



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD  
**Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit BAZG**

Bern, April 2022

---

## **Ergebnisbericht**

Vernehmlassung zur Änderung des Schwerverkehrsabgabengesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1 Ausgangslage</b>	<b>4</b>
<b>2 Grundzüge der Vorlage</b>	<b>4</b>
<b>2.1 Allgemeines</b>	<b>4</b>
<b>2.2 Schwerverkehrsabgabegesetz</b>	<b>4</b>
<b>2.3 Schwerverkehrsabgabeverordnung</b>	<b>5</b>
<b>3 Vernehmlassungsverfahren</b>	<b>5</b>
<b>3.1 Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen</b>	<b>5</b>
<b>3.2 Generelle Einschätzung</b>	<b>6</b>
<b>3.3 Wesentliche Kritikpunkte</b>	<b>7</b>
3.3.1 Deklaration der Anzahl Achsen bei Anhängern statt des zulässigen Gesamtgewichts	7
3.3.2 Festgelegtes Gewicht pro Achse	8
<b>3.4 Allgemeine Stellungnahmen zur Vorlage</b>	<b>8</b>
3.4.1 Abstimmung mit der Weiterentwicklung der LSVA	8
3.4.2 Auswirkungen auf den Bund	8
3.4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	9
3.4.4 Übertragung von Aufgaben an Dritte	9
3.4.5 Datenschutz	9
3.4.6 Intensivierung der Kontrollen	10
3.4.7 Kantonsanteil sowie Entschädigung der Kantone und des Bundes	10
3.4.8 Rechtsgrundlage für leichte Anhänger	10
3.4.9 Road Pricing	11
<b>3.5 Stellungnahmen zu den Bestimmungen des SVAG</b>	<b>11</b>
3.5.1 Art. 12b VE-SVAG / Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Fahrzeugen	11
3.5.2 Art. 14a Abs. 1 Bst. e VE-SVAG / Unternehmens-Identifikationsnummer (UID)	11
3.5.3 Art. 16 SVAG / Amtshilfe und Anzeigepflicht	11
3.5.4 Art. 19abis VE-SVAG / Kontrollen	12
3.5.5 Art. 20/20a VE-SVAG / Hinterziehung/Gefährdung der Abgabe	12
3.5.6 Art. 20c VE-SVAG / Ordnungswidrigkeiten	12
<b>3.6 Stellungnahmen zu den Bestimmungen der SVAV</b>	<b>12</b>
3.6.1 Art. 3 Abs. 1 VE-SVAV / Befreiung von der Abgabepflicht	12
3.6.2 Art. 3 Abs. 1 Bst. k VE-SVAV / Umsetzung der Motion 19.4381	13
3.6.3 Art. 13-15 VE-SVAV / Transporte von Rohholz, offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren	13
3.6.4 Art. 21 VE-SVAV / Kosten der Ermittlung der gefahrenen Kilometer	13
3.6.5 Art. 31 Abs. 2 SVAV / Bezug der Abgabe	13
3.6.6 Art. 50 VE-SVAV / Rückerstattung für Auslandfahrten	13
3.6.7 Anhang 2 SVAV	14
<b>3.7 Weitere Anliegen</b>	<b>14</b>
3.7.1.1 Einsatz der Erfassungsgeräte zu weiteren Zwecken	14
3.7.1.2 Kompensation des Wettbewerbsvorteils des Strassengüterverkehrs	14
3.7.1.3 Einführung von CO <sub>2</sub> -Emissionsklassen	15
3.7.1.4 Unterstützung der Polizei	15
<b>4 Verzeichnis der Eingaben</b>	<b>16</b>
<b>4.1 Kantone</b>	<b>16</b>
<b>4.2 Politische Parteien</b>	<b>16</b>

<b>4.3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete</b>	<b>17</b>
<b>4.4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft</b>	<b>17</b>
<b>4.5 Verkehrsverbände</b>	<b>17</b>
<b>4.6 Weitere interessierte Kreise</b>	<b>17</b>

# 1 Ausgangslage

Das heute in der Schweiz verwendete Erfassungssystem zur Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) 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 spätestens bis Ende 2024 erneuert werden.

Zugleich sind mit dem European Electronic Toll Service (EETS) 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 einen mit dem EETS kompatiblen Erhebungsdienst eingeführt.

Die zwingend notwendige Erneuerung des LSVA-Erfassungssystems soll gleichzeitig auf die europäischen Standards abgestimmt werden. Darüber hinaus muss es in die neuen digitalen Prozesse eingebettet werden, welche das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) im Rahmen seiner Digitalisierung und Transformation (DaziT) umsetzen wird. Die Transportunternehmen und der Bund werden durch die vereinfachten und digitalen Prozesse des künftigen Erhebungssystems LSVA administrativ entlastet. Das Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997<sup>1</sup> (SVAG) sowie die Scherverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000<sup>2</sup> (SVAV) müssen daher geändert werden.

Der Bundesrat eröffnete im August 2021 die Vernehmlassung<sup>3</sup> für beide Änderungserlasse gleichzeitig. Diese dauerte vom 11. August bis am 19. November 2021.

Nicht mit der Erneuerung der technischen LSVA-Komponenten verbundene Änderungen am Abgabesystem wurden nur in geringfügigem Ausmass vorgeschlagen. Wie der Bundesrat im Verlagerungsbericht<sup>4</sup> angekündigt hat, will er Fragen zur Weiterentwicklung der LSVA klären (z. B. Förderung alternativer und fossilfreier Antriebe, Ablösung der Euro-Normen durch CO<sub>2</sub>-Kriterien). Er hat das Departement für Verkehr, Umwelt, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, dazu bis spätestens Mitte 2023 eine Vernehmlassungsvorlage vorzulegen.

## 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 Anpassungen im SVAG und der SVAV werden einzig durch die notwendige Modernisierung der Systemkomponenten ausgelöst. Das Abgabesystem an sich soll weitgehend unverändert bleiben.

### 2.2 Schwerverkehrsabgabegesetz

Zusammen mit der Ablösung des heutigen Erfassungssystems ist eine Teilrevision des SVAG vorgesehen. Zur Umsetzung der geplanten Modernisierung und Vereinfachung wurde vorgeschlagen das SVAG um folgende Rechtsgrundlagen zu ergänzen:

- Kompetenz des Bundesrats zur Festlegung der Berechnung des höchstzulässigen Gewichts aufgrund der Anzahl Achsen multipliziert mit einem vom Bundesrat festgelegten Gewicht (Art. 6 Abs. 1 VE-SVAG);

---

<sup>1</sup> SR 641.81

<sup>2</sup> SR 641.811

<sup>3</sup> BBl 2021 1887

<sup>4</sup> Medienmitteilung des Bundesrates zum Verlagerungsbericht 2021; [Alpenquerender Güterverkehr: Bundesrat will Verlagerung auf die Schiene weiter stärken \(admin.ch\)](#)

- Kompetenz des Bundesrates zur Übertragung von Dienstleistungen zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer an Dritte (Art. 11a VE-SVAG);
- Einführung von Ordnungswidrigkeitstatbeständen im Zusammenhang mit der widerrechtlichen Handhabung des Erfassungssystems (Art. 20c VE-SVAG).

