



Bern, 27. März 2024

# **Totalrevision der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV)**

## Erläuterungen

---

## 1 Ausgangslage

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 (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, LSVa) und für Personentransportfahrzeuge pauschal (pauschale Schwerverkehrsabgabe, PSVA) veranlagt.

Das Erfassungssystem ist seit seiner Einführung im Jahr 2001 praktisch unverändert geblieben (LSVA II). Die heute in den Motorfahrzeugen zur Erfassung der Fahrleistung eingesetzten Geräte sowie die strassenseitige Infrastruktur kommen an ihr technisches Lebensende und müssen bis spätestens Ende 2024 ersetzt werden. Ein Weiterbetrieb über dieses Datum hinaus ist nicht möglich.

Am 17. März 2023 hat das Parlament die Änderungen des Schwerverkehrsabgabengesetzes vom 19. Dezember 1997 verabschiedet<sup>1</sup>. Damit wurde die Grundlage für die Erneuerung des Erhebungssystems und die Harmonisierung mit ausländischen Mautsystemen geschaffen (LSVA III). Der Bundesrat wurde ermächtigt, Dritte für die Ermittlung der gefahrenen Kilometer beizuziehen.

## 2 Grundzüge der Vorlage

Die Anpassung des SVAG erfordert eine Totalrevision der Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000<sup>2</sup>. Dabei bleiben die Bestimmungen zum Abgabeobjekt, zu den Befreiungen, zum Tarif, zum massgebenden Gewicht, zur PSVA und zur Verwendung der Abgabe weitgehend unverändert. Ebenfalls unverändert bleiben die Berechnungsweise des massgebenden Gewichts und der emissionsabhängige Tarif. Die Erhebung erfolgt weiterhin nach der Formel: gefahrene Kilometer x massgebendes Gewicht x emissionsabhängiger Tarif.

Die gefahrenen Kilometer werden weiterhin mittels eines fahrzeugseitigen Erfassungssystems ermittelt, das nicht mehr vom Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG), sondern neu vom beauftragten oder einem der zugelassenen Anbieter der abgabepflichtigen Person zur Verfügung gestellt werden muss. Die Bestimmungen über die Erhebung der LSVa müssen deshalb grundlegend überarbeitet werden. Insbesondere sind das Zulassungsverfahren für zugelassene Anbieter und deren Mitwirkungspflichten neu zu regeln.

## 3 Rechtliche Grundlagen

Der Bundesrat ist gestützt auf die Artikel 4, Artikel 8, Artikel 9 Absatz 2, Artikel 10 Absatz 1, Artikel 11 Absätze 2 und 4, Artikel 11a Absätze 1 und 2, Artikel 14 Absatz 1 und Artikel 26 Absatz 2 SVAG befugt, die zum Vollzug erforderlichen Ausführungsbestimmungen zu erlassen.

---

<sup>1</sup> SVAG; SR 641.81

<sup>2</sup> SVAV; SR 641.811

## 4 Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

### 1. Titel: Abgabeobjekt und Bemessungsgrundlage

#### 1. Kapitel: Abgabeobjekt

##### 1. Abschnitt: Allgemeines

##### Art. 1 Abgabeobjekt

Artikel 1 definiert das Abgabeobjekt. Darunter fallen Transportmotorwagen und Transportanhänger gemäss Artikel 11 Absatz 1 und 20 Absatz 1 der Verordnung vom 19. Juni 1995<sup>3</sup> über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von je über 3,5 Tonnen. Artikel 1 listet die betroffenen Fahrzeuge abschliessend auf und verweist auf die für die Definition massgebenden Bestimmungen in der VTS.

Die Bestimmung entspricht dem bisherigen Artikel 2 und wird materiell nicht geändert.

##### Art. 2 Von der Abgabe befreite Fahrzeuge

Absatz 1 bezeichnet abschliessend die von der Schwerverkehrsabgabe befreiten Motorfahrzeuge und Anhänger (Fahrzeuge). Er bleibt mit drei Ausnahmen unverändert: In Buchstabe b Ziffer 2 wurden die Rechtsgrundlagen aktualisiert, materiell bleibt die Bestimmung unverändert. In Buchstabe c werden neu die Fahrzeuge des Zolls aufgenommen. Dabei handelt es sich um Einsatzfahrzeuge, die den Blaulichtorganisationen gleichgestellt sind. Mit Buchstabe o werden neu Motorfahrzeuge für Invalide aufgenommen. Sie sind abgabefrei, wenn sie die Voraussetzungen nach Artikel 18 der Zollverordnung vom 1. November 2006<sup>4</sup> für die Zollbefreiung erfüllen. Zu diesem Zweck muss die antragstellende Person nachweisen, dass sie von der Invaliden- oder Militärversicherung Beiträge an den Unterhalt oder an die invaliditätsbedingte Abänderung des Fahrzeugs erhält oder dass sie eine Hilflosenentschädigung nach Artikel 42<sup>bis</sup> des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1959<sup>5</sup> über die Invalidenversicherung bezieht.

Absatz 2 sieht vor, dass nicht fahrzeugbezogene, sondern verwendungs- oder halterbezogene Abgabebefreiungen bewilligt werden können. Im Vordergrund stehen dabei Befreiungen aus humanitären Gründen (z. B. Hilfslieferungen in Krisengebiete) oder für gemeinnützige, nicht kommerzielle Fahrten. Für die Befreiung zuständig ist das BAZG. Dadurch kann die Befreiung auf Gesuch hin zeit- und sachgerecht beurteilt werden.

Arbeitsfahrzeuge (Arbeitsmaschinen und Arbeitskarren) sowie Arbeitsanhänger werden vom SVAG nicht erfasst. Sie müssen daher in Artikel 2 nicht ausdrücklich als abgabefrei erwähnt werden.

##### Art. 3 Pauschal erhobene Abgabe

Mit Artikel 3 vollzieht der Bundesrat Artikel 4 Absatz 2 SVAG, der für Fahrzeuge für den Personentransport eine pauschale Abgabe vorsieht. Zudem macht er von seiner Kompetenz Gebrauch, die in Artikel 9 SVAG eine Pauschalierung in weiteren Fällen ermöglicht. Artikel 3 legt je Fahrzeugkategorie auch die jährliche Abgabe fest, welche unverändert bleibt.

In Absatz 2 Buchstabe b wird eine formelle Anpassung vorgenommen, da die heutige Formulierung missverständlich ist. Durch die Neuformulierung wird klargestellt, dass sich die Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h ausschliesslich auf Motorfahrzeuge für den Sachtransport bezieht und nicht auf die anderen in Buchstabe b genannten Fahrzeugkategorien. Materiell ergibt sich aus dieser Anpassung keine Änderung.

---

<sup>3</sup> VTS; SR 741.41

<sup>4</sup> ZV; SR 631.01

<sup>5</sup> IVG; SR 831.20

Für provisorisch immatrikulierte Fahrzeuge, die zur Ausfuhr bestimmt sind, wird weiterhin die PSVA pro Aufenthaltstag im Zollgebiet erhoben (Abs. 3). Bisher wurde je nach Fahrzeugart für einen Tag 20 Franken bzw. 70 Franken und für jeweils drei Tage 50 Franken bzw. 200 Franken erhoben. Der Tarif für drei Tage fällt weg und es wird eine einheitliche Tagespauschale festgelegt. Deren Höhe beträgt weiterhin 20 Franken (Bst. a) bzw. 70 Franken (Bst. b).

Mit Absatz 4 wird das BAZG ermächtigt, in Einzelfällen und auf Gesuch hin für weitere Fahrzeuge die pauschale Abgabeerhebung zu bewilligen. Damit soll in seltenen Einzelfällen die Abgabeerhebung vereinfacht werden. Diese kann z. B. bei grenzüberschreitenden Massenveranstaltungen wie Radrennen mit vielen unterschiedlichen Fahrzeugen zum Einsatz kommen.

## *2. Abschnitt: Grenzübertritt*

### *Art. 4*

Nicht alle Grenzübergänge verfügen über die notwendige Infrastruktur zur Erhebung der Schwerverkehrsabgabe. Die der Abgabe unterliegenden Fahrzeuge haben daher einen vom BAZG bezeichneten Grenzübergang zu benutzen. Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen Artikel 6 und bezweckt die flächendeckende Erhebung der Schwerverkehrsabgabe.

## **2. Kapitel: Bemessungsgrundlage**

### *1. Abschnitt: Massgebendes Gewicht*

#### *Art. 5            Grundsatz*

Die neuen Erfassungssysteme erfordern, abgesehen von geringfügigen Präzisierungen, keine Anpassung der Bestimmungen über das massgebende Gewicht. Grundsätzlich wird auf das im Fahrzeugausweis eingetragene höchstzulässige Gesamtgewicht (Abs. 1) abgestellt. Dieses richtet sich auch bei ausländischen Fahrzeugen nach dem schweizerischen Strassenverkehrsrecht.

Absatz 2 Buchstabe a bestimmt, dass bei Sattelmotorfahrzeugen, die als Einheit immatrikuliert sind, das höchstzulässige Gesamtgewicht als Bemessungsgrundlage dient. Für als Einheit immatrikulierte Sattelmotorfahrzeuge wird nur ein Fahrzeugausweis und nur ein Kontrollschildsatz abgegeben. Sie werden daher abgaberechtlich als ein Fahrzeug behandelt.

Bei einer Kombination aus Sattelschlepper und Sattelanhänger, d. h. bei Sattelmotorfahrzeugen, die getrennt immatrikuliert sind, wird das Leergewicht des Sattelschleppers und das höchstzulässige Gesamtgewicht des Sattelanhängers addiert (Abs. 2 Bst. b). So kann eine Doppelveranlagung der Sattellast vermieden werden. Denn sowohl beim Sattelschlepper wie auch beim Sattelanhänger ist die Sattellast im zulässigen Gesamtgewicht enthalten. Unterliegt nur der Sattelanhänger der Abgabe, so ist nur dessen Gesamtgewicht massgebend. Dies ist z. B. bei leichten Sattelmotorfahrzeugen (getrennt immatrikuliert) der Fall.

Bei anderen Fahrzeugkombinationen d. h. bei Anhängerzügen sind die nach Absatz 1 zulässigen Gesamtgewichte von Motorfahrzeug und Anhänger zu addieren (Abs. 2 Bst. c).

