelten Angaben automatisch weiterverarbeiten kann. Das BAZG erhält mit Absatz 5 die Kompetenz, die Art und Weise der manuellen Ermittlung der gefahrenen Kilometer zu regeln. Diese soll möglichst einfach erfolgen können. Dabei kann das BAZG für den Fall von Geräteausfällen unterschiedliche Arten der manuellen Ermittlung vorschreiben, je nachdem, ob das Gerät eines EETS- oder NETS-Anbieters genutzt wird.

Art. 21 Kosten der Ermittlung der gefahrenen Kilometer

Laut Absatz 1 sind von den Halterinnen und Haltern sämtliche Kosten zu tragen, die ihnen aus dem Einbau oder der Verwendung eines Geräts oder Hilfsmittels und der Pflicht zur automatisierten oder manuellen Ermittlung der gefahrenen Kilometer entstehen. Dies beinhaltet z. B. den Aufwand für den Vertragsabschluss mit den Anbietern oder Standzeiten der abgabepflichtigen Motorfahrzeuge infolge der Ausrüstungspflicht oder der notwendigen Überprüfung/Reparatur usw. eines defekten Geräts oder Hilfsmittels. Sie können dafür keine Ansprüche gegenüber dem BAZG geltend machen. Mit der Entschädigung der Anbieter trägt das BAZG bereits die Kosten für die Dienstleistungen der Anbieter.

Unter dem bisherigen Erfassungsregime hat der Bund die Erfassungsgeräte finanziert und den Halterinnen und Haltern unentgeltlich zum Gebrauch abgegeben. Der Gratisbezug soll grundsätzlich weiterhin möglich sein. Damit wird einer Forderung des Transportgewerbes entsprochen. Der dem Aufnahmewang unterliegende nationale Anbieter soll daher den Halterinnen und Haltern pro Motorfahrzeug ein Gerät oder Hilfsmittel zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer kostenlos abgeben können. Die Gratisabgabe erfolgt unter dem Vorbehalt, dass Halterinnen und Halter keinen zugelassenen Anbieter beauftragt haben (Abs. 2).

Die kostenlose Abgabe beinhaltet ebenfalls alle damit verbundenen Aufgaben des nationalen Anbieters wie z. B. allgemeine Reparatur-/Wartungsarbeiten oder die tägliche Übermittlung der Fahrleistungsdaten ans BAZG. Für diese Aufwendungen wird der nationale Anbieter vom BAZG entschädigt. Den vom BAZG zugelassenen EETS- und NETS-Anbietern steht es indes frei, ob sie eine Entschädigung verlangen oder nicht. Hier soll der freie Markt spielen.

Die Gratisabgabe soll grundsätzlich auch für Halterinnen und Halter ausländischer Fahrzeuge möglich sein. Anspruch soll jedoch nur für Motorfahrzeuge bestehen, die regelmässig im Zollgebiet verkehren. Es muss verhindert werden, dass z. B. für Fahrzeuge, die nur einmalig ins Zollgebiet einfahren, Geräte und Hilfsmittel gratis bezogen werden. Die genauen Bedingungen sind noch offen und werden später festgelegt (Abs. 3).

Die vom nationalen Anbieter gratis zur Verfügung gestellten Geräte und Hilfsmittel werden durch das BAZG finanziert. Das BAZG und der beauftragte Anbieter müssen die Möglichkeit haben, die Geräte zurück zu fordern oder andernfalls in Rechnung zu stellen. Im Vordergrund stehen dabei neuwertige Geräte und Hilfsmittel, die nur kurze Zeit verwendet oder missbräuchlich bezogen wurden (Abs. 4).

2. Abschnitt Mitwirkungspflichten

Art. 22 Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit des Geräts

Für die dauernde Funktionstüchtigkeit des Geräts oder Hilfsmittels ist die abgabepflichtige Person verantwortlich. Dies ist sachgerecht, da sie selbst Zugang dazu hat bzw. regelmässig mit der Fahrzeugführerin oder dem Fahrzeugführer in Kontakt steht und so feststellen kann, ob eine Störung vorliegt.

Das Gerät oder Hilfsmittel muss für die erste abgabepflichtige Fahrt funktionstüchtig sein. Bei inländischen Motorfahrzeugen gilt dies ab der Verkehrszulassung und bei ausländischen Motorfahrzeugen ab dem Grenzübertritt. Für inländische Motorfahrzeuge kann diese Bestimmung im Gegensatz zur heutigen Regelung von den kantonalen Zulassungsbehörden anlässlich der Inverkehrsetzung nicht mehr überprüft werden. Dies obliegt neu dem BAZG.

Art. 23 Reparatur und Ersatz des Geräts

Bei einem Defekt oder Ausfall des Geräts oder Hilfsmittels muss die abgabepflichtige Person dieses unverzüglich überprüfen, reparieren oder ersetzen lassen (Abs. 1). Um die korrekte Veranlagung der abgabepflichtigen Fahrt sicherzustellen, müssen dem BAZG die nicht aufgezeichnete Wegstrecke sowie die erforderlichen Angaben zum mitgeführten Anhänger mitgeteilt werden. Die abgabepflichtige Person muss deshalb dafür sorgen, dass die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer diese Angaben festhält. Im Erhebungsdienst EETS muss die Meldung direkt ans BAZG und im Erhebungsdienst NETS an den Anbieter erfolgen. Die NETS-Anbieter werden dazu geeignete Prozesse festlegen und die Fahrleistungsdaten dem BAZG über eine Schnittstelle weiterleiten. Obwohl grundsätzlich die Anbieter für die korrekte und vollständige Fahrleistungserfassung ihrer Geräte und Hilfsmittel inkl. der Behebung bei Fehlfunktionen zuständig sind, sind die Adressaten unterschiedlich. Grund dafür ist, dass im europäischen Mautdienst EETS Ausfall- und Störungsmeldungen direkt mit dem jeweiligen Mautbetreiber abgewickelt werden müssen. Das BAZG wird vorschreiben, wie in diesen Fällen die Kilometer zu ermitteln sind (vgl. Art. 20).

Absatz 2 räumt der abgabepflichtigen Person für die Meldung eine Frist von fünf Arbeitstagen ein. Für ausländische Motorfahrzeuge im Erhebungsdienst EETS muss die Meldung jedoch noch am gleichen Tag erfolgen. Diese Frist ist kurz, weil die Aktivierung der Anmeldung nach deren Übermittlung sofort erfolgt (vgl. Art. 29). Bis zu diesem Zeitpunkt muss dem Abgabepflichtigen ermöglicht werden, die nicht aufgezeichneten Daten zu melden.

Wird der in Absatz 1 vorgeschriebenen Pflicht zur umgehenden Instandstellung oder zum Ersatz des defekten Geräts oder Hilfsmittels nicht nachgekommen, so mahnt das BAZG in einem ersten Schritt die säumige Person. Nach erfolgloser Mahnung beauftragt es die zuständige kantonale Zulassungsbehörde, Fahrzeugausweis und Kontrollschilder zu entziehen (vgl. Art. 14a VE-SVAG). Im Gegensatz dazu wird einem ausländischen Motorfahrzeug die Einfahrt mit einem defekten Erfassungssystem verweigert bzw. der Fahrzeugführer muss die gefahrenen Kilometer manuell ermitteln (Art. 20).

Die Auswirkungen eines Defekts oder Ausfalls des Geräts oder Hilfsmittels trägt die abgabepflichtige Person. Gegenüber dem BAZG kann sie keinen Schadenersatz geltend machen (Abs. 3).

Art. 24 Mitwirkung bei der Ermittlung der gefahrenen Kilometer

Die korrekte Ermittlung der gefahrenen Kilometer bildet die Grundlage der Abgabepflicht. Sowohl die abgabepflichtige Person als auch die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer stehen diesbezüglich in der Pflicht. Die abgabepflichtige Person muss deshalb dafür sorgen, dass die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer das Gerät oder Hilfsmittel korrekt bedient.

Diese Pflichten bedeuten, dass die abgabepflichtigen Personen ihre Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer im Umgang mit den Geräten und Hilfsmitteln schulen muss und dass sich diese mit ihrer Funktionsweise aktiv auseinandersetzen müssen.

Die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer muss nebst der korrekten Bedienung des Geräts oder Hilfsmittels sicherstellen, dass mitgeführte Anhänger am Gerät oder Hilfsmittel erfasst sind. Dies kann automatisch geschehen, wenn das Gerät oder Hilfsmittel erkennt, welcher Anhänger am Fahrzeug angekoppelt ist und die notwendigen Angaben automatisch einträgt. Erfolgt keine automatische Erfassung der Angaben, so haben Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer die Pflicht, alle für die Veranlagung notwendigen Angaben zu mitgeführten Anhängern im Gerät oder Hilfsmittel anzumelden. Die Bestimmung ist offen formuliert, um den Anbietern von Erfassungssystemen Spielraum für die Umsetzung zu lassen. Gegenwärtig ist von der Erfassung der Achszahl des mitgeführten Anhängers auszugehen. Die bisher notwendige Angabe des Kontrollschildes und des zulässigen Gesamtgewichts fällt weg.

Art. 25 Gewährung des Zugriffs auf das Gerät oder Hilfsmittel

Die abgabepflichtige Person muss sicherstellen, dass der Anbieter während der Abgabeperiode nach seinen Vorgaben regelmässig auf sein Gerät oder Hilfsmittel aus der Ferne Zugriff hat (Abs. 1). Einerseits muss der Anbieter auf die im Motorfahrzeug erfassten Daten zugreifen können, damit er sie dem BAZG zur Veranlagung anmelden kann. Andererseits muss der Anbieter die Software der Geräte und Hilfsmittel möglicherweise aktualisieren oder Geräte und Hilfsmittel sogar sperren können. Die Erfüllung dieser Pflicht stellt die Mehrheit der abgabepflichtigen Personen im Alltag vor keine grossen Herausforderungen. Die meisten Motorfahrzeuge sind regelmässig, wenn nicht sogar täglich im Einsatz und der Zugriff der Anbieter daher problemlos möglich. Die Norm ist nötig, damit eine absichtlich unterbundene Datenübermittlung für den Abgabepflichtigen nicht folgenlos bleibt.