Des Weiteren wurde vorgeschlagen verschiedene Bestimmungen der SVAV auf Stufe Gesetz anzuheben. Es handelt sich dabei um die Solidarhaftung (Art. 5a VE-SVAG), Bestimmungen zu den Administrativmassnahmen (Art. 14a VE-SVAG) und den Kontrollen (Abschnitt 5a VE-SVAG).

Die vorgeschlagene Teilrevision des SVAG ist eng mit der Revision des Zollrechts verknüpft. Das 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) soll als Rahmengesetz möglichst viele verfahrens- und materiell-rechtliche Bestimmungen für das Zollrecht einheitlich abbilden. Dies hat zur Folge, dass im SVAG mehrere Bestimmungen aufgehoben werden (z. B. Mitwirkungspflicht, Veranlagung nach Ermessen, Datenschutz, Rechtsmittel).

## 2.3 Schwerverkehrsabgabeverordnung

Die SVAV soll einer Totalrevision unterzogen werden. Da lediglich eine technische Ablösung des bisherigen LSVA-Erhebungssystems vorgesehen ist, soll der bisherige Aufbau der SVAV grundsätzlich beibehalten werden. Anpassungen sind vor allem in den Kapiteln «Bemessungsgrundlagen und Tarif» (Massgebendes Gewicht der Anhänger) sowie «Erhebung der leistungsabhängigen Abgabe» vorgesehen. Das massgebende Gewicht der Anhänger soll neu aufgrund der Anzahl Achsen bzw. auf einem je Achse festgelegten Gewicht basieren. Neben dem bestehenden EETS werden der nationale elektronische Mautdienst (NETS) sowie der nationale manuelle Mautdienst (NMTS) als neue Erhebungsdienste eingeführt. Diesbezüglich müssen die Verfahrensbestimmungen sowie das Zulassungsverfahren für die Anbieter mit ihren Rechten und Pflichten geregelt werden. Die übrigen Kapitel erfahren verschiedene formelle und redaktionelle Anpassungen, bleiben aber bis auf wenige Ausnahmen materiell unverändert.

Zudem sollen einige Bestimmungen der SVAV auf Gesetzstufe angehoben und im SVAG verankert werden. Es handelt sich dabei um die Solidarhaftung (6. Kapitel), administrative Massnahmen (Art. 50, 50a) und Bestimmungen über die Kontrolle (Art. 42). Einige Bestimmungen werden aufgrund der Zusammenführung im BAZG-VG wegfallen und sind nicht mehr in der SVAV enthalten. Es handelt sich dabei u. a. um den Datenschutz (3. Abschnitt), Sicherheitsleistungen (Art. 48) und den Erlass der Abgabe (Art. 52).

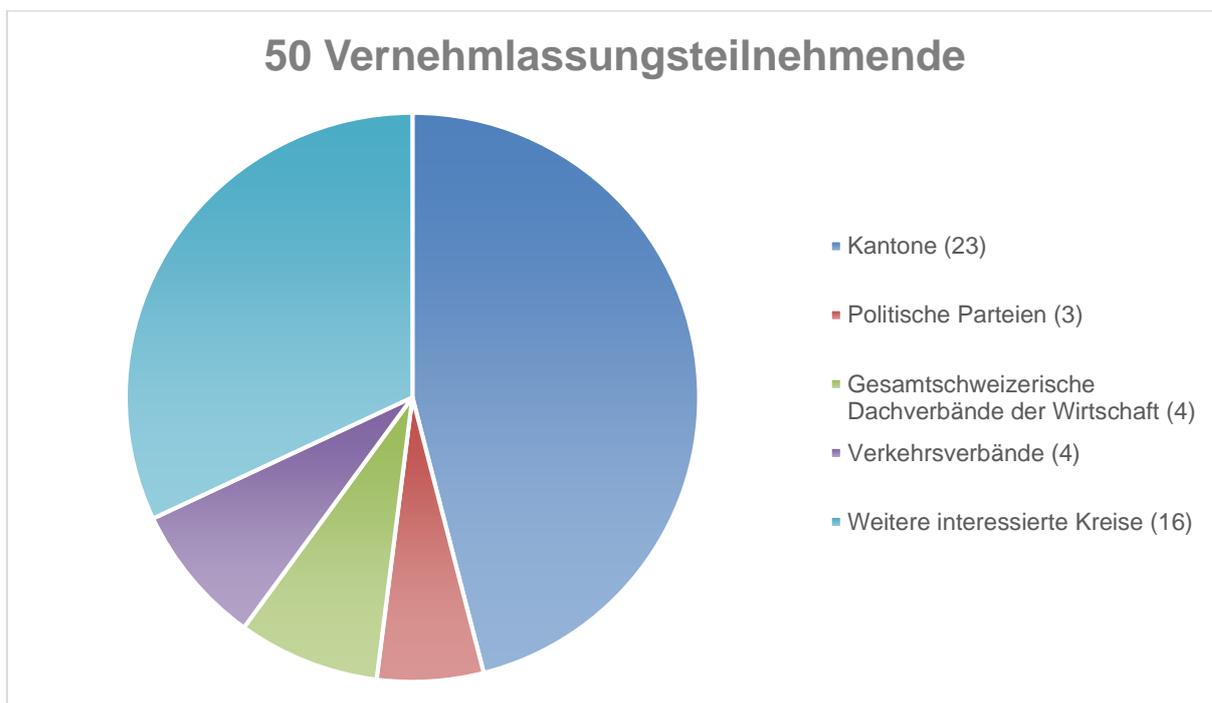
## 3 Vernehmlassungsverfahren

Mit Beschluss vom 11. August 2021 hat der Bundesrat das Eidgenössische Finanzdepartement beauftragt, zur Änderung des Schwerverkehrsabgabengesetzes und der Schwerverkehrsabgabeverordnung ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Dieses fand in der Zeit vom 11. August bis zum 19. November 2021 statt. Die Kantone, die politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die gesamtschweizerischen Verbände der Wirtschaft und die interessierten Kreise wurden eingeladen, sich zur Vorlage zu äussern. Zur Vernehmlassung eingeladen wurde zudem das Fürstentum Liechtenstein, welches die LSVA auf seinem Staatsgebiet ebenfalls erhebt.

### 3.1 Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen

Eine Liste der Kantone, Parteien, Dachverbände und weiteren interessierten Kreise, die an der Vernehmlassung teilgenommen haben, findet sich im Anhang.