Bei Fahrzeugkombinationen ändert sich das massgebende Gewicht durch jedes An- und Abkoppeln eines Anhängers. Müssen die gefahrenen Kilometer manuell ermittelt werden, erhöht dies die Anforderungen an die mitwirkungspflichtigen Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer. Sie müssten nicht nur die gefahrenen Kilometer, sondern auch alle mitgeführten Anhänger mit den entsprechenden Teilstrecken sorgfältig aufzeichnen. Da es sich bei der manuellen Ermittlung der Kilometer um eine Lösung handelt, die dann zum Einsatz kommt, wenn die gefahrenen Kilometer nicht automatisiert ermittelt werden können oder die fahrzeugseitigen Erfassungssysteme ausfallen oder einen Defekt aufweisen (vgl. Art. 28), erhöht sich für die Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer das Risiko von Fehlern und damit von

Strafverfahren. Sie sind deshalb auf eine möglichst einfache Lösung angewiesen. Aus diesem Grund sieht Absatz 2 Buchstabe d vor, dass bei Fahrzeugkombinationen, bei denen die gefahrenen Kilometer manuell ermittelt werden, auf das höchste in Frage kommende Gesamtgewicht abzustellen ist. Bei inländischen Fahrzeugen muss somit nur das höchste zulässige Gesamtgewicht aller während der Fahrt mitgeführten Anhänger berücksichtigt werden. Bei ausländischen Fahrzeugen werden Anhänger in der Regel von der Einfahrt bis zur Ausfahrt aus dem Zollgebiet mitgeführt. Allenfalls wird ein Anhänger im Zollgebiet zurückgelassen oder ein zuvor zurückgelassener Anhänger wird bei der nächsten Fahrt wieder angekoppelt. Ein mehrfacher Wechsel des Anhängers kommt nicht vor bzw. würde in der Regel gegen das Kabotageverbot verstossen. Für ausländische Fahrzeuge mit Anhängern gilt deshalb das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination bei der Ein- bzw. Wiederausfahrt für die ganze Fahrt im Zollgebiet.

Bei Fahrzeugen, die gleichzeitig unter verschiedenen Fahrzeugarten (z. B. Lastwagen und Sattelschlepper) oder Karosserieformen (z. B. unterschiedliche Aufbauten wie Brücke / Containertransport) zum Verkehr zugelassen sind, kann das zulässige Gesamtgewicht je nach Fahrzeugart oder Karosserieform unterschiedlich sein. Absatz 2 Buchstabe d sieht deshalb auch für diese Fälle vor, dass das höchste in Frage kommende Gesamtgewicht der Abgabeberechnung zugrunde zu legen ist.

Artikel 13 Absatz 7 der geltenden Verordnung, der auf Artikel 67 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962<sup>6</sup> verweist, wird aufgehoben. Dies hat zur Folge, dass nachträgliche Korrekturen des massgebenden Gewichts aufgrund unterschiedlicher Sattellasten bei zweiachsigen Sattelschleppern in Kombination mit dreiachsigen Sattelanhängern oder unterschiedliche Stützlasten bei Anhängerzügen in Kombination mit Zentralachsanhängern nicht mehr möglich sind. Die Korrektur des massgebenden Gewichts, die das BAZG bisher im Einzelfall auf Antrag hin manuell vornehmen musste, war sowohl für die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter als auch für das BAZG aufwändig. Im automatisierten Verfahren muss auf solche Korrekturen verzichtet werden. Sie sind schwierig umzusetzen, mit hohen Kosten verbunden und anfällig für Missbräuche.

#### *Art. 6 Begrenzung des massgebenden Gewichts*

Artikel 6 regelt die Obergrenze des massgebenden Gewichts für Fahrzeugkombinationen. Absatz 1 betrifft Anhängerzüge und schwere Sattelmotorfahrzeuge, die getrennt immatrikuliert sind. Für diese Fahrzeugkombinationen wird das massgebende Gewicht auf die Höhe des im Fahrzeugausweis eingetragenen höchstzulässigen Gesamtzugsgewichts begrenzt, wenn die Addition der Gewichte nach Artikel 5 Absatz 2 Buchstaben b und c ein höheres massgebendes Gewicht ergeben würde.

Absatz 2 betrifft leichte Sattelmotorfahrzeuge, die getrennt immatrikuliert sind. Da das zulässige Gesamtgewicht des verwendeten Sattelschleppers maximal 3,5 Tonnen beträgt, ist dieser nicht abgabepflichtig. Die abgabepflichtige Höchstgrenze entspricht somit dem Betriebsgewicht, das ein mitgeführter Sattelanhängen maximal aufweisen darf. Dazu ist vom zulässigen Gesamtzugsgewicht das Leergewicht des Sattelschleppers abzuziehen.

Nach Absatz 3 ist das massgebende Gewicht wie bisher auf höchstens 40 Tonnen begrenzt.

#### *Art. 7 Ausnahmegewilligungen betreffend massgebendes Gewicht*

Die bisherige Kompetenz des BAZG, in Ausnahmefällen für Motorfahrzeuge und Anhänger ein anderes massgebendes Gewicht festzulegen, wird eingeschränkt und neu in einem eigenen Artikel festgehalten. Absatz 1 regelt, dass eine Änderung nur noch auf Gesuch hin erfolgen kann. Damit soll in seltenen Einzelfällen die Abgabeberechnung vereinfacht werden. Diese

---

<sup>6</sup> VRV; SR 741.11

kann z. B. bei grenzüberschreitenden Massenveranstaltungen wie Radrennen mit vielen unterschiedlichen Fahrzeugen zum Einsatz kommen.

Voraussetzung für eine Ausnahmegewilligung ist, dass die Festsetzung eines anderen massgebenden Gewichts nicht zu einer tieferen Abgabe und höheren Erhebungskosten führt (Abs. 2).

## *2. Abschnitt: Tarif*

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

Artikel 8 bildet die Grundlage für die Berechnung der LSVA. Die drei Faktoren – massgebendes Gewicht, gefahrene Strecke und Abgabekategorie – sind für die Berechnung der Abgabe massgebend. Er wurde unverändert aus der geltenden SVAV übernommen und legt den Tarif für die drei Abgabekategorien fest (Abs. 1).

Für die Einteilung der Fahrzeuge in die Abgabekategorien ist Anhang 1 der SVAV massgebend. Die Zugehörigkeit in eine Abgabekategorie muss nachgewiesen werden. Ansonsten fällt das Fahrzeug in die teuerste Abgabekategorie (Abs. 2).

Absatz 3 dient dem Investitionsschutz. Fahrzeuge, die der Abgabekategorie 3 zugeteilt werden, bleiben während mindestens sieben Jahren in dieser Kategorie eingereiht. Zur Berechnung der Frist ist der Zeitpunkt massgebend, in welchem die jeweilige Emissionsklasse für die erste Inverkehrsetzung obligatorisch wurde.

## **3. Kapitel: Sonderregelungen für Fahrzeuge mit besonderem Verwendungszweck**

### *1. Abschnitt: Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs*

#### *Art. 9*

Fahrzeuge des Linienverkehrs sind von der Abgabe befreit (Art. 2 Abs. 1 Bst. d). Für Fahrten ausserhalb des Linienverkehrs wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie bemisst sich nach dem Anteil der ausserhalb des Linienverkehrs gefahrenen Kilometer an der jährlichen Gesamtkilometerleistung. Die Abrechnung mit dem BAZG erfolgt nach den Bestimmungen von Artikel 76 ff.

### *2. Abschnitt Transporte von Rohholz, offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren*

#### *Art. 10 Vergünstigungen*

Artikel 10 entspricht den bisherigen Artikeln 11 und 12 und bleibt materiell unverändert. Absatz 1 legt fest, dass Fahrzeuge, die ausschliesslich für Rohholztransporte sowie für den Transport von Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren eingesetzt werden, mit 75 Prozent der Normalansätze veranlagt werden. Absatz 2 definiert, was als Rohholz gilt.

#### *Art. 11 Voraussetzungen für die Gewährung der Vergünstigungen*

Artikel 11 basiert auf dem bisherigen Artikel 12a. Die Halterinnen und Halter von anspruchsberechtigten Fahrzeugen müssen sich verpflichten, die betreffenden Fahrzeuge ausschliesslich für die in Artikel 10 Absatz 1 (Rohholztransporte) und Absatz 2 (Transporte von offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren) genannten Zwecke zu verwenden (Abs. 1). Dazu müssen sie wie bisher dem BAZG eine Verpflichtungserklärung einreichen. Im Gegensatz zu heute muss die Vergünstigung nicht mehr bei jeder Inverkehrsetzung von neuem beantragt werden. Der reduzierte Ansatz gilt solange, bis die Verpflichtung von der Halterin oder dem Halter zurückgezogen wird. Der reduzierte Ansatz gilt ab dem Tag der Einreichung (Abs. 2).

Bisher gab es keine Ausnahme von der eingegangenen Verpflichtung, was vom Transportgewerbe häufig kritisiert wurde. Dies hat in der Praxis zu stossenden Ergebnissen geführt. Beispielsweise, wenn ein Viehtransportfahrzeug für den Transport einer Ladung Stroh vorgesehen war, das später im selben Fahrzeug als Einstreu verwendet werden sollte. Entweder

hätte die Verpflichtung für längere Zeit aufgehoben oder ein anderes Fahrzeug eingesetzt werden müssen. Beides ist unverhältnismässig. Damit solche Ausnahmefälle in Zukunft möglich sind und rechtmässig durchgeführt werden können, soll dem Transportgewerbe hier entgegengekommen werden. Um das Erfordernis der ausschliesslichen Verwendung nicht auszuhöhlen, kann auf die Vergünstigung in Zukunft je Kalendermonat einmal verzichtet werden (Abs. 3). Die Dauer des Verzichts ist nicht begrenzt. Die kürzeste Unterbrechungsdauer beträgt einen Kalendertag. Die Verpflichtung und der Verzicht gelten immer für ganze Tage, ein stundenweiser Verzicht ist nicht möglich (Abs. 4). Wie bisher hat die Halterin oder der Halter alle für die Inanspruchnahme der Vergünstigung wesentlichen Unterlagen während fünf Jahren aufzubewahren und dem BAZG auf Verlangen vorzulegen (Abs. 5). Stellt das BAZG fest, dass ein unter die Verpflichtung fallendes Fahrzeug nicht ausschliesslich für den vorgesehenen Zweck verwendet wird, so entzieht es die Vergünstigung. Um zu verhindern, dass in missbräuchlicher Weise sofort wieder eine neue Verpflichtung eingereicht werden kann, wird die Vergünstigung mittels einer Verfügung für die Dauer von 12 Monaten ab der Feststellung entzogen (Abs. 6).

*Art. 12           Rückerstattung für Fahrzeuge, mit denen nicht ausschliesslich Rohholz transportiert wird*

Beim Transport von Rohholz besteht ein Anspruch auf Rückerstattung, auch wenn mit dem betreffenden Fahrzeug nicht ausschliesslich Rohholz transportiert wird. Für diese Fahrzeuge gewährt das BAZG eine Rückerstattung von 2.10 Franken pro m<sup>3</sup> transportiertes Rohholz (Abs. 1). Das Rückerstattungs-gesuch ist innerhalb eines Jahres nach Ablauf der Rückerstattungsperiode, in welcher der Transport stattgefunden hat, beim BAZG einzureichen. Es muss je Fahrzeug gestellt werden und die Angaben gemäss Absatz 2 Buchstaben a-d enthalten (Abs. 2). Das BAZG darf den Rückerstattungsbetrag mit der geschuldeten LSVA verrechnen (Abs. 3). Dies vereinfacht die Abrechnung und es wird verhindert, dass es zu Rückerstattungen kommt, wenn die Halterin oder der Halter die Abgabe schuldig bleibt.

*Art. 13           Rückerstattungsperiode für Fahrzeuge, mit denen nicht ausschliesslich Rohholz transportiert wird*

Die Rückerstattungsperiode entspricht für inländische Fahrzeuge, die der LSVA unterliegen, und für alle Fahrzeuge, die der PSVA unterliegen, der Abgabeperiode. Für ausländische Fahrzeuge, die der LSVA unterliegen, ist die Rückerstattungsperiode der Kalendermonat.