Dennoch kommt es vor, dass Motorfahrzeuge vorübergehend für längere Zeit nicht im Einsatz sind und der Anbieter z. B. wegen entladener Batterien auf das Gerät oder Hilfsmittel keinen Zugriff hat. Um zu verhindern, dass das BAZG in diesen Fällen unnötigerweise Veranlagungen nach Ermessen erstellt, die in der Folge von den abgabepflichtigen Personen angefochten und vom BAZG zu korrigieren sind, muss die abgabepflichtige Person die Fahrleistung und die Angaben zu mitgeführten Anhängern analog der Störungsmeldung nach Artikel 23 Absatz 2 bekannt geben (Abs. 2). Lässt sie diese Frist verstreichen, wird das BAZG für die fehlenden Kalendertage die Veranlagung nach pflichtgemäsem Ermessen automatisiert vornehmen (Abs. 3). Eine Korrektur einer solchen Veranlagung kann daraufhin im Einspracheverfahren verlangt werden. Sie wird jedoch wegen verletzter Verfahrensvorschriften nur gegen Verrechnung des dem BAZG anfallenden Zeitaufwands erfolgen.

3. Abschnitt Abgabeperiode, Registrierung, Anmeldung und Veranlagungsverfügung

Art. 26 Abgabeperiode

Für in- und ausländische Fahrzeuge bleibt die Abgabeperiode unverändert. Für inländische Fahrzeuge entspricht sie dem Kalendermonat. Bei ausländischen Fahrzeugen beginnt beginnt die Abgabeperiode mit der Einfahrt ins Zollgebiet. Sie endet mit der Ausfahrt aus dem Zollgebiet.

Art. 27 *Registrierung*

Halterinnen und Halter müssen sich grundsätzlich als Geschäftspartner im Informationssystem des BAZG registrieren. In Bezug auf die LSVA betrifft dies einerseits Halterinnen und Halter ausländischer Fahrzeuge, die den Dienst eines NETS-Anbieters nutzen und andererseits alle Halterinnen und Halter inländischer Fahrzeuge. Absatz 2 bezeichnet die Angaben die sie bekannt geben müssen. Nicht betroffen sind Halterinnen und Halter ausländischer Motorfahrzeuge, die den Dienst eines EETS-Anbieters nutzen. Ihre Angaben werden vom EETS-Anbieter registriert und dem BAZG mit der Anmeldung bekannt gegeben (vgl. Art. 45).

Ausländische Halterinnen und Halter müssen für die im Zollgebiet verwendeten Motorfahrzeuge zudem die zur Abgabeberechnung notwendigen Daten registrieren. Absatz 3 bezeichnet diese Angaben. Die Angaben zu inländischen Motorfahrzeugen bezieht das BAZG Fahrgestellnummer, welche mit der Anmeldung zu übermitteln ist, aus dem Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) des Bundesamtes für Strassen (ASTRA; Art. 16 der Verordnung vom 30. November 2018 über das Verkehrszulassungssystem¹⁷). Gleichzeitig wird die UID des Fahrzeughalters abgerufen, welche er im Zeitpunkt der Verkehrszulassung des Fahrzeugs der kantonalen Zulassungsbehörde angeben muss und die Verbindung in die Geschäftspartnerverwaltung des BAZG darstellt. Verfügt die Halterin oder der Halter über keine UID, verweigert die kantonale Zulassungsbehörde die Inverkehrsetzung (vgl. Art. 14a Abs.1 Bst. e VE-SVAG).

Die Halterinnen und Halter müssen die registrierten Daten aktuell halten (Abs. 3).

Art. 28 *Anmeldung*

Artikel 28 regelt die Anmeldung der zur Erhebung der Abgabe notwendigen Angaben. Die Anmeldung muss je Motorfahrzeug erfolgen (Abs. 1). Dazu sind die Fahrgestellnummer, die mit dem Gerät oder Hilfsmittel ermittelten gefahrenen Kilometer (vgl. Art. 16 und 17) in Form der gemäss dem globalen Satellitennavigationssystem (GNSS) aufgezeichneten Wegpunkte sowie die Anzahl Achsen allfällig mitgeführter Anhänger zu übermitteln (Abs. 2 Bst. a-c).

Buchstabe d führt aus, welche Zusatzangaben für ausländische Motorfahrzeuge anzumelden sind, für die die Kilometer mit einem Gerät oder Hilfsmittel eines EETS-Anbieters ermittelt werden. Es handelt sich um die Daten, welche der EETS-Anbieter gemäss Artikel 45 registrieren muss. Sie sind bis auf die PAN-Nummer mit den Daten identisch, welche die Halterinnen und Halter ausländischer Motorfahrzeuge, die ein Gerät oder Hilfsmittel eines NETS-Anbieters nutzen, direkt beim BAZG registrieren müssen (vgl. Art. 27).

Die manuelle Ermittlung der gefahrenen Kilometer soll möglichst einfach erfolgen (vgl. Art. 20 Abs. 5). Die Lösung ist derzeit noch nicht bekannt. Die für die Veranlagung notwendigen Daten sind abhängig von der gewählten Lösung. Die notwendigen Daten werden daher später ergänzt (Abs. 3).

Absatz 4 regelt die Fristen, welche die Anbieter beim Einreichen der Anmeldung einhalten müssen. Bei inländischen Motorfahrzeugen soll die Anmeldung täglich erfolgen. Bei ausländischen Motorfahrzeugen muss sie nach der Ausfahrt aus dem Zollgebiet erfolgen oder täglich, wenn das Motorfahrzeug sich länger als einen Tag im Zollgebiet befindet. Wie die Anbieter die Anmeldung dem BAZG einreichen müssen, wird das BAZG in den technischen und betrieblichen Vorgaben regeln (vgl. Art. 11a VE-SVAG). Die Fristen gelten auch für die manuelle Ermittlung der gefahrenen Kilometer.

Für inländische und ausländische Motorfahrzeuge mit einem Gerät oder Hilfsmittel eines NETS-Anbieters, die sich im Ausland befinden soll das BAZG zudem vom Anbieter täglich eine Statusmeldung verlangen können. So wird sichergestellt, dass vom NETS-Anbieter abgegebene Geräte oder Hilfsmittel unter seiner Kontrolle bleiben und die missbräuchliche Verwendung erschwert wird.

Art. 29 *Aktivierung der Anmeldung*

Durch das Einreichen der Anmeldung wird diese aktiviert und wird verbindlich. Änderungen wären danach nur noch im Rahmen eines Einspracheverfahrens möglich. Aus diesem Grund wird eine Korrekturmöglichkeit vorgesehen.

Bei ausländischen Motorfahrzeugen mit einem Gerät oder Hilfsmittel eines EETS-Anbieters oder falls bei ausländischen Motorfahrzeugen die gefahrenen Kilometer manuell ermittelt werden, muss die Korrektur am gleichen Tag erfolgen. In den übrigen Fällen wird für die Korrektur eine Frist von fünf Arbeitstagen gewährt.

Diese Fristen sind abgestimmt auf die Frist zur Mitteilung fehlender Angaben aufgrund eines Defekts oder Ausfalls (vgl. Art. 23) bzw. nicht möglichem Zugriff auf das Gerät (vgl. Art. 25).

Erfolgt keine Anmeldung und keine Mitteilung nach Artikel 23 Absatz 2 oder 25 Absatz 2 wird das BAZG die Veranlagung nach Ermessen vornehmen.

Art. 30 Einsicht in Daten

Die Anbieter werden vom BAZG für ihre Dienstleistungen entschädigt (vgl. Art. 46). Zudem genießen sie im Abgabbeerhebungsprozess eine Vertrauensstellung. Im Gegenzug müssen sie dem BAZG Einsicht in alle Daten gewähren, die zur Prüfung der von ihnen übermittelten Anmeldungen erforderlich sind.

Art. 31 Veranlagungsverfügung

Die Veranlagung erfolgt aufgrund der vom Anbieter übermittelten Anmeldung (Abs. 1). Die Anmeldung enthält alle für die Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten nach Artikel 28. Stellt das BAZG beim Prüfen der Anmeldung Unstimmigkeiten oder Widersprüche fest, korrigiert es diese und weist sie in der Veranlagungsverfügung aus.

Grundsätzlich wird jede Veranlagung einzeln verfügt und eröffnet. Dieser Regel wird das BAZG bei ausländischen Fahrzeugen mit manueller Kilometerermittlung oder mit einem Gerät oder Hilfsmittel eines EETS-Anbieters folgen. Absatz 2 weicht von dieser Regel ab. Für alle übrigen Fahrzeuge (inländischen Fahrzeuge und ausländische Fahrzeuge mit einem Gerät oder Hilfsmittel eines EETS-Anbieters) werden die im Laufe eines Kalendermonats erstellten Veranlagungen in einer monatlichen Verfügung zusammenfasst. Dies vereinfacht die Abgabbeerhebung und entspricht Forderungen aus dem Transportgewerbe. Die Eröffnung der Veranlagungsverfügung erfolgt grundsätzlich elektronisch an die abgabepflichtige Person (Abs. 3) im Informationssystem des BAZG (vgl. Art. 52 Abs. 1 VE-BAZG-VG).

Für ausländische Motorfahrzeuge mit einem Gerät eines EETS-Anbieters gilt der Anbieter als zustellungsbevollmächtigt. Er hat sich daher von der abgabepflichtigen Person ordnungsgemäss bevollmächtigen zulassen und ihr die Veranlagungsverfügung weiterzuleiten.

Die Zahlungsfrist richtet sich nach Artikel 28 VE-BAZG-VG und wird vom BAZG bestimmt. Sie wird in der Vollziehungsverordnung zum BAZG-VG festgelegt werden.

Art. 32 Bezug der Abgabe

Das BAZG soll die Möglichkeit haben, nicht jede Veranlagungsverfügung einzeln in Rechnung stellen zu müssen. So können die Veranlagungsverfügungen verschiedener Fahrzeuge der Halterin oder dem Halter in einer einzigen Rechnung zusammengefasst werden. Ebenso wäre es möglich, z. B. Gutschriften aus Einsprachen oder Rückerstattungen für im UKV durchgeführte Transporte gleichzeitig zu verrechnen.

Art. 33 Rechnungsstellung und Inkassorisiko bei EETS-Anbietern in Bezug auf ausländische Motorfahrzeuge

Für ausländische Fahrzeuge zugelassene EETS-Anbieter erhalten vom BAZG eine Sammelrechnung. Diese umfasst die Abgabe für sämtliche abgabepflichtigen Fahrten, welche von seinen Geräten oder Hilfsmitteln erfasst und dem BAZG zur Veranlagung übermittelt worden sind. Die Sammelrechnung wird höchstens wöchentlich erstellt (Abs. 1). Die Art und Weise der Weiterverrechnung der Abgabe an seine Kunden ist dem Anbieter freigestellt. Er trägt dabei auch das Inkassorisiko (Abs. 2).