Eingegangen sind 54 Rückmeldungen, wovon vier Teilnehmende auf eine Stellungnahme ausdrücklich verzichtet werden<sup>5</sup>. Die Stellungnahmen teilen sich wie folgt auf:



Beim vorliegenden Bericht handelt es sich um eine Zusammenfassung der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens; berücksichtigt wurden insbesondere wiederholt gemachte Kommentare und Vorbehalte. Für die detaillierten Begründungen und die verschiedenen Einzelmeinungen der Vernehmlassungsteilnehmenden (nachfolgend: Teilnehmende) wird auf deren Originalstimmungen verwiesen<sup>6</sup>.

### 3.2 Generelle Einschätzung

Alle Teilnehmende sind der Auffassung, dass eine Revision des SVAG und der SVAV grundsätzlich notwendig sei, da das bestehende LSVA-Erhebungssystem an sein Lebensende gelangt und technisch zu erneuern sei. Mehrere Teilnehmende erwähnen positiv, dass die Vorlage die Erhebung der LSVA vereinfache und begrüßen eine Harmonisierung mit dem europäischen Erfassungssystem.

9 Teilnehmende begrüßen die Vorlage, ohne weiter dazu Stellung zu nehmen<sup>7</sup>.

28 Teilnehmende sind mit den vorgeschlagenen Änderungen grundsätzlich einverstanden und bringen nur zu einzelnen Punkten Vorbehalte an bzw. fordern zusätzliche Anpassungen an Gesetz oder Verordnung<sup>8</sup>.

13 Teilnehmende (u. a. 2 politische Parteien, 2 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft und 3 Verkehrsverbände) lehnen die beabsichtigte Änderung zur Berechnung des massgebenden Gewichts von Anhängern ab oder sind kritisch dazu eingestellt<sup>9</sup>.

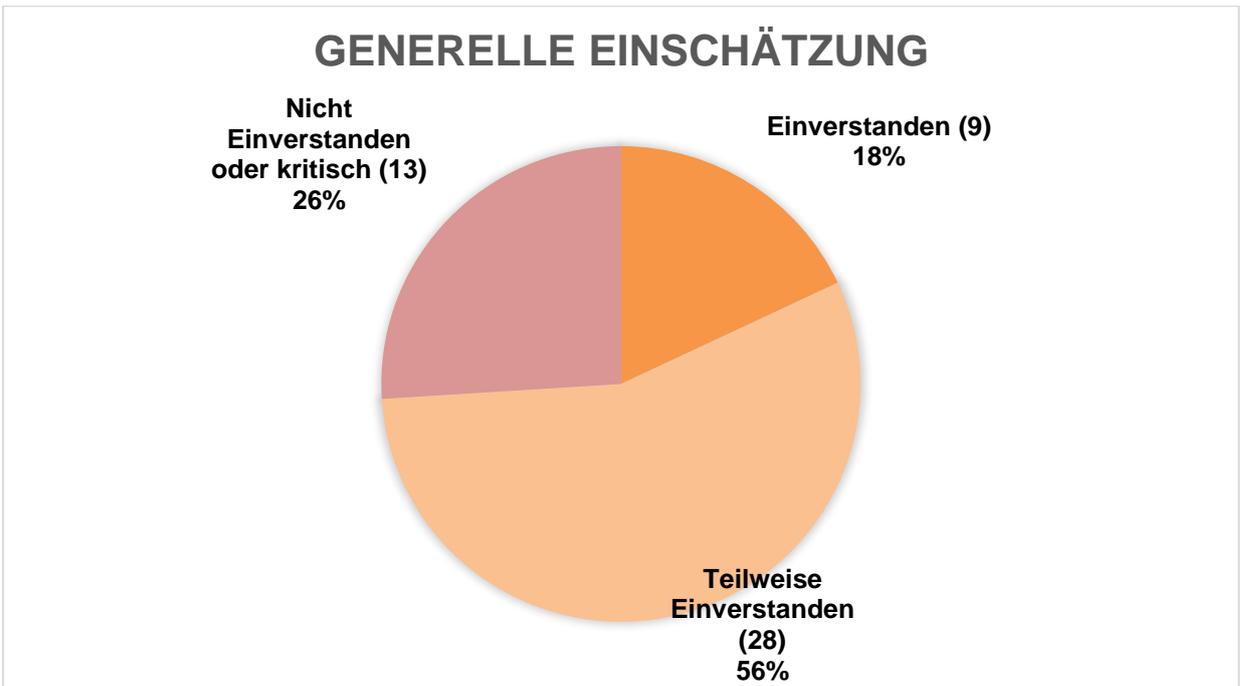
<sup>5</sup> OW, asa, Gemeindeverband, Arbeitgeberverband

<sup>6</sup> [www.fedlex.admin.ch](http://www.fedlex.admin.ch) > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2021 > EFD.

<sup>7</sup> AI, BS, GE, GR, SZ, TG, UR, VS, Travail.Suisse.

<sup>8</sup> SP, AG, AR, BE, BL, FR, GL, JU, LU, NE, NW, SG, SH, TI, VD, ZG, SGB, VCS, ACVS, Fossilfreie Logistik, Alpen-Initiative, Biofuels, Centre Patronal, Greenpeace, Lidl, Ökostrom, Pusch, privatim.

<sup>9</sup> FDP, SVP, economiesuisse, AGVS, ASTAG, Les Routiers Suisses, SGV, auto-schweiz, hkbb, KMU-Forum, Krummen, metal.suisse, SPEDLOGSWISS.



### 3.3 Wesentliche Kritikpunkte

#### 3.3.1 Deklaration der Anzahl Achsen bei Anhängern statt des zulässigen Gesamtgewichts

In Artikel 6 Absatz 1 VE-SVAG ist eine Erweiterung der Kompetenzdelegation an den Bundesrat vorgesehen. Als Basis zur Berechnung des massgebenden Gewichts soll in Zukunft nicht nur das höchstzulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges dienen. Der Bundesrat soll ermächtigt werden, alternativ die Anzahl Fahrzeugachsen multipliziert mit einem ebenfalls vom Bundesrat festgelegten Gewicht pro Achse, als Bemessungsgrundlage hinzuzuziehen. Artikel 6 Absatz 1 VE-SVAG ist offen formuliert und liesse den Systemwechsel auf alle Fahrzeuge zu. Der Wechsel ist derzeit aber nur für Anhänger geplant. In Artikel 6 Absatz 2 VE-SVAV schlägt der Bundesrat daher für die Anhängerachsen ein Gewicht von je 9 000 kg vor.

Der geplante Systemwechsel bei der Berechnung des massgebenden Gewichts von Anhängern wird von mehr als einem Viertel der 50 Teilnehmenden abgelehnt oder kritisch beurteilt.

13 Teilnehmende sehen die Systemumstellung kritisch oder lehnen sie dezidiert ab<sup>10</sup>. Die Einführung einer Achsdeklaration bei Anhängern würde zu einer Mehrbelastung des Transportgewerbes führen oder die Flexibilität der Transportunternehmen in schwerwiegender Weise einschränken. Seit Einführung der LSVA im Jahr 2001 hätten die Transportunternehmen ihre Flotten laufend optimiert. Ziel dabei sei gewesen, damit die Verlagerungs- und Umweltzielsetzungen der LSVA zu erfüllen, andererseits aber auch betriebswirtschaftliche Verbesserungen vorzunehmen, d. h. eine möglichst geringe Tarifbelastung zu erreichen. Diese Bemühungen würden mit hohen Kostenfolgen für die Transportunternehmen mit der angestrebten Revision zunichtegemacht. Die Vorlage verletzte die Planungs- und Investitionssicherheit der Unternehmen.