*Art. 14           Nachweis für die Rückerstattung für Fahrzeuge, mit denen nicht ausschliesslich Rohholz transportiert wird*

Das BAZG wird mit Artikel 14 ermächtigt, von der gesuchstellenden Person einen Nachweis für jeden rückerstattungsberechtigten Transport zu verlangen. Sollten die vorgelegten Belege nicht ausreichen, kann es zusätzliche Unterlagen verlangen (Abs. 1). Die Nachweispflicht besteht während fünf Jahren. Die gesuchstellende Person muss die wesentlichen Unterlagen und Belege während diesem Zeitraum aufbewahren (Abs. 2).

*3. Abschnitt: Fahrten im unbegleiteten kombinierten Verkehr*

*Art. 15           Rückerstattung für im unbegleiteten kombinierten Verkehr eingesetzte Fahrzeuge*

Mit Ausnahme der aufgehobenen Absätze 3 und 4 entspricht Artikel 15 dem bisherigen Artikel 8. Der bisherige Absatz 3 beinhaltete die Pflicht, das Gesuch mit der Anmeldung an das BAZG zu richten. Diese Bestimmung ist neu in Artikel 13 enthalten. Absatz 4 sah vor, dass der Rückerstattungsbetrag die gesamte Abgabe der im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) eingesetzten Fahrzeuge der Gesuchstellerin oder des Gesuchstellers pro Abgabeperi-

ode nicht übersteigen darf. Mit Urteil vom 18. Mai 2018 (A-4007/2016) hat das Bundesverwaltungsgericht klargestellt, dass eine Plafonierung auf Verordnungsstufe gesetzeswidrig ist und daher nicht angewendet werden darf.

Artikel 15 legt den Rückerstattungsbetrag pro Ladebehälter und pro Sattelanhänger fest, der von der Strasse auf die Bahn oder das Schiff oder umgekehrt umgeschlagen wird. Er beträgt je nach Länge der Ladebehälter und Sattelanhänger wie bisher 15, 22 oder 33 Franken.

#### *Art. 16 und 17 Fahrten im Vor- oder Nachlauf des UKV und Verbot des Wechsels des Transportgefässes*

Artikel 16 entspricht dem bisherigen Artikel 9. Er wurde sprachlich angepasst und regelt den Begriff des Vor- und Nachlaufs des UKV. Der Begriff «Umschlagsbahnhof» umfasst nicht nur Bahnhöfe, sondern auch alle anderen für den UKV-Umschlag geeignete Orte (z. B. sog. Freiverlad). Das Verbot des Wechsels des Transportgefässes wurde in einen separaten Artikel 17 überführt und lediglich sprachlich angepasst.

#### *Art. 18 Rückerstattungsgesuch und Verrechnung des Rückerstattungsbetrags*

Artikel 18 regelt die Frist, innert der das Rückerstattungsgesuch beim BAZG einzureichen ist (Abs. 1) und den Inhalt des Rückerstattungsgesuchs (Abs. 2). Um die Anzahl Gesuche und damit den Bearbeitungsaufwand gering zu halten, muss das Gesuch alle Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV von sämtlichen Fahrzeugen der Halterin oder des Halters umfassen (Abs. 3). Das BAZG darf den Rückerstattungsbetrag mit der geschuldeten LSVÄ verrechnen (Abs. 4). Dies vereinfacht die Abrechnung und es wird verhindert, dass es zu Rückerstattungen kommt, wenn die Halterin oder der Halter die Abgabe schuldig bleibt.

#### *Art. 19 Nachweis*

Das BAZG wird mit Artikel 19 ermächtigt, von der gesuchstellenden Person einen Nachweis für jede rückerstattungsberechtigte Fahrt im UKV zu verlangen. Sollten die vorgelegten Belege nicht ausreichen, kann es zusätzliche Unterlagen verlangen (Abs. 1). Die Nachweispflicht besteht während fünf Jahren. Die gesuchstellende Person muss die wesentlichen Unterlagen und Belege während diesem Zeitraum aufbewahren (Abs. 2).

## **2. Titel: Erhebung der leistungsabhängigen Abgabe**

### **1. Kapitel: Abgabeperiode**

#### *Art. 20*

Die Abgabeperiode bleibt für in- und ausländische Fahrzeuge unverändert. Für inländische Fahrzeuge entspricht sie dem Kalendermonat. Für ausländische Fahrzeuge beginnt sie mit der Einfahrt in das Zollgebiet und endet mit der Ausfahrt aus dem Zollgebiet.

### **2. Kapitel: Ermittlung der gefahrenen Kilometer**

#### *1. Abschnitt: Grundsatz*

#### *Art. 21 Automatisierte Ermittlung der gefahrenen Kilometer*

Artikel 21 bestimmt, bei welchen Motorfahrzeugen die gefahrenen Kilometer automatisiert ermitteln werden müssen und deshalb mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem nach Artikel 23 auszurüsten sind. Das sind alle Motorfahrzeuge, die der LSVÄ unterliegen (Abs. 1) und Sattelschlepper bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, die mit abgabepflichtigen Anhängern verkehren dürfen (Abs. 2).

*Art. 22 Ausnahmen von der automatisierten Ermittlung der gefahrenen Kilometer*

Artikel 22 definiert die Ausnahmen vom Grundsatz der automatisierten Ermittlung der gefahrenen Kilometer. Bei den folgenden Motorfahrzeugen, müssen die gefahrenen Kilometer manuell ermittelt werden (Abs. 1):

- *Ausländische Motorfahrzeuge, die bei der Einfahrt ins Zollgebiet nicht mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem ausgerüstet sind (Bst. a):* Für ausländische Motorfahrzeuge besteht grundsätzlich keine Pflicht zur automatisierten Ermittlung der gefahrenen Kilometer. Diese wäre kaum durchsetzbar. Sie würde einerseits den Verkehrsfluss an den Grenzübergängen erheblich beeinträchtigen und wäre andererseits unverhältnismässig, weil ein Grossteil der ausländischen Motorfahrzeuge nur einmal pro Jahr ins Zollgebiet einfährt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Halterinnen und Halter von Motorfahrzeugen, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden, von den Vorteilen des EETS bzw. des NETS profitieren wollen und ihre Motorfahrzeuge freiwillig mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem ausrüsten werden.
- *Motorfahrzeuge, die nicht mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem ausgerüstet werden können (Bst. b):* Einzelne Fahrzeuge werden vor allem aus technischen Gründen nicht mit einem Erfassungssystem ausrüstbar sein (z. B. fehlende Windschutzscheibe, Panzerung).
- *Inländische Motorfahrzeuge, die bei der Inverkehrsetzung noch nicht mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem ausgerüstet sind (Bst. c):* Grundsätzlich muss das fahrzeugseitige Erfassungssystem ab der Inverkehrsetzung des Fahrzeugs ununterbrochen funktionstüchtig sein (Art. 27). Missachtet die Halterin oder der Halter diese Bestimmung, muss sie oder er die gefahrenen Kilometer manuell ermitteln bis sie oder er die Pflicht erfüllt. Das BAZG toleriert die manuelle Ermittlung der gefahrenen Kilometer in diesen Fällen jedoch nur während einer kurzen Zeit. Weigert sich die Halterin oder der Halter, ein fahrzeugseitiges Erfassungssystem im Fahrzeug in Betrieb zu nehmen, beauftragt das BAZG nach erfolgloser Mahnung die kantonale Verkehrszulassungsbehörde, den Fahrzeugausweis und das Kontrollschild des betroffenen Fahrzeuges zu entziehen.

Für Motorfahrzeuge, mit denen im Zollgebiet nur eine geringe Anzahl Kilometer zurückgelegt werden, kann das BAZG die manuelle Ermittlung der gefahrenen Kilometer auf Gesuch hin bewilligen (Abs. 2 Bst. a) oder vorschreiben (Abs. 2 Bst. b). Letzteres kann z. B. nötig sein, wenn die Kosten für die Entschädigung der Anbieter im Vergleich zum Nutzen aus der Ausrüstungspflicht bzw. der bezahlten LSVA unausgewogen sind (vgl. auch Art. 25).

*2. Abschnitt: Fahrzeugseitige Erfassungssysteme*

*Art. 23 Zu verwendende fahrzeugseitige Erfassungssysteme*

Die automatisierte Ermittlung der gefahrenen Kilometer hat mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem des beauftragten Anbieters (nationaler Anbieter) oder eines zugelassenen NETS- oder EETS-Anbieters zu erfolgen (Abs. 1). Die Erfassungssysteme werden durch das BAZG auf ihre Eignung geprüft und für den Einsatz zugelassen. Gestützt auf Absatz 2 veröffentlicht das BAZG den Namen des beauftragten NETS-Anbieters sowie der zugelassenen NETS- und EETS-Anbieter auf seiner Webseite.

*Art. 24 Anforderungen an das fahrzeugseitige Erfassungssystem*

Artikel 24 regelt die Anforderungen an das fahrzeugseitige Erfassungssystem, das von den Anbietern zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer eingesetzt werden darf. Es muss folgende Eigenschaften erfüllen:

- Es muss einem abgabepflichtigen Motorfahrzeug eindeutig zugeordnet werden können, damit das BAZG die Abgabe dem richtigen Abgabepflichtigen in Rechnung stellen kann (Bst. a).
- Es muss in der Lage sein, die für die Ermittlung der gefahrenen Kilometer erforderlichen Wegpunkte mittels GNSS aufzuzeichnen (Bst. b).
- Die Aufzeichnung der Wegpunkte muss so genau sein, dass die vom BAZG auf dieser Grundlage ermittelten Kilometer nicht mehr als vier Prozent von den tatsächlich gefahrenen Kilometern abweichen (Bst. c). Diese Messtoleranz entspricht der heutigen Regelung und bedeutet, dass der Anbieter selbst festlegen muss, mit welcher Genauigkeit er die Wegpunkte aufzeichnen muss, um dieses Kriterium zu erfüllen. Dies wird im Rahmen des Zulassungsverfahrens überprüft. Die Distanzberechnung durch das BAZG erfolgt anhand eines Algorithmus, der durch Vergleichsmessungen des Eidgenössischen Instituts für Metrologie (METAS) auf Referenzstrecken verifiziert wurde.
- Es muss möglich sein, mitgeführte Anhänger zu erfassen. Dies kann automatisch oder durch Eingabe der erforderlichen Angaben erfolgen (Bst. d).

Das BAZG regelt die Einzelheiten in den technischen und betrieblichen Vorgaben.

#### *Art. 25 Kostenlose Abgabe von fahrzeugseitigen Erfassungssystemen*

Bisher hat der Bund die Erfassungsgeräte finanziert und den Halterinnen und Haltern kostenlos zur Verfügung gestellt. Der unentgeltliche Bezug soll grundsätzlich weiterhin möglich sein. Damit wird dem Anliegen des Transportgewerbes Rechnung getragen. Der beauftragte NETS-Anbieter unterliegt einem Aufnahmepflicht. Er muss demnach allen Halterinnen und Haltern, die ihn mit der Ermittlung der gefahrenen Kilometer beauftragt haben, pro Motorfahrzeug ein fahrzeugseitiges Erfassungssystem unentgeltlich abgeben. Die kostenlose Abgabe erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Halterinnen und Halter keinen zugelassenen Anbieter beauftragt haben (Abs. 1).