4. Abschnitt Vergabe des Auftrags an den beauftragten Anbieter

Art. 34

Der in Artikel 11a Absatz 1 VE-SVAG vorgesehene nationale (beauftragte) Anbieter hat u. a. die Pflicht, alle Halterinnen oder Halter von Motorfahrzeuge mit einem Gerät oder Hilfsmittel auszurüsten, die sich nicht für einen zugelassenen Anbieter entscheiden wollen oder können. Er wird in einem Vergabeverfahren nach dem Bundesgesetz vom 21. Juni 2019¹⁸ (BöB) über das öffentliche Beschaffungswesen bestimmt. Er hat im Vergabeverfahren grundsätzlich die gleichen Bestimmungen zu erfüllen wie die zugelassenen Anbieter im Zulassungsverfahren.

5. Abschnitt Zulassung von Anbietern

Art. 35 Zulassungsvoraussetzungen

Wer als EETS- oder NETS-Anbieter zugelassen werden will, hat dem BAZG ein Zulassungsgesuch zu stellen. Das BAZG erteilt dem Gesuchsteller die Zulassung, wenn er die in Absatz 2 aufgeführten Bedingungen kumulativ erfüllt.

Das BAZG beabsichtigt gegenwärtig nicht, im Zulassungsverfahren von den Anbietern Sicherheiten nach Absatz 2 Buchstabe e zu fordern. Davon wären sowieso nur die für ausländische Motorfahrzeuge zugelassene EETS-Anbieter betroffen, weil diese auch für das Inkasso der Abgabe zuständig sind und der Bund hier ein gewisses Ausfallrisiko trägt. Sicherheitsleistungen verursachen den Anbietern allerdings Kosten, die sich schlussendlich im Entgelt, das ihnen vom Bund zusteht, niederschlagen würden. Mit regelmässigen Prüfungen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit kann dem Ausfallrisiko in genügendem Mass begegnet werden.

Das BAZG prüft die finanzielle Leistungsfähigkeit der Anbieter bereits im Rahmen des Zulassungsverfahrens. Diese Prüfung muss aber auch danach regelmässig erfolgen. Die betroffenen Anbieter werden ihre finanzielle Leistungsfähigkeit daher in der Regel jährlich zu belegen haben. Diese Prüfintervalle sollen aber risikogerecht gehandhabt werden können. Die vorzulegenden Dokumente und den Umfang der periodischen Prüfung wird das BAZG in den betrieblichen Vorgaben festlegen. Absatz 3 ermächtigt daher das BAZG in dieser Hinsicht besondere Bedingungen festzulegen.

Art. 36 Anforderungen an das Gerät oder Hilfsmittel

Artikel 36 regelt die Anforderungen an das Gerät oder Hilfsmittel, welches von den zugelassenen Anbietern zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer eingesetzt werden darf. Es muss folgende Eigenschaften erfüllen:

- a. Es muss einem abgabepflichtigen Motorfahrzeug eindeutig zugeordnet werden können, damit das BAZG in der Lage ist, die Abgabe der abgabepflichtigen Person entsprechend zu verrechnen (Abs. 1).
- b. Es muss in der Lage sein, die zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer erforderlichen Wegpunkte nach dem globalen Satellitennavigationssystem (GNSS) aufzuzeichnen (Abs. 2).
- c. Die Aufzeichnung der Wegpunkte muss in einer Genauigkeit erfolgen, so dass die vom BAZG gestützt darauf ermittelten Kilometer höchstens +/- 4 Prozent von den tatsächlich gefahrenen Kilometern abweichen (Abs. 3). Dies entspricht der heutigen Regelung und bedeutet, dass der Anbieter selbst festlegen kann, wie dicht die Wegpunkte aufzuzeichnen sind, damit dieses Kriterium erfüllt wird. Dies wird im Rahmen des Zulassungsverfahrens überprüft. Die Distanzberechnung durch das BAZG erfolgt mittels einem Algorithmus, der anhand von Vergleichsmessungen, welche das Eidgenössische Institut für Metrologie (METAS) auf Referenzstrecken durchgeführt hat, verifiziert worden ist.
- d. Es muss möglich sein, mitgeführte Anhänger zu erfassen. Dies kann automatisch erfolgen oder durch Eingabe der notwendigen Angaben.

Die Details wird das BAZG in den technischen und betrieblichen Vorgaben regeln.

Art. 37 Prüfung der Einhaltung der Voraussetzungen

Das BAZG prüft im Rahmen des Zulassungsverfahrens, ob die Voraussetzungen nach Artikel 35 sowie die von ihm erlassenen technischen und betrieblichen Vorgaben eingehalten sind. Das BAZG kann ausländische Testresultate aus einem Land des Europäischen Wirtschaftsraums anerkennen und auf eigene Test verzichten, wenn diese die Erfüllung der technischen und betrieblichen Anforderungen belegen. Dies wirkt kostensenkend und beschleunigt das Zulassungsverfahren. (Abs. 1).

Das BAZG regelt das Zulassungsverfahren (Abs. 2). Dieses wird vierstufig durchgeführt:

Stufe 1: Auf der ersten Stufe erfolgt die Prüfung der formellen Voraussetzungen des Antrags, insbesondere die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit.

Stufe 2: Sind die formellen Anforderungen erfüllt, muss der Gesuchsteller in einer Test-Umgebung nachweisen, dass er die LSVA-spezifischen technischen und betrieblichen Anforderungen, die Anforderungen an die Informatiksicherheit sowie die Schnittstellenspezifikation tatsächlich erfüllt. Falls erforderlich, kann dazu die BAZG-eigene Testumgebung gegen Gebühr benutzt werden.

Stufe 3: Als dritte Stufe folgt der Probetrieb mit Testfahrzeugen auf der Strasse, die der Gesuchsteller selbst zu stellen hat. Dabei handelt es sich noch nicht um abgabepflichtige Fahrzeuge. Der Gesuchsteller hat damit verschiedene vom BAZG festgelegte Strecken und Zyklen abzufahren. Damit soll der Nachweis erbracht werden, dass die im Zollgebiet erfassten Wegpunkte hinreichend genau aufgezeichnet werden, um die geschuldete LSVA korrekt berechnen zu können.

Stufe 4: Am Schluss folgt ein Pilotbetrieb mit einer vorgegebenen Anzahl abgabepflichtiger Fahrzeuge. Damit soll die Leistungsfähigkeit des Geräts oder Hilfsmittels durch den Gesuchsteller nachgewiesen werden. Dieser umfasst ebenfalls die unaufgeforderte Übermittlung der für die Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten. Für EETS-Anbieter umfasst der Pilotbetrieb bei ausländischen Motorfahrzeugen zusätzlich die Registrierung der abgabepflichtigen Person und ihrer Motorfahrzeuge sowie den gesamten Inkassoprozess.

Die auf jeder Stufe vorgesehenen Prüfungen und deren Erfüllungskriterien werden in den entsprechenden technischen und betrieblichen Vorgaben des BAZG festgelegt.

Art. 38 Vertrag über Pilotbetrieb

Erfüllt der Gesuchsteller die Zulassungsvoraussetzungen, d.h. er hat im Zulassungsverfahren die Stufe 3 erreicht und deren Anforderungen erfüllt (vgl. Art. 37), schliesst das BAZG mit ihm für den Pilotbetrieb (Stufe 4) einen öffentlich-rechtlichen Vertrag (Zulassungsvertrag) über die Einhaltung der Vorgaben sowie über die Rechte und Pflichten im Zusammenhang mit der Erhebung der LSVA ab.

Art. 39 Erteilung der Zulassung

Wird auch der Pilotbetrieb (vgl. Art. 37) erfolgreich beendet, erteilt das BAZG dem Gesuchsteller die definitive Zulassung in Form einer Zulassungsverfügung (Abs. 1). Der Zulassungsvertrag nach Artikel 38 gilt dadurch auch für den ordentlichen Betrieb (Abs. 2).

Wird der Pilotbetrieb nicht bestanden, dann verweigert das BAZG die Zulassung und der Zulassungsvertrag fällt automatisch und entschädigungslos dahin.

Art. 40 Änderung der Verhältnisse

Falls sich die Verhältnisse auf Anbieter- oder BAZG-Seite ändern (z. B. neue Hardware, Änderungen an der Software), muss sichergestellt werden, dass sämtliche Vorgaben weiterhin eingehalten werden. Aus diesem Grund muss das BAZG die ganze Zulassung oder auch nur einzelne Zulassungsstufen erneut prüfen können. Eine erneute Prüfung soll jedoch nur bei wesentlichen Änderungen erfolgen, d. h., wenn sie Auswirkungen auf die Durchführung der Erhebung der LSVA haben können (Abs. 1 und 2). Die erneute Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen begründet jedoch keinen Entschädigungsanspruch (Abs. 3).

Art. 41 Zusätzliche Auflagen

Einerseits ermächtigt Artikel 11a VE-SVAG das BAZG, die technischen und betrieblichen Vorgaben an die Anbieter zu regeln. Andererseits wird sich das europäische Mautsystem und daher der EETS weiterentwickeln. Daraus können neue Anforderungen entstehen, die den Anbietern zu überbinden sind. Artikel 41 Absatz 1 räumt daher dem BAZG die Kompetenz ein, die Zulassungsverfügung nach Artikel 39 mit weiteren als den bereits vorgesehenen Auflagen zu verbinden oder mit den Anbietern weitere Pflichten vertraglich zu regeln (Abs. 2).

Art. 42 Nichterfüllung der Zulassungsvoraussetzungen und Pflichtverletzungen

Artikel 42 regelt das Verfahren, wenn ein Anbieter die Zulassungsvoraussetzungen nicht mehr erfüllt oder rechtliche bzw. vertragliche Pflichten verletzt. In diesem Fall muss er die Mängel beheben. Dazu muss er sich mit dem BAZG abstimmen und seine Zustimmung einholen (Abs. 1). Verweigert das BAZG die Zustimmung oder bleiben die ergriffenen Massnahmen erfolglos, ergreift das BAZG seinerseits Massnahmen. Es setzt dem Anbieter eine Frist zur Behebung der Mängel. Werden die Mängel innerhalb der gesetzten Frist nicht behoben, entzieht es ihm die Zulassung (Abs. 2). Der Entzug erfolgt entschädigungslos. Der Anbieter soll keine Schadenersatzansprüche geltend machen können.