Mehrere Teilnehmende wenden überdies ein, dass auf dem freien Markt keine erfassungsgenauen Geräte vorhanden seien. Anstelle der genauen Gewichtserfassung würde nur noch die Anzahl der Anhängerachsen zum Bewertungsmaßstab genommen, mit der Folge ungenauer LSVA-Abgabebeträge im Vergleich zu heute. Es wird deshalb gewünscht, dass die Herausgabe eines Erfassungsgerätes durch den Bund nochmals geprüft werde. Ebenso wird darauf hingewiesen, dass nicht ausreichend dargelegt wurde, dass die Modernisierung des

<sup>10</sup> FDP, SVP, economiesuisse, AGVS, ASTAG, Les Routiers Suisses, SGV, auto-schweiz, hkbb, KMU-Forum, Krummen, metal.suisse, SPEDLOGSWISS.

Erhebungssystems tatsächlich einen Systemwechsel bedinge. Sollte dies der Fall sein, dürfte die achsenbasierende Bemessung höchstens als Übergangslösung gewählt werden, bis die nötigen Voraussetzungen für die genaue Bemessung vorhanden seien. In dieser Übergangsphase müssten die Unternehmen vor Zusatzkosten geschützt werden.

6 Teilnehmende erachten die Kompetenzdelegation an den Bundesrat als nicht stufengerecht und lehnen sie ab<sup>11</sup>. Die Bemessungsgrundlage sei vom Parlament festzulegen.

### **3.3.2 Festgelegtes Gewicht pro Achse**

13 Teilnehmende äussern sich kritisch zu einem pro Achse festgelegten Gewicht in der Höhe von 9 000 kg<sup>12</sup>. Sofern der Bundesrat an der Achsdeklaration gemäss Artikel 6 Absatz 1 VE-SVAG festhalten sollte, wird das Gewicht als zu hoch eingeschätzt. Sie verlangen mehrheitlich eine Senkung auf 7 000 kg oder schlagen andere Varianten vor.

NE macht darauf aufmerksam, dass die Ablastung von Anhängern keinen Einfluss mehr auf die Abgabe hätte. Auch wenn das Gesamtzugsgewicht gesenkt werden könne, gäbe es Fälle, wo aufgrund der Notwendigkeit der Austauschbarkeit von Anhängern auf eine Ablastung verzichtet werden müsse. Zudem hätten einige Anhänger ein Garantiegewicht, das unter der gesetzlichen Grenze liege, und/oder Achsen mit einer Garantie von weniger als 9 000 kg. In diesem Fall und ohne die 9 000 kg pro Achse ausnutzen zu können, würde die Steuer auf 9 000 kg pro Achse berechnet.

## **3.4 Allgemeine Stellungnahmen zur Vorlage**

### **3.4.1 Abstimmung mit der Weiterentwicklung der LSVA**

2 Teilnehmende bemängeln, dass die technische Modernisierung des Erhebungssystem vom Verlagerungsbericht 2021 entkoppelt sei<sup>13</sup>. Das «was» sei für das «wie» schliesslich entscheidend. Im Idealfall sollte eine neue technische Lösung mit dem Zeithorizont 2024+ nicht für die heutigen, sondern die künftigen Ziele und Ansprüche der LSVA konzipiert werden. Somit wäre es sinnvoll diese Koordination im weiteren Prozess zu stärken.

### **3.4.2 Auswirkungen auf den Bund**

3 Teilnehmende gehen näher auf die geplante Anpassung der Prozesse im Zusammenhang mit der vorliegenden Revision und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die öffentliche Hand ein<sup>14</sup>.

Laut SVP wird durch die Umstellung auf ein europaweit standardisiertes Erhebungssystem die Entwicklung und Herausgabe eines bundeseigenen Erfassungsgerätes entfallen. Sie stellt sich deshalb auf den Standpunkt, dass diese Einsparungen sowie die erhebliche Verringerung des Administrativaufwandes durch den Wegfall des manuellen Einlesens der Chipkarten auch in den betreffenden Verwaltungseinheiten zu messbaren Einsparungen führen müsse. Der Hinweis, dass diese bereits bei den Effizienzgewinnen des Projekts DaziT eingerechnet seien, reiche nicht aus.

2 Teilnehmer bezweifeln, dass durch die vorgeschlagenen Anpassungen die Betriebskosten des Systems sinken würden<sup>15</sup>. Diese müssten zumindest in einem positiven Verhältnis zu den Investitionskosten stehen. Fraglich sei, ob der parallele Betrieb dreier Erhebungssysteme für verschiedene Zielgruppen eine geeignete Vorgehensweise darstelle. Gerade die Aufgabenteilung zwischen BAZG, EETS-Anbietern und einem nationalen Anbieter mit einer Sonderrolle wirke komplex und entsprechend risikobehaftet. Aus den Vernehmlassungsunterlagen gehe nicht hervor, dass diesbezüglich verschiedene Alternativen geprüft worden

---

<sup>11</sup> SVP, AGVS, ASTAG, SGV, auto-schweiz, metal.suisse.

<sup>12</sup> NE, SVP, economiesuisse, AGVS, ASTAG, Les Routiers Suisses, SGV, auto-schweiz, Centre Patronal, hkbb, KMU-Forum, Krummen, SPEDLOGSWISS.

<sup>13</sup> Economiesuisse, hkbb.

<sup>14</sup> SVP, economiesuisse, hkbb.

<sup>15</sup> Economiesuisse, hkbb.

seien. Sie fügen an, dass die Digitalisierung enorme Effizienzpotentiale mit sich bringe, aber grundsätzlich eine vollständige Neukonzeption von Prozessen erfordere. Auch diesbezüglich gehe aus den Unterlagen nicht hervor, in welchem Ausmass das entsprechende Potential tatsächlich genutzt werde. Ein wesentlicher Teil der Vereinfachungen und Kostensenkungen scheine auf den Einbezug dritter Dienstleister zurückführbar, anstatt auf die schlanke Prozessgestaltung und den gezielten Einsatz neuer technischer Hilfsmittel.

### **3.4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft**

2 Teilnehmende betonen, dass das neue LSVA-Erhebungssystem auch in die neuen digitalen Prozessen des BAZG, die im Rahmen von DaziT erarbeitet werden, eingebunden bzw. sinnvolle Schnittstellen zwischen den verschiedenen Systemen geschaffen werden müssen, um so den administrativen Aufwand für Firmen zusätzlich zu reduzieren<sup>16</sup>.