Die Gratisabgabe umfasst auch alle damit zusammenhängenden Aufgaben des beauftragten Anbieters wie z. B. allgemeine Reparatur-/Wartungsarbeiten, die Erfassung der allenfalls von der Fahrzeugführerin oder vom Fahrzeugführer manuell ermittelten gefahrenen Kilometer oder die tägliche Übermittlung der Fahrleistungsdaten an das BAZG. Diese Aufwendungen werden dem beauftragten NETS-Anbieter durch das BAZG abgegolten. Den vom BAZG zugelassenen EETS- und NETS-Anbietern steht es demgegenüber frei, ob sie von den Halterinnen und Haltern eine Entschädigung verlangen oder nicht. Hier soll der freie Markt spielen.

Die kostenlose Abgabe soll grundsätzlich sämtlichen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern offenstehen. Dennoch kann dies unverhältnismässig sein. Das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) kann deshalb die kostenlose Abgabe von fahrzeugseitigen Erfassungssystemen einschränken oder von Bedingungen sowie der Leistung von Sicherheiten abhängig machen (Abs. 2). Einschränkungen könnten z. B. in Betracht fallen für Motorfahrzeuge, die nur selten im Zollgebiet verkehren (vgl. a. Art. 22).

### *3. Abschnitt: Mitwirkungspflichten*

#### *Art. 26 Mitwirkung bei der Ermittlung der gefahrenen Kilometer*

Die korrekte Ermittlung der gefahrenen Kilometer bildet die Grundlage für die Abgabenerhebung. Hierfür sind sowohl die abgabepflichtige Person als auch die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer verantwortlich. Die abgabepflichtige Person hat deshalb dafür zu sorgen, dass die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer das fahrzeugseitige Erfassungssystem während der Fahrt korrekt bedient oder wenn die gefahrenen Kilometer manuell ermittelt

werden, die Ermittlung vorschriftsgemäss erfolgt (Bst. a). Mitgeführte Anhänger müssen je nach Art der Ermittlung der gefahrenen Kilometer korrekt erfasst werden (Bst. b). Die Erfassung mitgeführter Anhänger kann automatisch erfolgen, wenn das fahrzeugseitige Erfassungssystem erkennt, welcher Anhänger am Fahrzeug angehängt ist und die erforderlichen Angaben automatisch einträgt. Erfolgt keine automatische Erfassung der Angaben, so sind die Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer verpflichtet, alle für die Veranlagung erforderlichen Angaben zu mitgeführten Anhängern in das fahrzeugseitige Erfassungssystem einzutragen bzw. manuell zu erfassen. Anzugeben ist mindestens das zulässige Gesamtgewicht des mitgeführten Anhängers.

Diese Pflichten setzen voraus, dass die Abgabepflichtigen ihre Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer im Umgang mit dem fahrzeugseitigen Erfassungssystem schulen und diese sich aktiv mit dessen Funktionsweise auseinandersetzen.

Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter müssen sämtliche Kosten tragen, die sich aus der Pflicht zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer ergeben. Darunter fallen z. B. der Aufwand für die Beauftragung der Anbieter oder die manuelle Ermittlung der gefahrenen Kilometer. Hierfür können keine Ansprüche gegenüber dem BAZG geltend gemacht werden (Abs. 2). Die Kosten für das System des BAZG zur Erfassung und Übermittlung der erforderlichen Daten sind nicht betroffen.

#### *Art. 27      Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit des fahrzeugseitigen Erfassungssystems*

Die Verantwortung für die ständige Funktionstüchtigkeit des fahrzeugseitigen Erfassungssystems liegt bei den Abgabepflichtigen. Dies ist sachgerecht, da sie selbst Zugang dazu haben und in regelmässigem Kontakt mit der Fahrzeugführerin oder dem Fahrzeugführer stehen und so feststellen können, ob eine Störung vorliegt.

Das fahrzeugseitige Erfassungssystem muss ab der ersten abgabepflichtigen Fahrt funktionsfähig sein. Für inländische Motorfahrzeuge gilt dies ab dem Zeitpunkt der Verkehrszulassung, für ausländische Motorfahrzeuge ab dem Zeitpunkt der Einfahrt ins Zollgebiet. Im Gegensatz zur heutigen Regelung können die kantonalen Zulassungsbehörden anlässlich der Inverkehrsetzung eines abgabepflichtigen Fahrzeugs das Vorhandensein des fahrzeugseitigen Erfassungssystems nicht mehr sicherstellen. Diese Aufgabe obliegt neu dem BAZG.

#### *Art. 28      Defekt und Ausfall des fahrzeugseitigen Erfassungssystems*

Bei einem Defekt oder Ausfall des fahrzeugseitigen Erfassungssystems muss die abgabepflichtige Person dieses unverzüglich überprüfen, reparieren oder ersetzen lassen (Abs. 1).

Wird der Pflicht zur unverzüglichen Reparatur oder zum Ersatz des defekten fahrzeugseitigen Erfassungssystems nach Absatz 1 nicht nachgekommen, so mahnt das BAZG die säumige Person. Nach erfolgloser Mahnung beauftragt es die zuständige kantonale Zulassungsbehörde gestützt auf Artikel 14a SVAG mit dem Entzug des Fahrzeugausweises und der Kontrollschilder. Umgekehrt wird einem ausländischen Motorfahrzeug mit defektem Erfassungssystem die Einfahrt verweigert oder die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer muss die gefahrenen Kilometer manuell ermitteln (vgl. Art. 22).

Die abgabepflichtige Person hat zudem dafür zu sorgen, dass die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer die während des Defekts oder Ausfalls nicht aufgezeichneten Kilometer manuell ermittelt (Abs. 2). Je nach gewähltem Anbieter ist entweder die Ausfalllösung des beauftragten NETS-Anbieters oder diejenige des BAZG zu verwenden.

#### *Art. 29      Gewährung des Zugriffs auf das fahrzeugseitige Erfassungssystem*

Die abgabepflichtige Person muss sicherstellen, dass der gewählte Anbieter regelmässig und gemäss seinen Vorgaben Fernzugriff auf das Erfassungssystem im Fahrzeug hat (Abs.

1). Einerseits muss der Anbieter auf die im Fahrzeug erfassten Daten zugreifen können, damit er diese vorschriftsgemäss im Auftrag der abgabepflichtigen Person dem BAZG zur Veranlagung übermitteln kann. Andererseits muss der Anbieter in der Lage sein, allenfalls die Software zu aktualisieren oder im Notfall das fahrzeugseitige Erfassungssystem zu sperren. Die Erfüllung dieser Pflicht stellt die meisten Abgabepflichtigen im Alltag vor keine grossen Herausforderungen. Die Mehrzahl der Fahrzeuge ist regelmässig, wenn nicht sogar täglich im Einsatz und der Zugriff der Anbieter ist daher problemlos möglich. Die Vorschrift ist notwendig, damit eine vorsätzlich verhinderte Datenübermittlung nicht ohne Folgen für die Abgabepflichtigen bleibt.

Dennoch kommt es vor, dass Fahrzeuge vorübergehend und für längere Zeit nicht in Betrieb sind und der Anbieter z. B. wegen entladener Batterien keinen Zugriff auf das fahrzeugseitige Erfassungssystem hat. Um zu verhindern, dass das BAZG in solchen Fällen unnötigerweise Veranlagungen nach Ermessen erlässt, die in der Folge von den Abgabepflichtigen angefochten und vom BAZG wieder korrigiert werden müssen, obliegt es der abgabepflichtigen Person, die gefahrenen Kilometer und die Angaben zu mitgeführten Anhängern innerhalb der Frist von Artikel 42 zu melden (Abs. 2). Unterlässt sie diese Meldung, geht das BAZG nach den Artikeln 49–51 vor und veranlagt die fehlenden Kalendertage.

#### *Art. 30 Meldepflichten der NETS-Anbieter*

Artikel 30 sieht vor, dass der NETS-Anbieter dem BAZG für Motorfahrzeuge, die mit seinem fahrzeugseitigen Erfassungssystem ausgerüstet sind, eine tägliche Meldung übermitteln muss, sofern sich das Fahrzeug im Ausland befindet (Bst. a) oder ein Zugriff auf das fahrzeugseitige Erfassungssystem nach Artikel 29 nicht möglich ist (Bst. b). Der Inhalt der Meldung richtet sich nach den technischen und betrieblichen Vorgaben des BAZG. Die tägliche Meldung vereinfacht den Veranlagungsprozess und stellt sicher, dass die vom NETS-Anbieter ausgelieferten fahrzeugseitigen Erfassungssysteme unter seiner regelmässigen Kontrolle bleiben und dadurch eine missbräuchliche Verwendung erschwert wird. Ausserdem sind die Meldungen zum Vorteil der Halterin oder des Halters. Bleiben sie aus, geht das BAZG davon aus, dass die Fahrzeuge im Zollinland verwendet wurden und die Datenübermittlung missbräuchlich verhindert wurde. Es geht folglich nach den Artikeln 49–51 vor und veranlagt die fehlenden Kalendertage.

### **3. Kapitel: Übermittlung von Angaben zu ausländischen Motorfahrzeugen im Dienst eines NETS-Anbieters und zu inländischen Ersatzfahrzeugen**

#### *Art. 31 Übermittlung von Angaben zu ausländischen Motorfahrzeugen im Dienst eines NETS-Anbieters*

Halterinnen und Halter ausländischer Motorfahrzeuge, die einen NETS-Anbieter mit der Ermittlung der gefahrenen Kilometer beauftragen, müssen dem BAZG die im Zollgebiet verwendeten Motorfahrzeuge bekanntgeben. Dazu müssen sie vor der Beauftragung des NETS-Anbieters die für die Abgabeerhebung massgebenden Angaben dem BAZG übermitteln (Abs. 1). Dies ist erforderlich, da das BAZG diese Angaben nicht wie für inländische Fahrzeuge in einer Datenbank abrufen kann. Die Daten müssen anschliessend aktuell gehalten werden (vgl. Art. 33).

Wird das Auftragsverhältnisses mit dem NETS-Anbieter beendet, muss die Halterin oder der Halter eines ausländischen Motorfahrzeugs dies dem BAZG ebenfalls melden (Abs. 2). Damit kann ausgeschlossen werden, dass bei einer Wiedereinfahrt des betreffenden Fahrzeugs die LSWA irrtümlich der früheren Halterin oder dem früheren Halter in Rechnung gestellt wird.