6. Abschnitt Pflichten der Anbieter

Art. 43 Abgabe der Geräte

Die Anbieter müssen der abgabepflichtigen Person, mit der sie ein Vertragsverhältnis eingegangen sind, ein für die Erhebung der LSVA funktionstüchtiges Gerät oder Hilfsmittel zur Verfügung stellen, welches einem abgabepflichtigen Motorfahrzeug eindeutig zugeordnet werden kann.

Art. 44 Aufzeichnung von Mitteilungen

Für den Fall, dass das Gerät oder Hilfsmittel ausfällt, eine Störung aufweist oder wenn die abgabepflichtige Person den periodischen Zugriff des Anbieters auf das Erfassungssystem nicht gewährleisten kann, muss die abgabepflichtige Person bzw. die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer die gefahrenen Kilometer und die Angaben zu mitgeführten Anhängern aufzeichnen und dem Anbieter bzw. dem BAZG mitteilen (vgl. Art. 23 und 25). Artikel 44 regelt, dass die Anbieter diese Meldungen aufzeichnen müssen. Davon betroffen sind nur die NETS-Anbieter.

Art. 45 Registrierung von Daten über Halterinnen und Halter ausländischer Motorfahrzeuge mit Gerät eines EETS-Anbieters

Bei ausländischen Motorfahrzeugen kann das BAZG nicht auf Halter- und Fahrzeugdaten ausländischer Zulassungsbehörden zugreifen. Diese Angaben müssen daher ab dem Fahrzeugausweis erfasst werden. Im Erhebungsdienst EETS obliegen die Registrierung der Motorfahrzeuge und der Halterin oder des Halters grundsätzlich dem zugelassenen Anbieter. Diese Angaben muss er im Rahmen der Anmeldung einer abgabepflichtigen Fahrt dem BAZG übermitteln. Zu den zu registrierenden Daten gehört auch die PAN-Nummer. Dies ist eindeutig und identifiziert gleichzeitig den Anbieter, die Halterin oder den Halter und das Motorfahrzeuge. Um die LSVA korrekt veranlagern zu können, ist es daher unerlässlich, dass der zugelassene Anbieter diese Angaben registriert und aktuell hält (Abs. 1-3). Dazu gehört auch die Erfassung der Korrespondenzsprache. Angeboten wird Deutsch, Französisch, Italienisch und Englisch.

Halterinnen und Halter ausländischer Motorfahrzeuge, die den Erhebungsdienst NETS nutzen wollen, müssen sich beim BAZG registrieren und diese Angaben selbständig erfassen und aktuell halten (vgl. Art. 27).

7. Abschnitt Entgelt

Art. 46

Für die Übernahme von Dienstleistungen, welche die zugelassenen Anbieter zur Erhebung der Abgabe erbringen erhalten sie ein Entgelt. Das EFD bestimmt dessen Höhe (Abs. 1 und 2).

Es liegt im Interesse des Bundes, dass sich möglichst viele Anbieter dem Zulassungsverfahren für die Erhebungsdienste EETS und/oder NETS stellen, damit das BAZG insbesondere ausländische Fahrzeuge (über 2,5 Mio. Einfahrten jährlich) mittels einem automatisierten Standardprozess und nicht mit einem manuellen Erfassungssystem veranlassen muss (nationaler manueller Mautdienst NMTS vgl. Ziff. 2.2). Die Entschädigung soll daher so tief wie möglich und so hoch wie nötig angesetzt werden. Die Höhe orientiert sich am Leistungskatalog des jeweiligen Erfassungsdienstes. Innerhalb des jeweiligen Erfassungsdienstes ist die Entschädigung grundsätzlich für alle Anbieter gleich.

Bei ausländischen Fahrzeugen im Erfassungsdienst EETS ist der Anbieter auch für die Erfassung und das Aktualisieren der notwendigen Daten der Motorfahrzeuge sowie der Halterinnen und Halter zuständig. Zudem trägt er das Inkassorisiko (vgl. Art. 33 und 45). Aus diesem Grund ist seine Entschädigung höher als in den anderen Diensten.

Auf der anderen Seite ist es wichtig, dass die Anbieter die technischen und betrieblichen Vorgaben dauerhaft in guter Qualität erfüllen. Insbesondere ist wichtig, dass die EETS-Anbieter für ausländische Fahrzeuge die Angaben zur Halterin oder dem Halter und zum Fahrzeug korrekt erfassen und aktuell halten, denn davon ist die korrekte Veranlagung der Abgabe direkt abhängig. Festgestellte Fehler verursachen dem BAZG unnötigen Zusatzaufwand. Aus diesem Grund soll das BAZG Qualitätskriterien festlegen können, welche es ihm erlauben, die Entschädigung zu kürzen, wenn diese vom Anbieter nicht erfüllt werden (Abs. 3).

Der Prozentsatz soll periodisch, mindestens alle 5 Jahre, überprüft und allenfalls an veränderte Verhältnisse angepasst werden. Aufgrund des wachsenden Marktes und der Verwendung der Geräte und Hilfsmittel in mehreren europäischen Mautgebieten muss dabei insbesondere geprüft werden, ob durch Synergien bei den zugelassenen Anbietern Preisreduktionen möglich wären. (Abs. 4).

4. Kapitel Pauschale Abgabenerhebung

Dieses Kapitel (Art. 47–52) regelt die Erhebung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) bei in- und ausländischen Fahrzeugen. Die PSVA wird im Grundsatz unverändert weitergeführt. Die Abgabetarife und die ihr unterstellten Fahrzeuge bleiben unverändert (vgl. Art. 4). Änderungen sind vorgesehen bei den Rückerstattungsansprüchen für Auslandsfahrten mit inländischen Fahrzeugen (Art. 50). Für ausländische Fahrzeuge soll die Abgabe in Zukunft ausschliesslich elektronisch mit der App «Via» und über einen Webshop entrichtet werden. Dadurch kann gleichzeitig die Bezugsmöglichkeit für 10 Einzeltage aufgehoben werden (Art. 51). Die Bestimmung zur Rückerstattung der PSVA bei Miete für die Armee oder den Zivilschutz wird aufgehoben. Seit dem Inkrafttreten des bisherigen Artikels 33a SVAV im Jahr 2016¹⁹ wurde kein Antrag auf Rückerstattung gestellt. Im Bereich der LSVA wird der Rückerstattungsanspruch hingegen beibehalten.

Art. 47–49 Allgemeines, Bezug der Abgabe, Rückerstattung bei Ausserverkehrsetzung

Für inländische Fahrzeuge wird die PSVA weiterhin von der kantonalen Zulassungsbehörde des Standortkantons erhoben. Sie ist im Voraus zahlbar und wird mit der amtlichen Zulassung oder zu Jahresbeginn fällig. Zahlungsfrist und Zahlungsweise richten sich nach den kantonalen Bestimmungen über die Erhebung der Strassenverkehrssteuern (Art. 47). Artikel 48 regelt Zuständigkeit und Vorgehen bei Standortverlegung und bei Fahrzeugen mit Wechselschildern. Artikel 49 legt den Rückerstattungsbetrag bei der Ausserverkehrsetzung fest. Die Artikel erfahren keine materiellen Änderungen.

Art. 50 Rückerstattung für Auslandsfahrten

Die Halterin oder der Halter eines inländischen Fahrzeugs hat für jeden Tag, an dem es nachweislich im Ausland verkehrt, Anspruch auf Rückerstattung von 1/360 der Jahresabgabe. Für Tage, an denen ein Fahrzeug im Ausland und der Schweiz verkehrte bestand bisher ein Anspruch auf Rückerstattung von einem halben Tag.

¹⁹ AS 2016 513

Diese Halbtage sollen in Zukunft nicht mehr rückerstattungsberechtigt sein. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb für inländische Fahrzeuge Anspruch auf einen halben Rückerstattungstag besteht und für ausländische Fahrzeuge die PSVA für solche Tage voll zu bezahlen ist.

Rückerstattungsgesuche sind wie bis anhin innerhalb eines Jahres nach Ablauf der Abgabeperiode dem BAZG einzureichen. Allerdings in Zukunft nicht mehr per Post oder E-Mail, sondern elektronisch durch Erfassung im Informationssystem des BAZG. Der Mindestrückerstattungsbetrag bleibt unverändert bei 50 Franken.

Art. 51 Abgabbeerhebung

Für ausländische Fahrzeuge haben die Abgabepflichtigen heute die Wahl, die PSVA an einer besetzten Zollstelle mittels Formular oder seit Mai 2019 mittels der Applikation «Via» rund um die Uhr und ortsunabhängig zu entrichten. Da die meisten Zollstellen nur noch zeitweise oder gar nicht mehr mit Personal besetzt sind und die Abgabe auf diese Weise faktisch gar nicht mehr entrichtet werden kann, soll die Formularlösung abgeschafft werden. In Zukunft muss die Abgabe mit der App «Via» entrichtet werden. Im Zuge ihrer Weiterentwicklung wird die App mit einer Weblösung ergänzt.

Die Abgabe kann für die Zeitdauer von einem bis 30 aufeinander folgenden Tage, einem bis elf aufeinander folgenden Monate oder für ein ganzes Jahr entrichtet werden. Die Option von zehn frei wählbaren Tagen für 32.50 Franken (heute Art. 34 Abs. 1 Bst. b SVAV) fällt mit der Änderung weg. Als Formularlösung konnte sie in der Vergangenheit den Erhebungsaufwand für die abgabepflichtige Person und die EZV spürbar senken. Mit der elektronischen Bezahlform ist dies nicht mehr der Fall. Im Gegenteil sie verursacht zusätzliche Entwicklungs- und Unterhaltskosten.

Mit der Abschaffung der Formulare wird der Nachweis der Bezahlung der Abgabe mit der digitalen Quittung erbracht, die nach der Bezahlung elektronisch zugestellt wird.

Art. 52 Berechnung der Abgabe

Die Ansätze für die verschiedenen Abgabeperioden bleiben unverändert. Sie sind degressiv, d. h. je kürzer die Abgabeperiode ist, desto grösser ist der auf den Tag umgerechnete, zu bezahlende prozentuale Anteil der Jahresabgabe. Damit soll die Bezahlung der Abgabe für längere Perioden gefördert und dem BAZG weniger Verwaltungsaufwand verursacht werden. Der heutige Buchstabe b von Artikel 35 Absatz 1 SVAV fällt weg, da 10 frei wählbare Tage nicht mehr gelöst werden können (vgl. Art. 51). Durch die Rückgabe des Zahlungsnachweises entsteht wie bisher ein Anspruch auf anteilmässige Rückerstattung der Abgabe. Der Mindestrückerstattungsbetrag bleibt unverändert bei 50 Franken.