Die FDP unterstreicht, dass die Vorlage zu einfacheren Erhebungsprozessen und sinkenden Kosten bei den Transportunternehmen führen müsse. Sie dürfe nicht zu Mehreinnahmen beim Bund führen. Der Bundesrat sei im erläuternden Bericht dazu sehr vage und spreche in der Möglichkeitsform. Um rund 150 Millionen Franken an Investitionskosten zu rechtfertigen, müsse er dazu Garantien abgeben.

Das KMU-Forum macht darauf aufmerksam, dass das Kapitel über die wirtschaftlichen Auswirkungen der Reform detailliertere und quantifizierte Informationen über die direkten und indirekten Auswirkungen der Revision auf die Unternehmen enthalten müsse. Soweit möglich, sollten die Auswirkungen auf die verschiedenen Kategorien von Unternehmen (in Abhängigkeit von den von ihnen verwendeten Fahrzeugen und Anhängern) dargestellt werden, insbesondere diejenigen, die aufgrund der Revision wahrscheinlich mit einem Anstieg der erhobenen LSVA-Beträge und/oder ihrer administrativen Kosten und Belastungen konfrontiert wären.

### **3.4.4 Übertragung von Aufgaben an Dritte**

2 Teilnehmende thematisieren die Übertragung der Aufgabe der Erhebung der Daten betreffend Fahrten auf Schweizer Gebiet an Dritte<sup>17</sup>.

NE stellt sich die Frage nach den Risiken und der Zweckmässigkeit einer Delegation dieser Aufgabe an private, schweizerische oder ausländische Anbieter.

Les Routiers Suisses erachtet es als riskant, die LSVA über ausländische Dienstleister abrechnen zu lassen. Es handle sich um eine Abgabe, welche bei inländischen Fahrzeugen mit allen Möglichkeiten des Schweizer Rechts eingefordert werde. Sitze ein Dienstleister im Ausland, werde das Inkasso schwieriger. Dies gelte auch für die Durchsetzung von Massnahmen gegenüber den Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern bei Nichtbezahlung der Abgabeforderung. Da unter den Dienstleistern ein Markt bestünde und das BAZG den Dienstleister für seine Aufgaben entschädige, sei davon ausgehen, dass Dienstleister daran interessiert seien, Marketing zu betreiben und sich untereinander als Wettbewerber zu verhalten. Es sei damit zu rechnen, dass in kurzer Zeit Cash-Back oder Bonus-Systeme aufgebaut würden, mit denen ein Teil der Einnahmen wieder an die Transportunternehmen rückerstattet würden. Dies hätte zur Folge, dass auch inländische Transporteure die LSVA über ausländische Dienstleister abrechnen wollen. Solche Anreize bestünden bereits heute bei Kreditkarten oder Tankkarten. Einerseits werde es schwierig zu begründen, wieso ein ausländischer Transporteur weniger bezahlen soll, zum anderen werde das Inkasso unnötig verteuert. Das Vertrauen in eine gerechte Abrechnung sei so nicht mehr gegeben.

### **3.4.5 Datenschutz**

Privatim bemängelt das Fehlen einer Analyse der Risiken für die Grundrechte der betroffenen Personen. Es solle zunächst evaluiert werden, wer befugter- und unbefugter Weise

---

<sup>16</sup> Economiesuisse, hkbb.

<sup>17</sup> NE, Les Routiers Suisses.

Kenntnis von den personenbezogenen Daten erhalten könne; in Frage kämen neben dem BAZG auch beauftragte und zugelassene Anbieter gemäss Artikel 11a VE-SVAG, der Fahrzeughalter oder die Fahrzeughalterin bzw. Arbeitgeberin oder Arbeitgeber sowie Straf- und Zivilgerichte aufgrund eines Editionsbefehls. Erst gestützt darauf könne beurteilt werden, ob die gesetzlichen Grundlagen genügen und mit welchen Massnahmen den festgestellten Risiken wirksam begegnet werden könne.

Auch wenn ein Profiling nach Artikel 5 Bst. f des revidierten Datenschutzgesetzes<sup>18</sup> (revDSG) nicht beabsichtigt sei, so wäre ein solches doch möglich. Privatim erachtet es daher als erforderlich im SVAG ausdrücklich zu verankern, dass ein Profiling nicht erlaubt und mit geeigneten technischen Massnahmen auszuschliessen sei. Trotz des in den Erläuterungen enthaltenen Verweises auf die Verordnung, seien dort – namentlich im 6. Abschnitt über die Pflichten der Anbieter – keinerlei Vorgaben punkto Informationssicherheit und Datenschutz vorhanden. Hier gäbe es deshalb ebenfalls Ergänzungsbedarf.

### **3.4.6 Intensivierung der Kontrollen**

5 Teilnehmende befürchten, dass die geplante digitale Erhebungsmethode der LSVA neues Betrugspotenzial berge<sup>19</sup>. Da die Manipulationssicherheit laut dem erläuternden Bericht sinken würde, sei dem mit einem engen, wirksamen und griffigen Kontrollsystem entgegenzutreten. Aus diesem Grund brauche es ausreichende stationäre und mobile Kontrollen im Feld sowie stabile IT-Sicherheitssysteme. Zudem solle zur Erhöhung der Sicherheit der Einsatz von Open-Source-Software mit Veröffentlichung des Quellcodes geprüft werden. Unerlässlich seien jedoch anonyme Meldemöglichkeiten für systematische Sicherheitslücken.

### **3.4.7 Kantonsanteil sowie Entschädigung der Kantone und des Bundes**

5 Kantone gehen aufgrund der unveränderten Berechnungsweise der LSVA davon aus, dass sie mit einem weitgehend gleichbleibenden Kantonsanteil aus der LSVA rechnen können<sup>20</sup>.

5 Kantone erwarten einen höheren administrative Aufwand<sup>21</sup>. Sollte dieser grösser sein als erwartet, wäre der Mehraufwand zu entschädigen. Auf jeden Fall sei eine Kürzung nicht angezeigt.

BE und TI erwarten eine Entschädigung im bisherigem bzw. vollem Umfang.

VD und ZG verlangen, dass vor der Anpassung der Verordnung des EFD vom 5. Mai 2000 über die Entschädigung der kantonalen Behörden für den Vollzug der Schwerverkehrsabgabe<sup>22</sup> den Kantonen die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt werde. ZG weist auf die Kosten für den Bau der UID-Schnittstellen hin, welche die Kantone zu tragen hätten und wünscht sich überdies eine frühzeitige Kommunikation seitens des Bundes, damit die Kantone dies in der Finanzplanung entsprechend berücksichtigen können.

SVP fordert, dass die im Vernehmlassungsbericht angekündigte Überprüfung der pauschalen Aufwandsentschädigung für den Bund und die Kantone aus den Einnahmen der LSVA nicht in einer Erhöhung der Entschädigung münden dürfe. Es sollen keine weiteren Mittel der Einnahmen aus der LSVA zweckentfremdet und für den Verwaltungsapparat eingesetzt werden. Vielmehr sei eine Senkung der Entschädigung an den Bund zu prüfen. Analog würde die SVP eine Erhöhung der Entschädigung für die kantonalen Zulassungsbehörden ablehnen.