#### *Art. 32 Übermittlung von Angaben zu inländischen Ersatzfahrzeugen*

Der Nutzfahrzeughandel und die Flottenbesitzer verfügen über Ersatzfahrzeuge, welche sie bei einer Fahrzeugpanne ihren Kunden kurzfristig zur Verfügung stellen oder selber einsetzen können. Für den Betrieb der Ersatzfahrzeuge können die Kontrollschilder des Pannenfahrzeugs verwendet werden. Die Ersatzfahrzeuge müssen ebenfalls mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem ausgerüstet sein. Diese werden jedoch von den kantonalen Zulassungsbehörden nicht in jedem Fall dem IVZ gemeldet und das BAZG kann somit keine Fahrzeugdaten abrufen. Aus diesem Grund müssen auch Personen, die Ersatzfahrzeuge zur Verfügung stellen oder selber nutzen, die gleichen Daten wie die Halterinnen und Halter ausländischer Fahrzeuge dem BAZG (vgl. Art. 31 Abs. 1) übermitteln. Zusätzlich müssen sie angeben, wer das Fahrzeug nutzen wird und wie lange es voraussichtlich genutzt werden soll.

#### *Art. 33 Anpassung der übermittelten Angaben*

Für die korrekte Veranlagung der Schwerverkehrsabgabe ist entscheidend, dass die gemäss Artikel 31 und 32 erfassten Daten stets auf dem aktuellen Stand gehalten werden. Aus diesem Grund wird die Person, die die Daten dem BAZG übermittelt hat verpflichtet, nicht mehr aktuelle Angaben anzupassen.

### **4. Kapitel: Anmeldung**

#### *1. Abschnitt: Anmeldung bei automatisierter Ermittlung der gefahrenen Kilometer*

##### *Art. 34 Grundsatz*

Artikel 34 regelt den Grundsatz der Anmeldung. Sie hat für jedes Motorfahrzeug einzeln zu erfolgen.

##### *Art. 35 Inhalt der Anmeldung*

In Absatz 1 werden die Daten aufgeführt, welche generell bei der automatisierten Ermittlung der gefahrenen Kilometer angemeldet werden müssen. Es handelt sich dabei um die Wegpunkte gemäss dem globalen Satellitennavigationssystem (GNSS) sowie um das höchstzulässige Gesamtgewicht allfällig mitgeführter Anhänger.

Für ausländische Fahrzeuge mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem eines NETS-Anbieters sowie für alle inländischen Fahrzeuge muss zusätzlich zu den Angaben nach Absatz 1 die Fahrgestellnummer, die Art des Anhängers sowie die Identifikationsnummer des Anbieters angemeldet werden (Abs. 2). Bei inländischen Fahrzeugen werden die für die Veranlagung relevanten Daten über die Fahrgestellnummer im IVZ abgerufen. Bei ausländischen Fahrzeugen mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem eines NETS-Anbieters müssen die relevanten Daten von der Halterin oder dem Halter beim BAZG erfasst werden (vgl. Art. 31 Abs. 1). Die Anmeldung der Art des Anhängers (Normalanhänger oder Sattelanhänger) erlaubt die korrekte Veranlagung der Fahrzeugkombination (vgl. Art. 5). Mit der Anmeldung der Identifikationsnummer des Anbieters wird für das BAZG der für den Inhalt der Anmeldung verantwortliche Anbieter identifiziert.

Absatz 3 regelt, welche zusätzlichen Angaben für ausländische Motorfahrzeuge anzumelden sind, deren gefahrene Kilometer mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem eines EETS-Anbieters ermittelt werden. Es handelt sich im Grundsatz um die gleichen Angaben, welche Halterinnen und Halter ausländischer Motorfahrzeuge, die ein fahrzeugseitiges Erfassungssystem eines NETS-Anbieters nutzen, direkt beim BAZG registrieren müssen. Im Erhebungsdienst EETS obliegt die Erfassung der Motorfahrzeuge und Halterdaten dem zugelassenen Anbieter. Er muss diese im Rahmen der Anmeldung einer abgabepflichtigen Fahrt dem BAZG übermitteln. Zu den anzumeldenden Daten gehört auch die PAN-Nummer (Personal Account Number). Diese ist eindeutig und identifiziert gleichzeitig den Anbieter, die Halterin oder den Halter und das Motorfahrzeug.

#### *Art. 36 Frist für die Anmeldung*

Artikel 36 regelt die Fristen, welche die Anbieter für das Einreichen der Anmeldung einhalten müssen. Für inländische Motorfahrzeuge muss die Anmeldung täglich erfolgen und sämtliche erforderlichen Daten des Kalendertages enthalten. Bei ausländischen Motorfahrzeugen hat sie nach der Ausfahrt aus dem Zollgebiet oder täglich zu erfolgen, wenn sich das Motorfahrzeug länger als einen Tag im Zollgebiet aufhält. Das BAZG wird in den technischen und betrieblichen Vorgaben regeln, wie die Anbieter die Anmeldung dem BAZG einzureichen haben (vgl. Art. 11a Abs. 4 SVAG).

Absatz 2 sieht vor, dass das BAZG für Motorfahrzeuge, die mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem eines NETS- oder EETS-Anbieters ausgerüstet sind, eine tägliche Anmeldung verlangen darf, wenn das Fahrzeug nicht bewegt worden ist. Dies vereinfacht den Veranlagungsprozess. Ausserdem wird dadurch sichergestellt, dass die vom Anbieter ausgelieferten fahrzeugseitigen Erfassungssysteme unter seiner regelmässigen Kontrolle bleiben und eine missbräuchliche Verwendung erschwert wird.

#### *Art. 37 Einsicht in Daten*

Die NETS-Anbieter werden für ihre Dienstleistungen vom BAZG entschädigt. Zudem genießen sie im Abgabeprozess eine Vertrauensstellung. Im Gegenzug dazu müssen sie dem BAZG Einsicht in alle Daten gewähren, die zur Überprüfung der von ihnen übermittelten Anmeldungen erforderlich sind.

In Bezug auf die Anbieter mit Sitz in der Schweiz ist diese Bestimmung jederzeit durchsetzbar. Hinsichtlich der Anbieter mit Sitz in der Europäischen Union (EU) bestehen jedoch Zweifel. Personen mit Sitz in der EU unterstehen der europäischen Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO). Eine Datenübermittlung in ein Drittland ist nur unter der Voraussetzung eines angemessenen Schutzniveaus des Drittlands zulässig. Für die Schweiz wurde dieses von der EU bestätigt. Das Recht des BAZG zur Kontrolle der Richtigkeit und Vollständigkeit der Anmeldung wird dennoch zusätzlich im Vertrag zwischen dem BAZG und den Anbietern verankert.

### *2. Abschnitt: Anmeldung bei manueller Ermittlung der gefahrenen Kilometer*

#### *Art. 38 Grundsatz*

Bei der manuellen Ermittlung der gefahrenen Kilometer muss die abgabepflichtige Person die Anmeldung für jedes Motorfahrzeug einzeln vornehmen (Abs.1). Absatz 2 legt den Grundsatz fest, dass für Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb für den Warentransport ebenfalls eine Anmeldung einzureichen ist.

#### *Art. 39 Inhalt der Anmeldung für inländische Fahrzeuge*

Werden für abgabepflichtige inländische Fahrzeuge und für inländische Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb für den Warentransport die gefahrenen Kilometer manuell ermittelt, muss die Anmeldung sämtliche Angaben enthalten, die für die Veranlagung notwendig sind. Artikel 39 regelt den Inhalt. Es handelt sich dabei um die Fahrleistungsdaten. Die Fahrzeugdaten bezieht das BAZG vom IVZ.

#### *Art. 40 Inhalt der Anmeldung für ausländische Fahrzeuge*

Für abgabepflichtige ausländische Fahrzeuge sowie ausländische Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb für den Warentransport bei denen die Kilometer manuell ermittelt werden, sind zwei Anmeldungen mit unterschiedlichem Inhalt erforderlich. Die erste Anmeldung hat vor der Einfahrt ins Zollgebiet zu erfolgen (Abs. 2), die Zweite bei der Ausfahrt aus dem Zollgebiet (Abs. 3). Beide sind nötig, um die Veranlagung sicherzustellen und die Bezahlung auf einfache Weise durchsetzen zu können.

Vor der Einfahrt müssen alle Angaben gemacht werden, die der Identifizierung des Fahrzeugs und der Sicherung der voraussichtlich fälligen Abgabe dienen. Die Sicherung der Abgaben erfolgt in der Regel mit der Angabe einer Kredit-, Debit- oder Tankkarte und ausnahmsweise durch Barzahlung (vgl. Art. 82).

Zusätzlich ist der Grund für die manuelle Ermittlung anzugeben. Dies ist notwendig, um Fahrzeuge ohne fahrzeugseitiges Erfassungssystem von Fahrzeugen zu unterscheiden, bei denen das Erfassungssystem eines EETS-Anbieters ausgefallen oder defekt ist (vgl. Art. 22 und 28).

Die zweite Anmeldung muss diejenigen Angaben umfassen, die zur genauen Veranlagung der Abgabe zwischen Ein- und Ausfahrt des Fahrzeugs noch erforderlich sind. Es handelt sich um diejenigen Daten, welche bei der Einfahrt noch nicht bekannt sind oder im Zollgebiet ändern können. Dies betrifft die im Zollgebiet tatsächlich gefahrenen Kilometer oder die aufgezeichneten Wegpunkte sowie das massgebende Gewicht bei der Ausfahrt.

#### *Art. 41 Frist der Anmeldung*

Artikel 41 regelt die Fristen, welche die abgabepflichtige Person für das Einreichen der Anmeldung einhalten muss. Für inländische Motorfahrzeuge muss die Anmeldung täglich nach Abschluss der Fahrt erfolgen (Abs. 1).

Bei abgabepflichtigen ausländischen Fahrzeugen sowie ausländischen Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb für den Warentransport, bei denen die gefahrenen Kilometer manuell ermittelt werden, muss die Anmeldung nach Artikel 40 Absatz 2 zur Sicherung der Abgabe vor der Einfahrt erfolgen. Die Anmeldung bei der Ausfahrt (Art. 40 Abs. 3) muss bei bargeldloser Bezahlung spätestens fünf Tage nach der Ausfahrt erfolgen bzw. sofort, wenn die Bezahlung in bar erfolgt.

Die Einhaltung der Frist für die Anmeldung nach Artikel 40 Absatz 3 kann nur geprüft werden, wenn die Ausfahrt durch das BAZG tatsächlich festgestellt wird. Dies wird wegen unbesetzten Grenzübergängen nicht immer möglich sein. Wird die Ausfahrt nicht festgestellt, läuft die Frist ab dem in der Anmeldung nach Artikel 40 Absatz 2 angegebenen Ausfahrtszeitpunkt. Wird vor dem angegebenen Ausreisezeitpunkt eine neue Einfahrt angemeldet, gilt die Einfahrt als Ausfahrt.

Erfolgt keine Anmeldung, nimmt das BAZG die Veranlagung gestützt auf die Artikel 49–51 vor.