5. Kapitel Solidarhaftung

Dieses Kapitel (Art. 53–54) regelt die Solidarhaftung.

Die bisher in der SVAV als solidarisch haftbar bezeichneten Personen werden reduziert und neu auf Gesetzesstufe verankert (Artikel 5a VE-SVAG). Zudem gehen die allgemein solidarisch haftenden Personen aus dem BAZG-VG hervor (vgl. Art. 21 ff. VE-BAZG-VG). In Zukunft muss das Kontrollschild des mitgeführten Anhängers im Erfassungssystem nicht mehr angegeben werden. Daher wird es für das BAZG nicht mehr möglich sein, die Abgabe bei der Halterin oder dem Halter eines Anhängers geltend zu machen, wenn die Halterin oder der Halter des Motorfahrzeugs zahlungsunfähig ist oder erfolglos gemahnt wurde. Indes haftet die Eigentümerin oder der Eigentümer, die Vermieterin oder der Vermieter, die Leasinggeberin oder der Leasinggeber eines Motorfahrzeugs für die Schwerverkehrsabgabe, das heisst auch für die Schwerverkehrsabgabe, die auf Grund eines mitgeführten Anhängers geschuldet ist.

Solidarisch haftbar für die LSVVA sowie für in diesem Zusammenhang anfallende allfällige Zinsen und Gebühren bleiben die Eigentümerin oder der Eigentümer, die Vermieterin oder der Vermieter, die Leasinggeberin oder der Leasinggeber eines Motorfahrzeugs, wenn dessen Halterin oder Halter zahlungsunfähig ist oder erfolglos gemahnt wurde.

Art. 53 Anfrage beim BAZG

Zur Risikoabschätzung können Eigentümerinnen oder Eigentümer, Vermieterinnen oder Vermieter, Leasinggeberinnen oder Leasinggeber eines Motorfahrzeugs vor Vertragsabschluss beim BAZG anfragen, ob die Vertragspartei ihren Zahlungsverpflichtungen nachkommt. Die Anfrage muss die in Absatz 2 erwähnten Angaben enthalten. Antwortet das BAZG daraufhin negativ, steht es der anfragenden Person frei, den Vertrag trotzdem abzuschliessen. In diesem Fall haftet sie jedoch sofort solidarisch.

Art. 54 Spätere Mitteilung des BAZG

Hat das BAZG aufgrund von Artikel 53 eine positive Auskunft erteilt, informiert das BAZG die Person, die eine Anfrage gemacht hat, wenn ihre Vertragspartei zahlungsunfähig ist oder erfolglos gemahnt wurde. Das BAZG weist sie darauf hin, dass sie für künftige für das Motorfahrzeug und allfällig mitgeführte Anhänger geschuldete Abgaben sowie allfällige Zinsen und Gebühren solidarisch haftet. Es sei denn, die solidarisch haftbare Person ergreift die in Artikel 54 erwähnten Massnahmen, um die die Haftung abzuwenden. Es steht ihr frei, den Vertrag innerhalb 60 Tagen zu kündigen oder dafür zu sorgen, dass die ausstehenden Abgaben und allfällige Zinsen und Gebühren innerhalb der gleichen Frist bezahlt werden.

6.–8. Kapitel Verwendung der Abgabe, Kontrollen und Schlussbestimmungen

Bis auf die Übergangsbestimmungen wurden die restlichen Artikel materiell unverändert aus dem geltenden Recht übernommen. Angepasst wurden lediglich die darin enthaltenen Verweise auf andere Artikel.

Art. 55 Reinertrag

Artikel 55 definiert den Reinertrag der Schwerverkehrsabgabe.

Art. 56–58 Verteilung des Anteils der Kantone

Die Kantone erhalten nach Artikel 19 Absatz 1 SVAG ein Drittel des Reinertrages der LSVA. Mit Artikel 56–58 setzt der Bundesrat die gesetzlichen Vorgaben nach Artikel 19 und 19a SVAG um. Sie haben sich bewährt und werden fortgeführt.

Art. 59 Kontrollen

Artikel 59 gibt den Vollzugsbehörden das Recht, Kontrollen bei Personen durchzuführen, die am Vollzug mitwirken.

Die Absätze 2 und 3 der bisherigen Bestimmungen (Recht zum Betreten von Grundstücken, Anhalten von Motorfahrzeugen, Mitwirkungs- und Auskunftspflicht der kontrollierten Personen) sind neu durch die Artikel 84, 93 und 94 VE-BAZG-VG abgedeckt und können aufgehoben werden.

Da die neuen Erfassungssysteme nicht mehr fest mit dem Fahrzeug verbunden sind und ausgeschaltet werden können, soll das BAZG die Möglichkeit haben, die angemeldete und veranlagte Fahrleistung mit den aufgezeichneten Daten des Fahrtschreibers zu vergleichen. Die für den Einbau, die Nachprüfung und Reparatur von Fahrtschreibern zugelassenen Werkstätten und die Halterinnen und Halter werden daher verpflichtet, diese dem BAZG auf Verlangen einzureichen (Abs. 2). Diese Überprüfung soll nicht systematisch, sondern stichprobenweise aufgrund von Risikoanalysen bzw. beim Vorliegen entsprechender Hinweise oder Verdachtsmomente erfolgen.

Art. 60 Allgemeines

Absatz 1 wurde an die Praxis angepasst und ergänzt. Bei der Einführung der LSVA waren die kantonalen Zulassungsbehörden für die Meldung der zur Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten allein zuständig. Zur Reduzierung der Schnittstellen wurde diese Aufgabe im Nachhinein vom ASTRA für die meisten Anwendungsfälle auf Basis des von ihm betriebenen IVZ übernommen. Die kantonalen Zulassungsbehörden bleiben aber in der Verantwortung, da sie die Datenerfassung und Mutationen im IVZ vornehmen. In Zukunft werden die Daten dem BAZG nicht mehr übermittelt, sondern in einem Abrufverfahren zur Verfügung gestellt.

Die mit dem Vollzug von SVAG und SVAV betrauten Stellen sollen weiterhin für ihre Aufwendungen entschädigt werden (Abs. 2). Die entsprechenden Verordnungen des EFD werden zu überprüfen sein.

Art. 61 Zuständigkeiten

Artikel 61 entspricht grundsätzlich der heutigen Regelung von Artikel 4 SVAV. Er regelt die Zuständigkeiten des Vollzugs der LSVA-Gesetzgebung zwischen Bund und Kantonen. Den Kantonen obliegt bei inländischen Fahrzeugen wie bis anhin die Erhebung der pauschalen Abgabe und die Erfassung der notwendigen Halter- und Fahrzeugdaten im Rahmen der Inverkehrsetzung eines Fahrzeugs. Dazu gehört neu die UID. Die Erfahrung hat gezeigt, dass Halterinnen und Halter ihre Fahrzeuge unter verschiedenen Adressen in Verkehr gebracht haben bzw. Adressänderungen der kantonalen Zulassungsbehörde nicht immer mitgeteilt haben. Die Erhebung der UID dient daher der eindeutigen Bestimmung der abgabepflichtigen Person und der Vereinfachung der Rechnungsstellung, indem ihr eine Sammelrechnung gestellt werden kann, wenn sie mehrere Fahrzeuge in Verkehr gesetzt hat.

Die Kantone werden im Bereich der leistungsabhängigen Abgabe im Gegenzug von Aufgaben entlastet. Sie müssen bei der Inverkehrsetzung eines abgabepflichtigen Fahrzeugs nicht mehr überprüfen, ob es mit einem Erfassungssystem ausgerüstet ist. Diese Aufgabe ist bei nicht mehr fest eingebauten Erfassungssystemen nutzlos und daher nicht mehr nötig.

Art. 62 Beiträge an Schwerverkehrskontrollen

Der Bund entschädigt die Kantone für die Durchführung von Schwerverkehrskontrollen, die insbesondere vermehrt durchgeführt werden, um den abgabepflichtigen alpenquerenden Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Die Höhe richtet sich nach der Leistungsvereinbarung des UVEK mit den Kantonen. Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen Artikel 46 SVAV.

Art. 63 Abrechnung und Kontrollführung

Artikel 63 regelt das Abrechnungsverfahren mit den Kantonen, welche für inländische Fahrzeuge die PSVA erheben. Das bisherige Abrechnungsverfahren hat sich bewährt und ist eingespielt. Es wird unverändert weitergeführt.

Art. 64 Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

Mit dem Inkrafttreten der Totalrevision des SVAV wird die bisher geltende Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe²⁰ aufgehoben.

Die Kantone haben nach Artikel 61 Buchstabe b Ziffer 2 VE-SVAV die Stammdaten sowie neu die UID zu erfassen. Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden werden nach Artikel 14a Absatz 1 Buchstabe e VE-SVAG das Kontrollschild verweigern, wenn anlässlich der Verkehrszulassung die UID der Halterin oder des Halters nicht bekannt ist oder nicht angegeben wird. Dies erfordert eine Verpflichtung der Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, die der LSVA unterliegen, bei der Verkehrszulassung die UID bekannt zu geben.

Die Verkehrszulassung ist in der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976²¹ (VZV) geregelt. In Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe e VZV sind die Voraussetzungen für die Erteilung von Fahrzeugausweis und Kontrollschilder für scherverkehrsabgabepflichtige Fahrzeuge enthalten. Dieser Artikel ist anzupassen. Einerseits ist die Verpflichtung aufzuführen, dass von der Halterin oder dem Halter eine UID vorzuweisen ist, andererseits fällt die Pflicht für die kantonale Verkehrszulassungsbehörde weg, das Vorhandensein des bisher vorgeschriebenen Erfassungsgerätes zu prüfen.

3. Abschnitt: Übergangsbestimmung

Das Jahr 2024 dient als Übergangsjahr damit Halterinnen und Haltern inländischer Motorfahrzeuge genügend Zeit haben, ihre Motorfahrzeuge mit einem neuen Erfassungssystem eines Anbieters auszurüsten. Die von der EZV kostenlos abgegebenen Erfassungsgeräte können daher noch bis

²⁰ SR 641.811

²¹ SR 741.51

Ende 2024 verwendet werden. Bis zum Zeitpunkt, an dem ein Motorfahrzeug mit einem neuen Erfassungssystem ausgerüstet ist, wird die LSVA nach den altrechtlichen Bestimmungen erhoben (Art. 25a VE-SVAG).