### **3.4.8 Rechtsgrundlage für leichte Anhänger**

Les Routiers Suisses bemängelt das Fehlen einer expliziten Rechtsgrundlage für die der Abgabepflicht nicht unterstellt leichten Anhänger bis 3.5 Tonnen. Dies sei weder im Gesetz

---

<sup>18</sup> BBI 2020 7639

<sup>19</sup> SP, VCS, Alpen Initiative, Greenpeace, PUSCH

<sup>20</sup> FR, NW, SH, TI, VD.

<sup>21</sup> BL, GL, LU, SH, SG.

<sup>22</sup> SR 641.811.911

noch in der Verordnung ausdrücklich geregelt. Der Geltungsbereich müsse genauer festgelegt werden.

### **3.4.9 Road Pricing**

SH betont, dass die Systemänderung kein *Fait accompli* für die Einführung eines Road-Pricing sein dürfe.

## **3.5 Stellungnahmen zu den Bestimmungen des SVAG**

### **3.5.1 Art. 12b VE-SVAG / Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Fahrzeugen**

6 Teilnehmende erachten es als fragwürdig, dass die Abgabeschuld einer ausländischen Fahrzeughalterin oder eines ausländischen Fahrzeughalters, der den Dienst eines zugelassenen Anbieters gewählt hat, erst mit der Bezahlung der Abgabe ans BAZG getilgt wäre<sup>23</sup>. Dadurch würde bei einem Zahlungsausfall des Anbieters die Abgabeschuldnerin oder der Abgabeschuldner das Ausfallrisiko des Bundes tragen. Aus Gründen der Gleichbehandlung wird angeregt, für den betroffenen Personenkreis eine Absicherungsmöglichkeit vorzusehen. Les Routiers Suisses verlangt zusätzlich, dass die Zulassung eines Dienstleisters an angemessene Zahlungsgarantien gegenüber dem Bund zu knüpfen sei.

### **3.5.2 Art. 14a Abs. 1 Bst. e VE-SVAG / Unternehmens-Identifikationsnummer (UID)**

BE hält fest, dass in Bezug auf die anlässlich der Verkehrszulassung zwingend anzugebende UID die mit Artikel 64 VE-SVAV vorgesehene Anpassung von Artikel 71 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976<sup>24</sup> (VZV) im Widerspruch zu Artikel 14a VE-SVAG stehe, und dass für gewisse Fälle (z. B. Kunden ohne UID und Firmenlöschungen) keine Regelung vorgesehen sei. Es sei ein möglichst transparentes Verfahren im Rahmen des Verkehrszulassungsverfahrens sicherzustellen.

BE verlangt daher, dass das Verhältnis von Artikel 14a Absatz 1 Buchstabe e VE-SVAG zu Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c und Artikel 16 Absatz 5 des Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958<sup>25</sup> (SVG) in Verbindung mit Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe e VZV im Hinblick auf das Erfordernis der UID zu klären sei. Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c und Artikel 16 Absatz 5 SVG seien allenfalls im Rahmen der vorliegenden Revision des SVAG anzupassen.

BE weist bezüglich Erfassung der UID auf die zwingend notwendige Anpassung der kantonalen Applikationen, am Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) und den Übermittlungsschnittstellen hin. BE erwartet vom Bund, namentlich vom ASTRA, die zeitnahe Definition der notwendigen fachlichen und technischen Erfordernisse an den Datenaustausch sowie die Schaffung der dafür notwendigen Voraussetzungen unter enger Mitwirkung der kantonalen Zulassungsstellen.

### **3.5.3 Art. 16 SVAG / Amtshilfe und Anzeigepflicht**

BL verlangt, auf die Streichung des geltenden Artikels 16 SVAG zu verzichten, weil damit die Amtshilfe wegfallen würde. Die Regelung der Amtshilfe im VE-BAZG-VG sei in ungenügender Weise geregelt, da das VE-BAZG-VG lediglich eine Spontanhilfe vorsehe. Damit werde den kantonalen Strafverfolgungsbehörden die Möglichkeit genommen, Bewegungsdaten von schwerverkehrsabgabepflichtigen Fahrzeugen einzuholen.

ACVS hält fest, dass die von den LSVA-Systemen aufgezeichneten Informationen im Zusammenhang mit der Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften eine wichtige Quelle

---

<sup>23</sup> AGVS, ASTAG, Les Routiers Suisses, SGV, auto-schweiz, SPEDLOGSWISS.

<sup>24</sup> SR 741.51

<sup>25</sup> SR 741.01

sei. Es müsse daher gewährleistet sein, dass die Vollzugsorgane der Polizei auf die entsprechenden LSVA-Daten zugreifen können.

### **3.5.4 Art. 19a<sup>bis</sup> VE-SVAG / Kontrolle zur Überprüfung der Abgabeentrichtung**

BE wirft die Frage auf, ob die Kantone (Polizei) im Rahmen der Schwerverkehrskontrollen weiterhin Kontrollaufgaben in Bezug auf die Schwerverkehrsabgabe hätten. Die Vorlage weise die Kompetenz für Kontrolle und Vollzug ausschliesslich dem BAZG zu. Sollte den Kantonen Aufgaben zufallen, so müsse die Gesetzesvorlage in diesem Sinne angepasst werden. Sei das nicht der Fall, müssten die Leistungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) angepasst werden, da den Kantonen darin Kontrollaufgaben bezüglich der LSVA zugewiesen seien.

Müssten die Kantonspolizeien weiterhin Kontrollaufgaben erfüllen, wäre der Zugang zu den NETS-/EETS-Daten sicherzustellen, indem eine gesetzliche Grundlage dafür geschaffen werde.

### **3.5.5 Art. 20/20a VE-SVAG / Hinterziehung/Gefährdung der Abgabe**

6 Teilnehmende monieren, dass angesichts des aktuellen Kontrollregimes eine Geldstrafe bis zum fünffachen des Abgabebetrages viel zu gering sei<sup>26</sup>. Für eine Fahrt durch die Schweiz würde sich der Abgabebetrag auf rund 300 Franken belaufen. Eine entsprechende Geldstrafe in der Höhe von 1 500 Franken würde keine genügend abschreckende Wirkung erzeugen. Der Höchstbetrag müsse daher deutlich angehoben werden.

### **3.5.6 Art. 20c VE-SVAG / Ordnungswidrigkeiten**

5 Teilnehmende lehnen es ab, dass die definitive Höhe der Busse vom BAZG festgelegt werden kann<sup>27</sup>. Vielmehr seien die Bussen, analog zur Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019<sup>28</sup> (OBV), vom Bundesrat festzulegen.