#### *Art. 42 Anmeldung bei Ausfall oder Defekt des fahrzeugseitigen Erfassungssystems*

Bei Ausfall oder Defekt des fahrzeugseitigen Erfassungssystems müssen die gefahrenen Kilometer sowie die Angaben zu mitgeführten Anhängern manuell ermittelt werden (vgl. Art. 28) und von der abgabepflichtigen Person dem BAZG bzw. dem NETS-Anbieter nachträglich mitgeteilt werden. Im Erhebungsdienst NETS hat die Meldung an den Anbieter und im Erhebungsdienst EETS direkt an das BAZG zu erfolgen. Für die Meldungen ans BAZG ist der Erhebungsservice NMTS zu verwenden. Die NETS-Anbieter ihrerseits werden entsprechende Prozesse definieren und die Fahrleistungsdaten über eine Schnittstelle an das BAZG übermitteln. Die Adressaten sind unterschiedlich, da im europäischen Mautdienst EETS Ausfall- und Störungsmeldungen direkt mit dem jeweiligen Mautbetreiber abzuwickeln sind. Den Abgabepflichtigen wird dafür grundsätzlich eine Meldefrist von fünf Arbeitstagen eingeräumt (Bst. a und b). Die Meldefrist beginnt grundsätzlich im Zeitpunkt des Defekts oder Ausfalls zu laufen. Lediglich bei ausländischen Motorfahrzeugen, die mit einem Erfassungsgerät eines EETS-Anbieters ausgerüstet sind, beginnt sie mit der Ausfahrt aus dem Zollgebiet zu laufen.

### *3. Abschnitt: Korrektur der Anmeldung*

#### *Art. 43*

Artikel 43 legt den Grundsatz fest, dass die Anmeldung bis zu ihrer Verbindlichkeit korrigiert werden kann (vgl. Art. 44). Danach kann sie nur noch im Rahmen eines Einspracheverfahrens geändert werden.

### *4. Abschnitt: Verbindlichkeit der Anmeldung*

#### *Art. 44*

Artikel 44 legt fest, wann die Anmeldung nach ihrer Einreichung verbindlich wird und keine Korrekturen nach Artikel 43 mehr möglich sind. Die Veranlagung erfolgt aufgrund der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Daten aus der Anmeldung einerseits und den mittels Kontrollanlagen gemachten Feststellungen andererseits (vgl. Art. 47–51).

## **5. Kapitel: Sonderregelungen für von der Abgabe befreite Fahrzeuge**

### *1. Abschnitt: Ermittlung der gefahrenen Kilometer und Anmeldung für Motorfahrzeuge mit elektrischem Antrieb für den Warentransport*

#### *Art. 45*

Elektrofahrzeuge sind voraussichtlich bis 2030<sup>7</sup> von der Abgabe befreit. Ihre Zahl nimmt stetig zu und es fehlen verlässliche statistische Angaben über die Fahrleistungen und die ihnen zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit in diesem zukunftssträchtigen Segment. Für in- und ausländische elektrisch angetriebene Fahrzeuge, die für Warentransporte eingesetzt werden, soll künftig die Fahrleistung erfasst werden. Bei diesen Fahrzeugen müssen daher die gefahrenen Kilometer automatisiert ermittelt werden. In diesem Fall sind die Bestimmungen zur automatisierten Ermittlung der gefahrenen Kilometer anwendbar (Abs. 1).

Für den Fall, dass die gefahrenen Kilometer manuell ermittelt werden, sind die Bestimmungen zur manuellen Ermittlung der gefahrenen Kilometer anwendbar.

Auf elektrisch angetriebenen Fahrzeugen wird die Abgabe jedoch nicht erhoben.

### *2. Abschnitt: Meldepflicht für von der Abgabe befreite ausländische Fahrzeuge*

#### *Art. 46*

Damit die Erfüllung der Abgabepflicht im Inland und an der Grenze automatisiert überprüft werden kann, ist es unabdingbar, dass grundsätzlich alle schweren Motorfahrzeuge, die auf dem abgabepflichtigen Strassennetz verkehren, einer Meldepflicht unterliegen. Nur so kann sichergestellt werden, dass der Abgabepflicht nicht unterstellte (Arbeitsfahrzeuge) oder nach Artikel 2 befreite Fahrzeuge, deren Fahrt von Kontrollanlagen festgehalten wird, vom BAZG automatisch erkannt werden können, damit es keine Verfahren wegen Abgabenhinterziehung einleitet (vgl. Art. 90).

Auf die Meldepflicht kann verzichtet werden, wenn diese Fahrzeuge mit einem Fahrzeugregister abgeglichen werden können. Für inländische Fahrzeuge stellt das IVZ ein solches Register dar. Für ausländische Fahrzeuge gibt es kein Register, auf welches das BAZG Zugriff hat. Mit Ausnahme der elektrisch angetriebenen Motorfahrzeuge (vgl. Art. 45) müssen deshalb nur ausländische Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht einer Meldepflicht unterstellt werden. Ausnahmen sind für ausländische Armee- und Zivilschutzfahrzeuge sowie für ausländische Fahrzeuge der Blaulichtorganisationen vorgesehen. Dies aus

---

<sup>7</sup> Botschaft zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Zeit nach 2024; BBL 2022 2651

Gründen der Geheimhaltung oder der Dringlichkeit der Einsätze. Ebenso sind ausländische Anhänger, Raupenfahrzeuge und Transportachsen von der Anmeldepflicht befreit.

Für ausländische Motorwagen mit elektrischem Antrieb, die dem Personentransport dienen, und für ausländische Fahrzeuge, die von der Schwerverkehrsabgabe befreit sind, müssen die Halterinnen und Halter eine bevorstehende Fahrt dem BAZG mit Kontrollschild und Landeszeichen sowie Datum der Ein- und voraussichtlichen Ausfahrt übermitteln. Die Abgabe wird durch das BAZG nicht erhoben.

## **6. Kapitel: Veranlagung und Bezug der Abgabe**

### *1. Abschnitt: Veranlagung der Abgabe*

#### *Art. 47 Veranlagungsverfügung*

Das BAZG erstellt die Veranlagung aufgrund der vom Anbieter oder von der abgabepflichtigen Person eingereichten Anmeldung (vgl. Art. 35, 39 und 40) sowie allfälliger Aufzeichnungen, die sie infolge eines Defekts (vgl. Art. 28 und 42) oder eines nicht möglichen Zugriffs des Anbieters auf das fahrzeugseitige Erfassungssystem (vgl. Art. 29) übermittelt haben (Abs. 1).

Grundsätzlich wird jede Veranlagung einzeln verfügt und eröffnet. Dieser Regel folgt das BAZG bei ausländischen Fahrzeugen mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem eines EETS-Anbieters. Für alle anderen Fahrzeuge (ausländische Fahrzeuge mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem eines NETS-Anbieters sowie für alle inländischen Fahrzeuge) werden die im Laufe eines Kalendermonats erstellten Veranlagungen in einer monatlichen Verfügung zusammengefasst (Abs 2). Dies vereinfacht die Abgabbeerhebung und entspricht den Forderungen des Transportgewerbes.

Die Veranlagungsverfügung wird grundsätzlich der abgabepflichtigen Person eröffnet. Für ausländische Motorfahrzeuge, die mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem eines EETS-Anbieters ausgerüstet sind, wird die Veranlagungsverfügung dem EETS-Anbieter eröffnet (Abs. 3). Dieser gilt als Zustellungsbevollmächtigter. Er muss sich deshalb von der abgabepflichtigen Person ordnungsgemäss bevollmächtigen lassen und ihr die Veranlagungsverfügung in geeigneter Form zustellen.

Die Eröffnung der Veranlagungsverfügung erfolgt unter der Voraussetzung, dass der Adressat einer elektronischen Eröffnung vorgängig zugestimmt hat, grundsätzlich im Portal (Abs. 4).

#### *Art. 48 Veranlagungsverfügung für ausländische Fahrzeuge mit manueller Ermittlung der gefahrenen Kilometer*

Werden die gefahrenen Kilometer bei einem ausländischen Fahrzeug manuell ermittelt, so muss vor der Einfahrt ins (Art. 40 Abs. 2) und bei der Ausfahrt aus dem Zollgebiet (Art. 40 Abs. 3) je eine Anmeldung erfolgen. Das massgebende Gewicht sowie die Anzahl der gefahrenen Kilometer müssen in beiden Anmeldungen angegeben werden. Artikel 48 bestimmt, welche der beiden Angaben für die Veranlagung der Abgabe hinzugezogen wird. Bei der Veranlagung des massgebenden Gewichts wird das höhere Gewicht veranlagt (Abs. 1 Bst. a; vgl. Art. 5 Abs. 2 Bst. d). Der Aufwand für Veranlagungen, je nach massgebendem Gewicht, wäre unverhältnismässig hoch, sowohl für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer wie für das BAZG. Für die Veranlagung der Anzahl der gefahrenen Kilometer wird die Angabe bei der Anmeldung nach Artikel 40 Absatz 3 verwendet (Abs. 1 Bst. b). Dies entspricht dem Grundsatz, wonach die im Zollgebiet gefahrenen Kilometer für die Veranlagung massgebend sind (vgl. Art. 6 Abs. 1 SVAG).

Für ausländische Motorfahrzeuge, bei denen die Kilometer manuell ermittelt werden, stellt das BAZG mangels eines Empfängers nur eine Quittung für die bezahlte Abgabe in der Weblösung NMTS bereit. Eine Veranlagungsverfügung wird nur nachträglich und auf Verlangen ausgestellt. Die abgabepflichtige Person hat dafür 30 Tage Zeit (Abs. 2).

*Art. 49 Grundlage für die Veranlagung bei fehlenden Wegpunkten in der Anmeldung*

Kommen die Abgabepflichtigen ihren Mitwirkungspflichten nach Artikel 26–29 nicht nach, so kann die Anmeldung für ganze Abgabeperioden fehlen oder es entstehen in der Anmeldung mehr oder weniger lange Lücken zwischen zwei GNSS-Wegpunkten. Die Erfahrungen mit dem im Jahr 2020 eingeführten EETS für ausländische Fahrzeuge zeigen dies deutlich. Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer trennen häufig das fahrzeugseitige Erfassungssystem von der elektrischen Stromversorgung. Das geschieht meist bei Pausen, wenn sie z. B. in der Führerkabine an derselben Steckdose eine Kaffeemaschine betreiben wollen und bei der Weiterfahrt vergessen, das fahrzeugseitige Erfassungssystem wieder anzuschliessen. Wird dies zu spät bemerkt, entlädt sich der im Erfassungssystem eingebaute Akku und die aufgezeichnete Fahrt ist in der Folge lückenhaft. Es kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass der Stromunterbruch absichtlich herbeigeführt wird, um die gefahrenen Kilometer zu verschleiern. Heute werden diese Lücken nach Ermessen korrigiert und entsprechend veranlagt. In Zukunft soll dies automatisiert nach definierten Regeln erfolgen.

Dazu soll das BAZG einerseits die Daten der stationären und mobilen Kontrollanlagen (vgl. Art. 90) nutzen und andererseits Routing-Methoden anwenden können (Abs. 1). Routing-Methoden sind aus der Fahrzeugnavigation bekannt. Mit Hilfe von Algorithmen wird damit die plausibelste Route zwischen zwei Punkten berechnet, die bestimmte Kriterien erfüllt (z. B. die schnellste, kürzeste, kurvenreichste Strecke).