Art. 65

In der Übergangsphase zwischen dem 1. Januar 2024 und dem 31. Dezember 2024 werden die beiden Systeme LSVA II und LSVA III parallel in Betrieb sein. Artikel 65 soll sicherstellen, dass bisherige Erfassungsgeräte noch bis am 31. Dezember 2024 nach bisherigem Recht in der Fassung vom 31. Dezember 2023 verwendet werden dürfen. Die Geräte müssen dem BAZG oder einer von ihm bezeichneten Stelle auf Verlangen zurückgegeben werden. Dies ist insbesondere dann wichtig, wenn die abgabepflichtige Person die Anmeldung unterlässt. Mit der Rückgabe der Erfassungsgeräte kann das BAZG die Daten selbst auslesen oder auslesen lassen und die Veranlagung auf dieser Grundlage vornehmen.

Nicht mehr enthaltene Bestimmungen:

Revision und Erlass (bisher Art. 51 und 52) sowie Datenschutz (bisher Art. 53–57)

Die revidierte SVAV hat keine Bestimmungen mehr über die Revision, den Erlass oder den Datenschutz. Diese sind neu und stufengerecht im neuen BAZG-VG enthalten (Art. 57, 41 und 64–66 VE-BAZG-VG).

Zollausschlussgebiet Samnaun (bisher Art. 60)

Artikel 2 VE-BAZG-VG umschreibt den Geltungsbereich mit dem Zollgebiet. Samnaun ist nicht Teil davon. Der Artikel kann daher aufgehoben werden.

4 Auswirkungen

4.1 Auswirkungen auf den Bund

4.1.1 Finanzielle Auswirkungen

Durch die Einführung von LSVA III werden weder Mehr- noch Mindereinnahmen aus der LSVA erwartet, da die Abgabeparameter (Kilometer x massgebendes Gewicht x Tarif) grundsätzlich unverändert bleiben.

Die vorliegende Änderung des SVAG und der SVAV ist eng mit der Botschaft vom 15. Februar 2017 zur Finanzierung der Modernisierung und Digitalisierung der Eidgenössischen Zollverwaltung (Programm DaziT)²² verknüpft. Darin sind die Kosten für die Realisierung von LSVA III und deren Nutzen bereits enthalten (ausgewiesen wurden dafür Investitionskosten von 8.2 Millionen Franken²³). Der Nutzen von LSVA III ist in der DaziT-Botschaft jedoch nicht gesondert ausgewiesen. Er widerspiegelt sich im Gesamtnutzen der durch die gegenwärtige Digitalisierung und Weiterentwicklung der EZV anfällt und der die Betriebskosten auf heutigem Niveau stabilisieren soll. Zu den Betriebskosten von LSVA III gehören auch die Entschädigungen, welche künftig den zugelassenen Anbietern auszurichten sind.

Nicht in der DaziT-Botschaft enthalten sind die Kosten für die Beschaffung der Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur LSVA-Generation III sowie für den Rückbau der nicht mehr benötigten Systemteile.

Die finanziellen Auswirkungen der vorliegenden Änderung betreffen somit einzig die notwendige Gesamterneuerung der strassenseitigen Infrastruktur.

Kostenübersicht bisheriges System 1999 - 2019	Investitionskosten	Betriebskosten
	Mio. CHF	Mio. CHF
Erfassungsgerät (OBU I)	119	81

²² BBI 2017 1719

²³ Im Anhang der Botschaft sind die Tabellen der Etappe 1E und 2E vertauscht (S. 1802).

Kostenübersicht bisheriges System 1999 - 2019	Investitionskosten	Betriebskosten
	Mio. CHF	Mio. CHF
Erfassungsgerät (OBU II)	88	
Abfertigungsterminal (AT)	5.5	
Grenzbakensystem (GBS)	16	
Stationäres Kontrollsystem (SKS)	50	
Mobiles Kontrollsystem	3.5	
Baukosten (AT, GBS, SKS)	21	
Informatiksystem	68	75
Berater (Aufbauphase)	77	
Rechnungsdruck und Verbrauchsmaterial		63
Personalkosten		800
übrige Kosten (Shared Scervices) wie Gebäudekosten, Büroautomation		440
Total	448	1303

Tabelle 4; Kostenübersicht bisheriges System

Investitionskosten

Da die neuen Erfassungssysteme nicht mehr fest in die Motorfahrzeuge eingebaut und mit dem Fahrtschreiber verbunden sind, steigt das Missbrauchsrisiko (vgl. Ziff. 2.7). Dem ist bei der Ausgestaltung der Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur entsprechend Rechnung zu tragen. Deren Beschaffung wird konform nach Vergabeverfahren BÖB erfolgen. Dabei wird auf einen modularen Aufbau geachtet, der es zulässt, die genauen Stückzahlen später zu bestimmen. Grobe Kostenschätzungen gehen je nach Ausgestaltung und Umfang für die Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur von 50–90 Millionen Franken aus.

Die Rückbaukosten für die nicht mehr benötigten Systemteile werden schätzungsweise 10–20 Millionen Franken betragen.

Zur langfristigen Sicherung der Einnahmen aus der LSVA muss die Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur erneuert werden. Dies soll mit einem Verpflichtungskredit in der Höhe von 142 Millionen Franken realisiert werden. Er setzt sich aus den in der folgenden Tabelle aufgelisteten Positionen zusammen:

Investitionsausgaben für die Beschaffung und Realisierung	Mio. CHF
Beschaffung stationäre Anlagen Grenze und Inland	30,0
Beschaffung mobile Anlagen	60,0
Rückbaukosten	20,0
Projektmanagement / Dienstleistung Baubegleitung (inkl.)	-
Reserven für Kostenungenauigkeiten (20 %)	22,0
Mehrwertsteuer 7,7 %	10,0
Investitionen für Beschaffung und Realisierung	142,0

Tabelle 5; Investitionsausgaben für die Beschaffung und Realisierung

Betriebskosten

Die über eine Zeitdauer von zehn Betriebsjahren gerechneten Kosten (CAPEX / OPEX) für die Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur betragen je nach deren Ausgestaltung jährlich 11–20 Millionen Franken. Dies im Vergleich zu den heutigen Kosten von rund 17 Millionen Franken. Darin sind die Personalkosten und die Kosten der Shared Services (HR, Immobilien-, Büroautomation usw.) nicht eingerechnet. Die geplante technische Erneuerung der LSVA hat darauf vernachlässigbare Auswirkungen.

Neben den Betriebskosten sind die Wartungskosten zu berücksichtigen. Während der Betrieb der Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur durch das BAZG sichergestellt wird, wird die Wartung der Anlagen bundesextern erfolgen. Diese Wartungskosten sind ebenfalls im Verpflichtungskredit zu berücksichtigen, sofern eine überjährige finanzielle Verpflichtung von 10 Millionen Franken oder mehr eingegangen wird. Diese Kosten sind noch nicht abschätzbar und werden im Hinblick auf die Botschaft präzisiert.

Kostenschätzung

Die hier aufgeführten Aufwendungen basieren auf einer groben Kostenschätzung der EZV, dafür beigezogener Experten sowie auf Erfahrungswerten von 20 Jahren LSVA.

Im Hinblick auf die Erarbeitung der Botschaft ans Parlament werden die Investitions- und Betriebskosten und deren Aufteilung nochmals überprüft und die Reserve für Kostenungenauigkeiten möglichst reduziert. Bis zu diesem Zeitpunkt liegen für die Ausgestaltung und das BÖB-Vergabeverfahren der Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur präzisere Angaben vor.

Zusatzkosten einer Nichtrealisierung

Da sämtliche LSVA-Komponenten ihr technisches Lebensende erreichen und daher zwingend erneuert werden müssen, fallen die vorstehende erwähnten Kosten unabhängig von der vorliegenden Änderung an. Hinzu kämen im Falle einer Ablehnung der Vorlage folgende Zusatzkosten:

Zusatzkosten für die Beschaffung und Realisierung	Mio. CHF
Entwicklung und Beschaffung fahrzeugseitige LSVA-Erfassungsgeräte (OBU)	65.0
Entwicklung und Beschaffung Abfertigungsterminal bzw. Alternative für nicht ausgerüstete ausländische Fahrzeuge	10.0
Ausbau Informatiksystem	10.0
Projektmanagement / Dienstleistung Baubegleitung (inkl.)	-
Reserven für Kostenungenauigkeiten (20 %)	17.0
Mehrwertsteuer 7,7 %	7.8
Zusatzkosten für Beschaffung und Realisierung	109.8
Betriebskosten auf den zusätzlichen Investitionen	17.0

Tabelle 6; Zusatzkosten für die Beschaffung und Realisierung

Entschädigung Bund

Der Bund soll für seinen Aufwand beim Vollzug der LSVA weiterhin mit einer Pauschale aus den Einnahmen der LSVA entschädigt werden. Derzeit sind dies 5 Prozent des Bruttoertrags der LSVA, was inkl. Personalkosten und der Kosten der Shared Services jährlich rund 83 Millionen Franken entspricht (vgl. Staatsrechnung 2020 Teil II S. 83 bzw. Verordnung des EFD vom 5. Mai 2000 über die Entschädigung der Zollverwaltung für den Vollzug der Schwerverkehrsabgabe²⁴). Der Entschädigungssatz soll über mehrere Jahre stabil bleiben. Die Pauschale muss die jährlichen Betriebskosten und die Investitionskosten langfristig abdecken. Eine leichte vorübergehende Über- bzw. Unterdeckung wird in Kauf genommen. Die Anpassung der EFD-Verordnung ist daher nach Abschluss der technischen Erneuerung und der Einführung von LSVA III zu prüfen.

4.1.2 Personelle Auswirkungen

Die personellen Auswirkungen der Digitalisierung und Weiterentwicklung der EZV und somit der Realisierung von LSVA III sind durch die DaziT-Botschaft abgedeckt. Durch die effizienteren Arbeitsabläufe wird von einer Entlastung im Personalbereich ausgegangen.

Die personellen Auswirkungen aufgrund der Erneuerung der Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur hängen stark von deren Ausgestaltung ab. Die konkreten Auswirkungen sind noch nicht abschätzbar und werden im Hinblick auf die Botschaft präzisiert.