Für LU ist es nicht nachvollziehbar, dass die Nichtinbetriebnahme des Erfassungssystems lediglich als Ordnungswidrigkeit bestraft werden soll. Artikel 20 und 20a VE-SVAG würden die Nichtinbetriebnahme des Erfassungssystems ebenfalls als Tatbestand abdecken. Es wird deshalb vorgeschlagen, Artikel 20c VE-SVAG ersatzlos zu streichen und die dort aufgeführten Tatbestände unter den Artikel 20 VE-SVAG zu subsumieren.

ACVS weist darauf hin, dass die vorgesehenen Ordnungsbussen von 300 bzw. 500 Franken für Widerhandlungen im Zusammenhang mit Hilfsmitteln oder Geräten nicht im Einklang mit dem geltenden Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016<sup>29</sup> (OBG) stehen würden. Artikel 1 Absatz 4 OBG würde festhalten, dass der Maximalbetrag einer Ordnungsbusse 300 Franken betrage. Nur im Zusammenhang mit der Kumulation gemäss Artikel 5 Absatz 2 OBG seien Beträge bis CHF 600 Franken möglich.

## **3.6 Stellungnahmen zu den Bestimmungen der SVAV**

### **3.6.1 Art. 3 Abs. 1 VE-SVAV / Befreiung von der Abgabepflicht**

BE verlangt die Gleichstellung der Strassenunterhaltsfahrzeuge mit den anderen von der Abgabe befreiten «staatlichen» Fahrzeugen von Militär und Zivilschutz oder der Polizei, Feuer-, Öl- und Chemiewehr.

---

<sup>26</sup> SP, SGB, VCS, Alpen-Initiative, Greenpeace, PUSCH.

<sup>27</sup> AGVS, ASTAG, SGV, auto-schweiz, SPEDLOGSWISS.

<sup>28</sup> SR 314.11

<sup>29</sup> SR 314.1

### **3.6.2 Art. 3 Abs. 1 Bst. k VE-SVAV / Umsetzung der Motion 19.4381**

Für 6 Teilnehmende ist es nicht nachvollziehbar, weshalb die Revision nicht auch hängige Aufträge des Parlaments miteinbezieht. Sie verlangen die Umsetzung der Kommissionsmotion 19.4381 «Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge», welcher das Parlament zugestimmt hat<sup>30</sup>. Das Vorhaben des Bundesrats, die LSVA-Befreiung für fossilfreie Treibstoffe erst mit dem kommenden CO<sub>2</sub>-Gesetz umsetzen zu wollen, wird für problematisch gehalten. Bei einem erneuten Referendum zum CO<sub>2</sub>-Gesetz könne es wiederum zu einem ablehnenden Volksentscheid kommen, was die Ziele der verabschiedeten Motion 19.4381 gefährde.

Konkret soll der geltende Wortlaut «Motorwagen mit elektrischem Antrieb» von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe j SVAV mit «Motorwagen mit fossilfreiem Antrieb» ersetzt werden.

Die FDP betont, dass die Strassentransportunternehmen Planungssicherheit benötigen. Diese sei jedoch nicht immer gewährleistet. Beispielsweise müssen sie Garantien haben, dass neue Fahrzeuge während eines ausreichend langen Zeitraums in der für die LSVA-Berechnung günstigsten Fahrzeugklasse verblieben. Nur mit solchen Garantien können Investitionen in moderne und damit schadstoffarme Fahrzeuge gefördert werden.

### **3.6.3 Art. 13-15 VE-SVAV / Transporte von Rohholz, offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren**

5 Teilnehmende erachten es als stossend, dass Transporte der Land- und Forstwirtschaft teilweise von der LSVA befreit werden<sup>31</sup>. Es widerspräche der Logik der LSVA, dass gewisse Transporte eine Sonderbehandlung erhielten, obwohl dies inhaltlich nicht begründet sei. Zudem widersprechen diese Begünstigungen dem Ziel der Schwerverkehrsabgabe bzw. der Internalisierung der externen Kosten. Sie verlangen, dass die Vergünstigungen für Transporte von Rohholz, offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren so rasch wie möglich abgeschafft wird.

### **3.6.4 Art. 21 VE-SVAV / Kosten der Ermittlung der gefahrenen Kilometer**

9 Teilnehmende fordern, dass die Abgabe des Erfassungsgerätes weiterhin kostenlos zu erfolgen habe<sup>32</sup>. Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter dürften nicht mit den Kosten für das technische Equipment belastet werden. Alternativ zur kostenlosen Abgabe des Erfassungsgerätes seien die Mehrkosten zumindest durch anderweitige Einsparungen (z. B. durch einen verringerten Wartungs- und Kontrollaufwand der Erhebungsgeräte) vollständig zu kompensieren<sup>33</sup>.

Les Routiers Suisses verlangt, dass entweder der Bund oder der vom Bund bestimmte Dienstleister die Kosten der Geräte, deren Einbau und Unterhalt zu tragen habe.

### **3.6.5 Art. 31 Abs. 2 SVAV / Bezug der Abgabe**

NE fordert, dass die Abrechnung gemäss Artikel 31 Absatz 2 SVAV anteilig nach der Anzahl Tage, während derer das Fahrzeug im Kanton immatrikuliert ist, erfolgen soll. Die bestehende Regelung werde von den Kantonen weder angewendet noch durchgesetzt. Die Abrechnung erfolge schon heute, analog zur kantonalen Steuer, anteilig nach der Anzahl Tage, während derer das Fahrzeug im Kanton immatrikuliert sei. Die Verordnung sei in diesem Punkt an die Realität anzupassen.

### **3.6.6 Art. 50 VE-SVAV / Rückerstattung für Auslandsfahrten**

6 Teilnehmende erkennen in der Aufhebung des Rückerstattungsanspruchs für halbe Aufenthaltstage im Ausland für inländische Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter gegenüber der

<sup>30</sup> FDP, Fossilfreie Logistik, Biofuels, Lidl, Krummen, Ökostrom.

<sup>31</sup> SP, VCS, Alpen-Initiative, Greenpeace, PUSCH.

<sup>32</sup> SVP, AGVS, ASTAG, Les Routiers Suisses, SGV, auto-schweiz, Krummen, metal.suisse, SPEDLOGSWISS.

<sup>33</sup> SVP, metal.suisse.

heutigen Situation eine Verschlechterung<sup>34</sup>. Um Gleichbehandlung herzustellen, soll der Rückerstattungsanspruch für halbe Auslandstage nicht abgeschafft, sondern auf ausländische Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter ausgedehnt werden.

### **3.6.7 Anhang 2 SVAV**

AR weist auf einen Fehler im Anhang 2 der SVAV hin. Die Anzahl Gemeinden des Kantons Appenzell Ausserrhoden sei mit 21 angegeben, zutreffend seien aber 20 Gemeinden.