Das BAZG wird im Interesse der Transportunternehmen die kürzeste für den Schwerverkehr geeignete Strecke veranlagen (Abs. 2). Um Missbrauch zu erschweren, wird das BAZG zusätzlich die Durchschnittsgeschwindigkeit für die mit Routing-Methoden ermittelte Strecke berechnen. Daraus lässt sich ableiten, ob die Strecke, direkt und ohne Unterbrechung zurückgelegt wurde oder ob die Unterbrechung möglicherweise absichtlich herbeigeführt wurde. Je niedriger die Durchschnittsgeschwindigkeit ist, desto grösser ist die Gefahr des Missbrauchs. Eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h erscheint im normalen Tagesverkehr realistisch. Das BAZG wird die Zuschläge jedoch nur bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 km/h und darunter anwenden (Abs. 3). Eine niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit kann sich freilich auch aus Pausen zur Einhaltung der Ruhezeit oder aus dem Güterumschlag ergeben. Bei fehlender oder lückenhafter Anmeldung wird dies nicht berücksichtigt. Es obliegt den Fahrzeugführerinnen und den Fahrzeugführern, die fahrzeugseitigen Erfassungssysteme während der Fahrt ständig in Betrieb zu halten, bei deren Defekt oder Ausfall die gefahrenen Kilometer manuell zu ermitteln und die Daten vorschriftsgemäss zu übermitteln (vgl. Art. 28 und 42).

*Art. 50 Grundlage für die Veranlagung bei nicht korrekter Anmeldung mitgeführter Anhänger*

Auch für den Fall, dass mitgeführte Anhänger nicht korrekt angemeldet worden sind, sollen klare Regeln zur Anwendung kommen. Artikel 50 legt deshalb fest, dass die Veranlagung in diesen Fällen nach dem höchstzulässigen Gesamtzugsgewicht erfolgt. Ist dieses Unbekannt erfolgt die Veranlagung mit 40 Tonnen.

*Art. 51 Grundlage für die Veranlagung bei fehlender Anmeldung*

Im bisherigen System wurden dem Abgabepflichtigen für fehlende Anmeldungen Veranlagungen nach Ermessen eröffnet. Veranlagungen nach Ermessen sind aufwändig, binden

personelle Ressourcen, führen zu manuellen Eingriffen im Veranlagungsprozess, verlangsamen diesen erheblich und führen vielfach zu Einsprachen. LSVA III basiert auf einem möglichst automatisierten Veranlagungsprozess. Daher soll in Zukunft bei fehlenden Anmeldungen auf eine Veranlagung nach Ermessen verzichtet werden. Stattdessen sollen festgelegte Regeln zur Anwendung kommen.

Absatz 1 regelt das Vorgehen bei fehlenden Anmeldungen für die gefahrenen Kilometer (Bst. a) und das massgebende Gewicht (Bst. b). Für die gefahrenen Kilometer stützt sich das BAZG auf die von Kontrollanlagen registrierten Durchfahrten. Sind solche vorhanden, ermittelt es die gefahrenen Kilometer mit Routingmethoden und allfälligen Zuschlägen nach Artikel 49. Sind keine Durchfahrten von Kontrollanlagen registriert, so veranlagt das BAZG 300 Kilometer pro Tag.

Die Veranlagung erfolgt immer nach dem höchstmöglichen massgebenden Gewicht, d. h. bei Fahrzeugen, die keinen Anhänger mitführen können, kommt das Gesamtgewicht zur Anwendung. Bei Fahrzeugen, die Anhänger mitführen können, macht das BAZG keinen Unterschied, ob ein Anhänger mitgeführt wird. Es veranlagt das Fahrzeug bei fehlender Anmeldung nach dem Gesamtzugsgewicht. Für inländische Fahrzeuge werden die Gewichte dem IVZ entnommen. Für ausländische Fahrzeuge kommen die nach Artikel 31 beim BAZG erfassten Gewichte zur Anwendung. Bei den übrigen ausländischen Fahrzeugen ist das zulässige Gesamtgewicht bzw. Gesamtzugsgewicht unbekannt. Sie werden deshalb mit dem für die LSVA maximal möglichen Gewicht von 40 Tonnen veranlagt.

Bestehen Anhaltspunkte wonach 300 Kilometer pro Tag zu wenig sind, so werden die gefahrenen Kilometer nach pflichtgemäßem Ermessen festgelegt (Abs. 2). Dies wird selten der Fall sein. Im Normalfall kommen Routing-Methoden zur Anwendung, da im Zollgebiet verkehrende Fahrzeuge in der Regel an der Grenze und an einem oder mehreren Orten im Inland durch Kontrollanlagen erfasst werden.

## *2. Abschnitt: Bezug der Abgabe*

### *Art. 52 Rechnungsstellung*

Das BAZG soll die Möglichkeit erhalten, nicht jede Veranlagungsverfügung einzeln in Rechnung stellen zu müssen. So können die Veranlagungsverfügungen für verschiedene Fahrzeuge einer Halterin oder eines Halters in einer Rechnung zusammengefasst werden. Zudem können z. B. Gutschriften aus Einsprachen oder Rückerstattungen für im UKV durchgeführte Transporte gleichzeitig verrechnet werden. Das BAZG kann deshalb die Abgabe periodisch, mindestens aber monatlich, in Rechnung stellen (Abs. 1).

Der EETS-Anbieter ist Schuldner der Abgabe für sämtliche ausländische Fahrzeuge, die dessen Dienst nutzen. Es macht wenig Sinn, wenn dem EETS-Anbieter für jedes einzelne Fahrzeug die Abgabe in Rechnung gestellt wird. Deshalb stellt das BAZG dem EETS-Anbieter die Summe aller Abgaben in Rechnung. Die Rechnungsstellung erfolgt höchstens einmal pro Woche (Abs. 2).

Die Zahlungsfrist beträgt 60 Tage nach Rechnungsstellung. Bei EETS-Anbietern beträgt die Zahlungsfrist 30 Tage (Abs. 3).

### *Art. 53 Sicherstellung*

Wenn die Bezahlung der Abgabe gefährdet erscheint oder wenn ein Zahlungsverzug eingetreten ist, kann das BAZG die Abgabe inklusive Zinsen und Kosten sicherstellen lassen. Dies gilt auch für die Abgabe, die noch nicht rechtskräftig festgesetzt wurde (Abs. 1). Dazu erlässt das BAZG eine Sicherstellungsverfügung, welche als Arrestbefehl gilt (Abs. 2).

Die Beschwerde gegen die Sicherstellungsverfügung hat keine aufschiebende Wirkung. Die Beschwerde richtet sich nach Artikel 23 SVAG (Abs. 3).

Wird die Sicherheit nicht bezahlt, veranlasst das BAZG nach erfolgloser Mahnung den Entzug von Fahrzeugausweis und Kontrollschilder durch das zuständige Strassenverkehrsamt. Sind die Fahrzeuge noch nicht zum Verkehr zugelassen, kann es das zuständige Strassenverkehrsamt anweisen, die Verkehrszulassung zu verweigern bis die Sicherheit geleistet ist (Art. 14a Abs. 1 Bst. a und b SVAG).

*Art. 54            Vorauszahlungen und Sicherheiten bei Fahrzeugen mit manueller Ermittlung der gefahrenen Kilometer*

Bei Fahrzeugen bei denen die gefahrenen Kilometer manuell ermittelt werden, soll das BAZG die Möglichkeit haben, Vorauszahlungen oder Sicherheiten (vor allem Kredit-, Debit- und Tankkarten) zu verlangen (vgl. Art. 82). Damit kann verhindert werden, dass Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer ins Zollgebiet einfahren und dieses ohne Entrichtung der Abgabe wieder verlassen. Zudem soll die Möglichkeit bestehen, die Abgabe in Teilbeträgen erheben zu können (Abs. 1). Zuviel erhobene Vorauszahlungen und Sicherheiten erstattet das BAZG auf Gesuch hin zurück (Abs. 2).

*Art. 55            Inkassorisiko bei EETS-Anbietern in Bezug auf ausländische Fahrzeuge*

EETS-Anbieter, die für ausländische Fahrzeuge zugelassen sind, erhalten vom BAZG eine Sammelrechnung. Diese umfasst die Abgabe für alle abgabepflichtigen Fahrten, die von seinen fahrzeugseitigen Erfassungssystemen erfasst und dem BAZG zur Veranlagung übermittelt worden sind. Die Sammelrechnung wird höchstens wöchentlich erstellt (vgl. Art. 52 Abs. 2). Die Art und Weise der Weiterverrechnung der Abgabe an seine Kunden ist dem Anbieter freigestellt. Er trägt dabei auch das Inkassorisiko, falls diese die Abgabeforderung nicht begleichen.

### **3. Titel: NETS- und EETS-Anbieter**

#### **1. Kapitel: Zulassung**

*Art. 56            Gesuch um Zulassung*

Wer als NETS- oder EETS-Anbieter zugelassen werden will, muss beim BAZG ein Zulassungsgesuch einreichen (Abs. 1). Darin muss der Gesuchsteller einerseits nachweisen, dass die formellen Voraussetzungen erfüllt sind. Andererseits muss er glaubhaft machen, dass er die technischen und betrieblichen Vorgaben des BAZG dauerhaft erfüllen sowie ein fahrzeugseitiges Erfassungssystem zur Verfügung stellen kann, das die Anforderungen nach Artikel 24 erfüllt (Abs. 2).

*Art. 57            Voraussetzungen für die Erteilung der Zulassung*

Die Zulassung wird vom BAZG erteilt, wenn die formellen Voraussetzungen nach Artikel 58 erfüllt und im Zulassungsverfahren nach Artikel 59 alle Stufen erfolgreich absolviert wurden.

*Art. 58            Formelle Voraussetzungen*

Artikel 58 zählt die formellen Voraussetzungen auf, die der Gesuchsteller zu erfüllen hat (Bst. a und b). Zudem muss er über ein Zustelldomizil in der Schweiz verfügen (Bst. c). Dies ist erforderlich, weil die Schweiz aufgrund des völkerrechtlichen Prinzips der Souveränität weder berechtigt ist, auf fremdem Staatsgebiet Verfügungen oder Entscheide zu eröffnen noch Verwaltungsakte zuzustellen.

*Art. 59            Prüfstufen des Zulassungsverfahrens sowie Kosten*

Das Zulassungsverfahren wird in vier aufeinanderfolgenden Stufen abgewickelt.

- Stufe 1: Auf der ersten Stufe wird geprüft, ob die formellen Voraussetzungen erfüllt sind und ob die eingereichten Unterlagen inhaltlich vollständig, schlüssig und nachvollziehbar sind.
- Stufe 2: Der Gesuchsteller muss in einer Testumgebung nachweisen, dass er die technischen und betrieblichen Vorgaben betreffend die Schnittstellen zwischen dem Informationssystem des Gesuchstellers und des BAZG erfüllt. Dazu kann bei Bedarf die BAZG-eigene Testumgebung gegen Gebühr genutzt werden.
- Stufe 3: In der dritten Stufe erfolgt der Probetrieb mit nicht abgabepflichtigen Testfahrzeugen auf der Strasse, die der Gesuchsteller selbst zu stellen hat. Er muss mit Testfahrten auf vom BAZG vordefinierten Strecken nachweisen, dass die technischen und betrieblichen Vorgaben an sein fahrzeugseitiges Erfassungssystem erfüllt und die Wegpunkte im Zollgebiet genügend genau erfasst werden, um die geschuldete LSVa korrekt berechnen zu können.
- Stufe 4: Im Pilotbetrieb mit einer definierten Anzahl abgabepflichtiger Fahrzeuge soll die Leistungsfähigkeit des fahrzeugseitigen Erfassungssystems nachgewiesen werden. Der Gesuchsteller muss aufzeigen, dass er alle technischen und betrieblichen Vorgaben erfüllt und unter realen Bedingungen eine ausreichende Betriebsqualität erreicht, damit die Veranlagung und Abgabenerhebung dauerhaft und ordnungsgemäss erfolgen kann. Der Pilotbetrieb umfasst deshalb auch die Übermittlung der für die Abgabenerhebung erforderlichen Daten. Für EETS-Anbieter umfasst er bei ausländischen Motorfahrzeugen auch die Fahrzeug- und Halterdaten sowie den gesamten Inkassoprozess.