²⁴ SR 641.811.912

Diese Ressourcen werden in der Auslegeordnung zur Entwicklung der Personalbestände im Rahmen der Umsetzung des Programms DaziT und weiterer Bundesratsbeschlüsse sowie der Weiterentwicklung der Eidgenössischen Zollverwaltung zum Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit aufgenommen.

4.1.3 Auswirkungen auf DaziT

Die Realisierung von LSVA III ist Teil von DaziT (vgl. DaziT-Botschaft). Um eine enge Abstimmung zu gewährleisten, wird die Erneuerung der Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur ebenfalls durch die DaziT-Projektorganisation geplant und umgesetzt.

4.2 Auswirkungen auf die Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

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

Die kantonalen Zulassungsbehörden werden heute gestützt auf die Verordnung des EFD vom 5. Mai 2000²⁵ über die Entschädigung der kantonalen Behörden für den Vollzug der Schwerverkehrsabgabe jährlich mit gut 8,6 Millionen Franken entschädigt. Die kantonalen Zulassungsbehörden werden mit LSVA III entlastet. Anlässlich der Inverkehrsetzung eines Fahrzeugs haben sie nicht mehr zu prüfen, ob ein Erfassungssystem im Fahrzeug eingebaut ist. Hingegen kommt die Erfassung der UID-Nummer neu hinzu. Es ist daher angezeigt, die Entschädigung der kantonalen Zulassungsbehörden zu überprüfen.

Die Vorlage hat keine spezifischen Auswirkungen auf Gemeinden, urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete.

4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Von dieser Vorlage ist im Wesentlichen das Transportgewerbe mit über 10'000 Unternehmen betroffen. Vornehmlich handelt es sich um kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) mit einer geringen Anzahl an Fahrzeugen.

Die Abgabehöhe bleibt für die betroffenen Unternehmen trotz Anpassungen im Bereich der Anhängerdeklaration grundsätzlich unverändert. Die Umstellung auf ein neues Erfassungssystem verursacht den abgabepflichtigen Personen einen gewissen administrativen Aufwand und für die Nutzung der Erhebungsdienste allenfalls Zusatzkosten. Es steht ihnen dabei frei, den nationalen Anbieter, der seinen Erhebungsdienst unentgeltlich anbieten muss oder einen zugelassenen EETS- oder NETS-Anbieter zu wählen, der ihnen weitere Dienstleistungen anbieten kann. Die Halterinnen und Halter werden aber auch entlastet. Werkstattaufenthalte zur Montage und Nachprüfung der LSVA-Erfassungsgeräte entfallen. Für die Anmeldung der Fahrleistungsdaten werden in Zukunft keine Chipkarten mehr benötigt. Das Auslesen der Daten des Erfassungsgeräts auf die Chipkarte und das Einsenden an die EZV entfällt vollständig. Für die Datenübermittlung ist in Zukunft der Anbieter des Erfassungssystems verantwortlich. Der Übermittlungsprozess läuft dabei vollautomatisch ohne Zutun der abgabepflichtigen Person. Zudem werden die Halterinnen und Halter im Bereich der Solidarhaftung entlastet. Insgesamt dürfte das Transportgewerbe mit sinkenden Regulierungskosten rechnen. Wählen sie einen kostenpflichtigen Anbieter dürften die Vorteile die etwas höheren Kosten aufwiegen. Die Höhe der konkret einsparbaren Regulierungskosten wird in der Botschaft konkretisiert werden. Diese sind allerdings mehrheitlich auf die Digitalisierung und Weiterentwicklung der EZV zurückzuführen und summarisch bereits in der DaziT-Botschaft enthalten.

Gesamtwirtschaftlich betrachtet, zielt die Vorlage vor allem darauf ab, die Abgabebearbeitung zu vereinfachen. Mit einer automatisierten Erfassung, Anmeldung und Veranlagung sowie einer Harmonisierung mit den europäischen Erfassungssystemen verringert sich der administrative Aufwand gesamthaft. Das wirkt sich positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit aus.

In den Projektzielen von LSVA III strebt die EZV an, dass bei mindestens 85 Prozent der Stakeholder der betriebliche Aufwand sinken soll. Das wird insbesondere durch die Auslagerung der Fahrleistungserfassung an den nationalen und die zugelassenen Anbieter angestrebt. Damit verbunden sind Erfassungssysteme, die nicht mehr durch Werkstätten fest ins Fahrzeug eingebaut werden müssen, die einfachere Anhängeranmeldung sowie der Wegfall der monatlichen Fahrleistungsdeklaration mittels Chipkarten. Diese erfolgt in Zukunft automatisch.

All dies wirkt sich positiv auf die Produktivität von Staat und Privaten aus, weshalb die Vorlage volkswirtschaftlich positiv zu bewerten ist. Eine Regulierungsfolgenabschätzung ist aufgrund der volkswirtschaftlichen und regulatorischen Bedeutung der Vorlage nicht notwendig.

4.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Die Anpassungen, die mit der Änderung der rechtlichen Grundlagen einhergehen sind zu gering, als dass sie sich in der schweizerischen Gesellschaft bemerkbar machen würde.

4.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Vorlage hat keine direkten Auswirkungen auf die Umwelt – es handelt sich um eine technische Ablösung des bestehenden durch ein modernes und interoperables Erfassungssystem.

Die positiven Einflüsse der LSVA auf die Umwelt werden weitergeführt. Weiterhin hängt die Abgabenhöhe gemäss dem Verursacherprinzip von der Fahrleistung sowie der Abgasnorm ab. Motorfahrzeuge mit hohen Abgaswerten bezahlen höhere Abgaben. Dieses Anreizsystem hat sich bewährt. Seit dessen Einführung ist ein klarer Trend hin zu saubereren Motorfahrzeugen feststellbar. Der Bund stärkt die Verlagerungspolitik, indem er die LSVA-Tarife und Klassen periodisch anpasst. Die letzte Abklassierung von Euro 4 und 5 Fahrzeugen erfolgte am 1. Juli 2021.

5 Rechtliche Grundlagen

5.1 Verfassungsmässigkeit

Die Vorlage stützt sich auf Artikel 85 Absatz 1 der Bundesverfassung vom 18. April 1999²⁶ (BV), der dem Bund die Kompetenz zur Erhebung der LSVA einräumt.

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die Änderung des SVAG und der SVAV beeinflusst das Verhältnis zum europäischen Recht nicht. Materiell ist die Erhebung der schweizerischen LSVA im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft festgehalten. Die Europäische Kommission ist der Ansicht, dass die EU-Richtlinie über die Interoperabilität der Mautsysteme (EU-RL 2019/520) in den Anwendungsbereich des Abkommens vom 21. Juni 1999²⁷ zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Landverkehrsabkommens; LVA) fällt und von der Schweiz übernommen werden sollte. Die Schweizer Delegation im Gemischten Ausschuss des LVA hat dies bislang abgelehnt, weil die Richtlinie auch inländische Fahrzeuge betreffe. Zudem tangiert die Überarbeitung des SVAG und der SVAV das LVA nicht, da nicht die Höhe der Gebühr Gegenstand der Anpassungen sind, sondern die technische Umstellung auf ein neues Erhebungssystem. Die Schweiz hat jedoch zugesagt, für ausländische Fahrzeuge eine gleichwertige Lösung der Richtlinie entsprechend anzubieten. Dabei handelt es sich um eine politische und nicht um eine völkerrechtlich verbindliche Verpflichtung. Die Schweiz wird sich jedoch trotzdem an die Richtlinie anlehnen, da ein Alleingang bei den inländischen Fahrzeugen nicht zielführend wäre. Ausserdem sieht das LVA in Artikel 39 das Ziel eines angemessenen Grads an Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme in der EU und in der Schweiz vor.

²⁶ SR 101

²⁷ SR 0.740.72

Das LSVA-Erhebungsgebiet umfasst auch die deutsche Enklave Büsingen und das Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein. Beide stellen inländisches Zollgebiet dar. Die Erhebung der LSVA ist in den Staatsverträgen mit Deutschland (Büsingens)²⁸ und dem Fürstentum Liechtenstein²⁹ geregelt. Beide werden finanziell für die mutmasslich auf ihrem Gebiet anfallende Abgabe entschädigt. Das Fürstentum Liechtenstein hat eigenständiges Recht erlassen, das dem Schweizerischen entsprechend angepasst werden muss. Die liechtensteinische Delegation in der «Gemischten Kommission LSVA Schweiz - Fürstentum Liechtenstein» wurde über diese Änderungen informiert, damit die notwendigen Vorkehrungen eingeleitet werden können. Liechtenstein wurde im Rahmen der Ämterkonsultation und der Vernehmlassung begrüsst.

5.3 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Der Bundesbeschluss über die Finanzierung der Erneuerung der Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur der Schwerverkehrsabgabe untersteht der Ausgabenbremse nach Artikel 159 Absatz 3 Buchstabe b BV, da sie einmalige Ausgaben von mehr als 20 Millionen Franken nach sich zieht. Der Verpflichtungskredit von 142 Millionen Franken ist demnach den eidgenössischen Räten mit der Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder jedes der beiden Räte zu unterbreiten.

5.4 Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz

Die Grundsätze des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz werden eingehalten. Die Aufgabenverteilung gewährleistet eine einheitliche Regelung. An der bisherigen Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen ändert sich grundsätzlich nichts.

5.5 Delegation von Rechtssetzungsbefugnissen

Der Änderungsentwurf des SVAG enthält in Artikel 11 Absatz 2 und 5 sowie in Artikel 11a Absatz 1, 2 und 4 Bestimmungen zur Delegation von Rechtssetzungsbefugnissen. Der Bundesrat soll ermächtigt werden, die Art zur Erfassung der abgabepflichtigen Fahrt festzulegen, die Zulassung von Dienstleistungsanbietern von Erfassungssystemen zu bestimmen, einen Anbieter zu beauftragen sowie die Entschädigung der zugelassenen Anbieter festzusetzen. Das BAZG erhält die Kompetenz zum Erlass der technischen und betrieblichen Vorgaben bei der Zulassung der Dienstleistungsanbieter.

Die Gründe für die Delegation an den Bundesrat und das BAZG liegen einerseits im technologischen Wandel, auf den schnell zu reagieren ist und andererseits im Bedürfnis, detaillierte Regelungen auf Verordnungsstufe vorzunehmen.