## **3.7 Weitere Anliegen**

### **3.7.1.1 Einsatz der Erfassungsgeräte zu weiteren Zwecken**

6 Teilnehmende fordern, dass das neue Erfassungssystem so ausgestaltet werden soll, dass Geschwindigkeitsübertretungen über 80 km/h von Lastwagen auf Schweizer Hoheitsgebiet verunmöglicht werden oder zumindest automatisch gebüsst werden können<sup>35</sup>. Des Weiteren soll geprüft werden, ob mit dem neuen Erfassungssystem auch Verstösse gegen Arbeits- und Ruhezeit-Vorgaben, gewisse Verstösse bei der Fahrzeugtechnik und Verstösse gegen Kabotage-Regelungen verunmöglicht, zumindest gebüsst oder mit einem Monitoring spezifischer Fahrzeuge bzw. Fahrerinnen und Fahrer an die zuständigen Kantonspolizeien und Schwerverkehrskontrollzentren gemeldet werden können.

Davon äussern 5 Teilnehmende zusätzlich die Meinung, dass von der Digitalisierung des Systems nicht nur die Verwaltung und die Transportbranche, sondern auch die Allgemeinheit, die Umwelt und andere Verkehrsteilnehmer profitieren sollen<sup>36</sup>. Es soll deshalb vertieft geprüft werden, ob und in welcher Form Daten, welche mit dem neuen Erfassungssystem erhoben werden, genutzt werden können, um die externen Effekte des Schwerverkehrs zu reduzieren (z. B. durch intelligentere Lenkung des Verkehrs, durch Erkenntnisse zur Senkung des Treibstoff- bzw. Energie-Verbrauchs oder durch Erkenntnisse zur Senkung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung). Falls dem Datenschutzgründe entgegenstünden, sollen die Daten in anonymisierter bzw. aggregierter Form gesammelt werden.

AG erkennt in der neuen Erfassungstechnologie mittels globalem Satellitennavigationssystem (GNSS) technisch die Möglichkeit nach einer Differenzierung nach Strassentyp (Hochleistungsstrassennetz, Hauptverkehrsstrassen und untergeordnetes Strassennetz). Eine solche Differenzierung sei aus kantonaler Sicht anzustreben, so dass nicht mehr nur der kürzeste und damit der günstigste Weg attraktiv wäre. Mit einer unterschiedlichen Bepreisung von Strassen könne grundsätzlich eine Verlagerung auf das übergeordnete Strassennetz und die Schonung der Siedlungsräume und insbesondere der Ortsdurchfahrten erreicht werden. Eine solche Differenzierung sei für eine nächste Überarbeitung der Rechtsgrundlagen anzustreben.

### **3.7.1.2 Kompensation des Wettbewerbsvorteils des Strassengüterverkehrs**

6 Teilnehmende begrüßen die administrativen Vereinfachungen, welche mit der Vorlage erreicht würden<sup>37</sup>. Allerdings würde der Strassengüterverkehr dadurch gegenüber dem Schienengüterverkehr an Attraktivität gewinnen. Damit die Verlagerungspolitik keine Dämpfer erfahre, brauche es ein Massnahmenbündel mit Verlagerungswirkung, welches diesen Wettbewerbsvorteil kompensiere. Als mögliche Varianten werden unter anderem eine Erhöhung der LSVA-Tarife oder die Senkung der Trassenpreise für die Güterbahn genannt.

<sup>34</sup> AGVS, ASTAG, SGV, auto-schweiz, Krummen, SPEDLOGSWISS.

<sup>35</sup> SP, SGB, VCS, Alpen-Initiative, Greenpeace, PUSCH.

<sup>36</sup> SP, VCS, Alpen-Initiative, Greenpeace, PUSCH.

<sup>37</sup> SP, SGB, VCS, Alpen-Initiative, Greenpeace, PUSCH.

### **3.7.1.3 Einführung von CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen**

6 Teilnehmende sprechen sich für eine rasche Weiterentwicklung der LSVA aus<sup>38</sup>. Die LSVA sei ein wichtiges Instrument, um die vom Schwerverkehr verursachten externen Kosten zu internalisieren. Diese seien gemäss einer Erhebung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) nicht vollumfänglich gedeckt. Daher wird gefordert, dass die LSVA möglichst rasch im Rahmen des Landverkehrsabkommen ausgereizt und künftig unter anderem nach CO<sub>2</sub>-Emissions-Klassen erhoben werde.

### **3.7.1.4 Unterstützung der Polizei**

BE beantragt, dass die polizeiliche Tätigkeit in den Schwerverkehrskontrollzentren durch einen hohen Automatisierungsgrad bei der Datenerfassung unterstützt werde. Bisher hätten die Fahrzeugstammdaten von der ID-Karte<sup>39</sup> oder über die DRSC<sup>40</sup>-Schnittstelle des LSVA-Erfassungsgeräts automatisiert in die kantonalen Verarbeitungsapplikationen übernommen werden können. Mit der Systemumstellung würden diese Möglichkeiten wegfallen. Das ASTRA sei sich dieser Problematik bewusst und suche nach Lösungen. Zurzeit sei aber davon auszugehen, dass die Stammdaten mit der Einführung von NETS/EETS manuell erfasst werden müssen.

BE befürchtet zudem den Einsatz von Störsendern (sog. Jammern), welche das GNSS-Signal stören. BE erwartet, dass Manipulationsmöglichkeiten frühzeitig identifiziert und soweit möglich technische Gegenmassnahmen getroffen würden. Es sei zudem aufzuzeigen, wie die polizeiliche Kontrolltätigkeit dadurch beeinflusst würde.

---

<sup>38</sup> SP, SGB, VCS, Alpen-Initiative, Greenpeace, PUSCH.

<sup>39</sup> Obligatorische Identifikationskarte für ausländische LSVA-pflichtige Fahrzeuge; enthält die Fahrzeugstammdaten.

<sup>40</sup> Dedicated Short Range Communication (Nahbereichskommunikation).

## 4 Verzeichnis der Eingaben

### 4.1 Kantone

Staatskanzlei des Kantons Aargau	AG
Staatskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	AI
Staatskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	AR
Staatskanzlei des Kantons Bern	BE
Staatskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	BL
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	BS
Staatskanzlei des Kantons Freiburg	FR
Staatskanzlei des Kantons Genf	GE
Staatskanzlei des Kantons Glarus	GL
Staatskanzlei des Kantons Graubünden	GR
Staatskanzlei des Kantons Jura	JU
Staatskanzlei des Kantons Luzern	LU
Staatskanzlei des Kantons Neuenburg	NE
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	NW
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	OW
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	SH
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	SG
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	SZ
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	TG
Staatskanzlei des Kantons Tessin	TI
Staatskanzlei des Kantons Uri	UR
Staatskanzlei des Kantons Waadt	VD
Staatskanzlei des Kantons Wallis	VA
Staatskanzlei des Kantons Zug	ZG

### 4.2 Politische Parteien

FDP.Die Liberalen	FDP
Sozialdemokratische Partei der Schweiz	SP
Schweizerische Volkspartei	SVP



Stiftung PUSCH  
SPEDLOGSWISS

PUSCH  
SPEDLOGSWISS