5.6 Datenschutz

5.6.1 Personendaten

Der Vollzug des vorliegenden Erlasses erfordert die Bearbeitung von Personendaten durch das BAZG. Neben den Angaben zur abgabepflichtigen Person und zum Fahrzeug werden ihm von den Anbietern täglich die Fahrleistungsdaten in Form von GNSS-Wegpunkten übermittelt, inklusive den Angaben zu einem mitgeführten Anhänger. Die für die Veranlagung erforderliche Berechnung der gefahrenen Kilometer bedingt die Verknüpfung der aufgezeichneten Wegpunkte. Diese Verknüpfung stellt ein Streckenprofil dar. Die Bearbeitung der GNSS-Wegpunkte stellt jedoch kein Profiling im Sinne von Artikel 5 Buchstabe f des nDSG dar. Einerseits fehlt es am Merkmal der Möglichkeit der Identifizierung der natürlichen Person, welche das Fahrzeug lenkt. Eine automatische Verknüpfung eines Streckenprofils mit einer natürlichen Person ist somit nicht möglich. Andererseits ist die Voraussetzung nicht gegeben, wonach die Erstellung des Streckenprofils erfolgt, um die

²⁸ Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zum Vertrag vom 23. November 1964 über die Einbeziehung der Gemeinde Büsingen am Hochrhein in das schweizerische Zollgebiet über die Erhebung und die Ausrichtung eines Anteils der von der Schweiz in ihrem Staatsgebiet und im Gebiet der Gemeinde Büsingen am Hochrhein erhobenen leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, SR **0.631.112.136.2**

²⁹ Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein betreffend die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe im Fürstentum Liechtenstein, SR **0.641.851.41**

Verhaltensweise einer Person zu analysieren: Das Streckenprofil wird einzig zum Zweck der Erhebung der Schwerverkehrsabgabe erstellt. Eine Grundlage in einem Gesetz im formellen Sinn nach Artikel 34 Absatz 2 nDSG für die Bearbeitung von Personendaten ist deshalb nicht erforderlich. Auch die übrigen Voraussetzungen für eine Grundlage in Form eines Gesetzes im formellen Sinn sind nicht gegeben: Es werden weder besonders schützenswerte Personendaten bearbeitet, noch erfolgt ein schwerwiegender Eingriff in die Grundrechte der betroffenen Personen. Die notwendigen Rechtsgrundlagen können aus diesem Grund vorliegend auf Stufe Verordnung geschaffen werden.

5.6.2 Rechtsstellung der Anbieter

Nach Artikel 5 Buchstabe i des nDGS gelten als Bundesorgane Personen, die mit öffentlichen Aufgaben des Bundes betraut sind. Soweit diese Personen in Erfüllung dieser Aufgaben tätig werden, gelten für sie entsprechend die Bestimmungen zur Datenbearbeitung durch Bundesorgane (Art. 33 ff. nDSG).

Der Bundesrat legt nach Artikel 11 VE-SVAG die Art der Erfassung der abgabepflichtigen Fahrleistung fest und kann den Einbau spezieller Geräte, Erfassungssysteme oder andere Hilfsmittel zur fälschungssicheren Ermittlung der gefahrenen Kilometer vorschreiben. Er kann einen Dienstleister beauftragen, den abgabepflichtigen Personen einen Dienst zur Ermittlung der im Zollgebiet gefahrenen Kilometer zur Verfügung zu stellen (Art. 11a Abs. 1 VE-SVAG) und weitere Dienstleister für die Ermittlung der gefahrenen Kilometer zulassen (Art. 11a Abs. 2 VE-SVAG). Um die Korrektheit und Verfügbarkeit der für die Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten zu gewährleisten, werden detaillierte Anforderungen an die Anbieter der Erfassungssysteme gestellt, welche im Rahmen eines Zulassungsverfahrens einlässlich geprüft und danach kontinuierlich überwacht werden. Der gesetzliche Auftrag an das Gemeinwesen, die korrekte Erfassung der für die Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten sicherzustellen, besteht somit fort, auch wenn das BAZG ihn nicht mehr durch die eigenhändige Abgabe der Erfassungsgeräte vollständig selbst erfüllt. Die Anbieter von Erfassungssystemen sind somit für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben als Bundesorgane zu qualifizieren. Die Datenbearbeitungsgrundsätze folgen den Vorgaben der Artikel 33-42 des nDSG.

5.6.3 Datenbekanntgabe

Im Rahmen der Erfassung der für die Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten durch die Anbieter kommt es zu einer Datenbekanntgabe ins Ausland. Eine solche muss den Vorgaben nach Artikel 16 nDSG genügen. Da der Kreis der Anbieter auf solche mit Niederlassung im EWR oder der Schweiz beschränkt ist (Art. 35 Abs. 2 Bst. a VE-SVAV), stehen dabei eine allfällige Datenbearbeitungsvorgänge, welche die Anbieter ausserhalb dieser Staaten vornehmen, im Fokus. Die Vorgaben nach Artikel 16 nDSG werden im Rahmen des Zulassungsverfahrens berücksichtigt.

Umgekehrt gilt für die ausländischen Anbieter auch die Übermittlung der für die Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten an das BAZG als Datenbekanntgabe ins Ausland. Die ausländischen Anbieter unterliegen diesbezüglich den Vorgaben der Verordnung (EU) 2016/679³⁰ des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (EU-Datenschutz-Grundverordnung; DSGVO).

5.6.4 Kontrollsystem

Im Verkehr werden Durchfahrten der LSVA-pflichtigen Fahrzeuge zu Kontrollzwecken erfasst. Diese Erfassungspunkte liegen sowohl an den Grenzübergängen wie auch an ortsfesten und mobilen Standorten im Inland.

Nebst Erfassung von Ort und Zeitpunkt der Durchfahrt wird ein Übersichtsbild des Fahrzeuges bzw. der Fahrzeugkombination aufgenommen, worauf die Fahrzeugform, die Anzahl Achsen und

³⁰ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG, Fassung gemäss ABI L119 vom 4.5.2016, S. 1

das Kontrollschild mit Landeszeichen erkennbar sind. Dieses und die Anzahl Achsen der Fahrzeugkombination werden automatisch erkannt und ausgewertet und mit der vom Anbieter übermittelten Anmeldung verglichen.

Die Durchfahrtsdaten werden grundsätzlich bis 1 Jahr nach Eröffnung der Veranlagungsverfügung aufbewahrt. Wird ein Rechtsmittel gegen die Veranlagungsverfügung eingelegt, können die Durchfahrtsdaten bis zur Rechtskraft der Veranlagungsverfügung aufbewahrt werden.

5.6.5 Verhältnis zur EU-Datenschutz-Grundverordnung

Die DSGVO gilt für das Bearbeiten von Daten natürlicher Personen ungeachtet der Staatsangehörigkeit oder des Wohnorts dieser Personen. Das bedeutet, dass wenn Personendaten einer natürlichen Person mit Wohnsitz in der Schweiz in einem Mitgliedstaat der EU bearbeitet werden, fallen diese in den Anwendungsbereich der DSGVO.

Sobald ein Anbieter Sitz in einem Mitgliedsstaat der EU hat und personenbezogene Daten im Zusammenhang mit der Erhebung LSVA bearbeiten, fallen Sie unter die DSGVO. Hat ein Anbieter seinen Sitz in der Schweiz und wird eine abgabepflichtige Fahrt in der Schweiz veranlagt, so fällt die Bearbeitung von Personendaten in den Anwendungsbereich des Schweizer Datenschutzrechts. Eine allfällige Bearbeitung personenbezogener Daten eines Schweizer Anbieters in der EU fällt voraussichtlich unter den Anwendungsbereich der DSGVO.

Abkürzungsverzeichnis

AT	Abfertigungsterminal
BAZG	Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit
BAZG-VG	BAZG-Vollzugsaufgabengesetz
BöB	Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen
CAPEX	Investitionsausgaben
DaziT	Digitales Transformationsprogramm der EZV
DSG	Datenschutzgesetz
nDSG	neues Datenschutzgesetz
DSGVO	EU-Datenschutz-Grundverordnung
EETS	Europäischer elektronischer Mautdienst
EZV	Eidgenössische Zollverwaltung
GNSS	Globales Satellitennavigationssystem
IVZ	Informationssystem Verkehrszulassung
KPI	Kennzahl zur Ermittlung der Leistung von Unternehmen
LAV	Landverkehrsabkommen
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
METAS	Eidgenössisches Institut für Metrologie
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NETS	Nationaler elektronischer Mautdienst
NMTS	Nationaler manueller Mautdienst
OBU I	Erfassungsgerät Tripon
OBU II	Erfassungsgerät Emotach
OPEX	Betriebsausgaben
PAN-Nr.	Identifikationsnummer, welche gleichzeitig den EETS-Anbieter, die Halterin oder den Halter und das Fahrzeug identifizieren
PSVA	Pauschale Schwerverkehrsabgabe
StVA	Strassenverkehrsamt / Motorfahrzeugkontrolle
SVAG	Schwerverkehrsabgabengesetz
SVAV	Schwerverkehrsabgabeverordnung
UID	Unternehmens-Identifikationsnummer
UKV	Unbegleiteter kombinierter Verkehr
VE-BAZG-VG	Vorentwurf des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes
VE-SVAG	Vorentwurf des Schwerverkehrsabgabengesetzes
VVV	Verkehrsversicherungsverordnung
VZV	Verkehrszulassungsverordnung

	EETS		NETS		NMTS		PSVA	
	inländische Fahrzeuge	ausländische Fahrzeuge						
Registrierung der Fahrzeug-/Halterdaten	StVA	Anbieter	StVA	Halterin/ Halter	StVA	Halterin/ Halter	StVA	Halterin/ Halter
Geräteabgabe	Anbieter	Anbieter	Anbieter	Anbieter	-	-	-	-
Ermittlung gefahrene Kilometer	Anbieter	Anbieter	Anbieter	Anbieter	Halterin/ Halter	Halterin/ Halter	-	-
Anmelden	Anbieter	Anbieter	Anbieter	Anbieter	Halterin/ Halter	Halterin/ Halter	Halterin/ Halter	Halterin/ Halter
Veranlagungen	BAZG	BAZG	BAZG	BAZG	BAZG	BAZG	StVA	BAZG
Inkasso	BAZG	Anbieter	BAZG	BAZG	BAZG	BAZG	StVA	BAZG
Kontrollen	BAZG							
Erstellen Infrastruktur	BAZG und Dritte							

Tabelle 7; Zuständigkeiten