Erfüllt der Gesuchsteller die Prüfstufen 1 bis 3, teilt ihm das BAZG jeweils das Bestehen mit. Das Bestehen einer Prüfstufe ist Voraussetzung für das Erreichen der nächsten Stufe (Abs. 2). Sollte eine Prüfstufe nicht erfolgreich bestanden werden, so teilt das BAZG dies dem Gesuchsteller ebenfalls mit. Auf Verlangen des Gesuchstellers wird diesem eine anfechtbare Verfügung ausgestellt (Abs. 3).

Die eigenen Kosten des Zulassungsverfahrens sind durch den Gesuchsteller zu tragen (Abs. 4).

*Art. 60            Verzicht auf die Prüfung der Erfüllung einzelner Zulassungsvoraussetzungen oder Prüfstufen*

Das BAZG kann auf die Prüfung einzelner Zulassungsvoraussetzungen oder ganzer Prüfstufen verzichten, wenn Resultate aus einem Zulassungsverfahren in einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums oder des Vereinigten Königreichs Grossbritannien und Nordirland oder der Schweiz belegen, dass die Vorgaben vom betreffenden Gesuchsteller erfüllt worden sind. Dies wirkt sich kostensenkend und beschleunigend auf das Zulassungsverfahren aus.

*Art. 61            Vertrag über Pilotbetrieb*

Erfüllt der Gesuchsteller die Voraussetzung der Stufe 3 (vgl. Art. 59), schliesst das BAZG mit ihm für den Pilotbetrieb (Stufe 4) einen Zulassungsvertrag ab (Abs. 1). Der Mindestinhalt dieses Vertrages wird in Absatz 2 geregelt. Da ein zugelassener Anbieter hoheitliche Aufgaben übernimmt, ist der Vertrag öffentlich-rechtlicher Natur.

*Art. 62            Erteilung der Zulassung*

Wird auch der Pilotbetrieb (Stufe 4) erfolgreich abgeschlossen, so verfügt das BAZG die Zulassung des Anbieters (Abs. 1). Damit gilt der Vertrag über den Pilotbetrieb nach Artikel 61 auch für den ordentlichen Betrieb (Abs. 2).

Wird der Pilotbetrieb nicht erfolgreich abgeschlossen, so erlässt das BAZG ebenfalls eine Verfügung. Der Vertrag über den Pilotbetrieb gilt ab diesem Zeitpunkt als beendet.

## **2. Kapitel: Änderung der Verhältnisse sowie Nichterfüllung der Voraussetzungen und Pflichten**

### *Art. 63      Änderung der Verhältnisse und erneute Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen*

Wenn sich die Verhältnisse auf Anbieter- oder BAZG-Seite ändern (z. B. neue Hardware, Softwareänderungen), muss sichergestellt werden, dass sämtliche Anforderungen weiterhin erfüllt werden.

Den zugelassenen Anbieter trifft bei Änderungen, die eine Auswirkung auf die Zulassung haben könnten, neben der Informationspflicht nach Absatz 1, die Pflicht zur Erstellung einer Auswirkungsanalyse zu Handen des BAZG. Er muss aufgrund der erwarteten Auswirkungen Massnahmen aufzeigen, damit erkannte Risiken verhindert oder reduziert werden können (Abs. 2). Das ist folgerichtig, denn der zugelassene Anbieter kann am besten beurteilen, mit welchen Auswirkungen bei Anpassungen seines Erhebungssystems zu rechnen ist.

Damit die Abgabeerhebung jederzeit sichergestellt ist, ermächtigt Absatz 3 das BAZG, die Erfüllung der Zulassungsvoraussetzungen erneut zu prüfen, wenn es dies aufgrund der Auswirkungsanalyse für angezeigt hält. Es kann aber auch die Erfüllung der Zulassungsvoraussetzungen unabhängig von einer Änderung der Verhältnisse prüfen. Es steht ihm dabei frei, die ganze Zulassung oder nur einzelne Stufen zu wiederholen. Die erneute Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen begründet jedoch keinen Entschädigungsanspruch der Anbieter (Abs. 4).

### *Art. 64      Massnahmen bei Nichterfüllung der Zulassungsvoraussetzungen und Verletzung von Pflichten*

Artikel 64 regelt das Verfahren, wenn ein Anbieter die Zulassungsvoraussetzungen nicht mehr erfüllt oder rechtliche bzw. vertragliche Pflichten verletzt. In diesem Fall hat er in Abstimmung mit dem BAZG Massnahmen zur Wiederherstellung der Zulassungsvoraussetzungen oder der Pflichten zu ergreifen. (Abs. 1 und 2). Verweigert das BAZG die Zustimmung oder bleiben die getroffenen Massnahmen erfolglos, so ordnet das BAZG Massnahmen mit einer Frist bis zu deren Umsetzung an (Abs. 3).

## **3. Kapitel: Sicherheitsleistungen des EETS-Anbieters**

### *Art. 65*

Der EETS-Anbieter ist Schuldner für die Abgabe von abgabepflichtigen Personen, die seinen Dienst für ausländische Fahrzeuge nutzen (vgl. Art. 11b Abs. 1 Bst. e SVAG). Das BAZG hat entsprechend ein erhebliches Interesse daran, dass der EETS-Anbieter über eine genügende finanzielle Leistungsfähigkeit verfügt, um seinen Zahlungspflichten nachzukommen. Sollten Zweifel daran bestehen oder aufkommen, kann das BAZG zu jeder Zeit Sicherheitsleistungen vom EETS-Anbieter verlangen.

## **4. Kapitel: Verweigerung und Widerruf der Zulassung**

### *Art. 66*

Sollte der EETS-Anbieter die vom BAZG geforderten Sicherheitsleistungen (vgl. Art. 65) nicht erbringen, so verweigert es die Zulassung oder kann diese widerrufen (Abs. 1).

Sollte der vertraglich oder rechtlich vereinbarte Zustand nicht innerhalb der vom BAZG festgelegten Frist nach Artikel 64 Absatz 3 wiederhergestellt werden, so widerruft das BAZG die Zulassung (Abs. 2). In der Praxis dürfte dies kaum vorkommen. Es wird davon ausgegangen, dass bei Pflichtverletzung in der Regel eine einvernehmliche Lösung zur Behebung der Pflichtverletzung gefunden werden kann.

Das BAZG hat nach Absatz 2 zusätzlich die Möglichkeit eines sofortigen Widerrufs der Zulassung, sofern sich ein EETS-Anbieter nach erfolgloser Mahnung in Zahlungsverzug befindet (Abs. 3).

## **5. Kapitel: Vergabe des Auftrags an den beauftragten Anbieter**

### *Art. 67*

Der beauftragte Anbieter nach Artikel 11a Absatz 1 SVAG hat die Pflicht, alle Halterinnen oder Halter von Motorfahrzeugen mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem auszurüsten, falls sie sich nicht für einen zugelassenen Anbieter entscheiden wollen oder können. Er wird in einem Vergabeverfahren nach dem Bundesgesetz vom 21. Juni 2019<sup>8</sup> über das öffentliche Beschaffungswesen bestimmt und hat im Vergabeverfahren grundsätzlich die gleichen Bestimmungen zu erfüllen wie sie für die zugelassenen Anbieter gelten.

Der beauftragte Anbieter erfüllt die Aufgabe eines Grunddienstleistungsanbieters. Er stellt sicher, dass diejenigen abgabepflichtigen Personen, welche keinen Vertrag mit einem zugelassenen Anbieter abschliessen können, seinen Dienst unentgeltlich nutzen können. Er stellt ihnen ein fahrzeugseitiges Erfassungssystem zur Verfügung und übermittelt die damit gesammelten Daten dem BAZG zur Veranlagung weiter. Aus diesem Grund wird mit dem beauftragten Anbieter ein öffentlich-rechtlicher Vertrag abgeschlossen.

## **6. Kapitel: Frist für die Übermittlung von Daten durch die NETS-Anbieter**

### *Art. 68*

Bei Defekt oder Ausfall des fahrzeugseitigen Erfassungssystems 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. 42). Artikel 68 legt fest, dass die NETS-Anbieter diese Meldungen dem BAZG bis spätestens am Folgetag zu übermitteln haben. Die anderen Anbieter sind nicht betroffen, da die Meldung in diesen Fällen von der abgabepflichtigen Person direkt dem BAZG übermittelt wird.

## **7. Kapitel: Überprüfung der Höhe des Entgelts**

### *Art. 69*

Für die Dienstleistungen, welche die zugelassenen Anbieter zur Erhebung der Abgabe erbringen, kann ihnen der Bund ein Entgelt ausrichten. Das EFD bestimmt dessen Höhe (vgl. Art. 11b Abs. 4 SVAG). Der beauftragte Anbieter wird aufgrund des Vergabeverfahrens nach BöB entschädigt.

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 veranlagen kann und nicht mit einem manuellen Erfassungssystem veranlagen muss (vgl. Art. 22). Eine allfällige Entschädigung soll daher so tief wie möglich und so hoch wie nötig angesetzt werden. Die Höhe orientiert sich am Leistungskatalog des jeweiligen Erhebungsdienstes. Innerhalb des jeweiligen Erhebungsdienstes soll die Entschädigung grundsätzlich für alle Anbieter gleich sein.

Bei ausländischen Fahrzeugen im Erhebungsdienst 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. 55). Aus diesem Grund ist seine Entschädigung höher als in den anderen Diensten.

---

<sup>8</sup> BöB; SR 172.056.1

Die Entschädigung soll durch das BAZG periodisch, mindestens alle fünf Jahre, überprüft und durch das EFD allenfalls an die veränderten Verhältnisse angepasst werden. Aufgrund des wachsenden Marktes und der Verwendung der fahrzeugseitigen Erfassungssysteme in mehreren europäischen Mautgebieten muss dabei insbesondere geprüft werden, ob durch Synergien bei den zugelassenen Anbietern Preisreduktionen möglich wären.

#### **4. Titel: Pauschale Abgabenerhebung**

Für inländische und ausländische Halterinnen und Halter bleibt die PSVA weitgehend unverändert.

##### **1. Kapitel: Inländische Fahrzeuge**

###### *1. Abschnitt: Allgemeines*

###### *Art. 70 Abgabeperiode*

Die Abgabeperiode beginnt am 1. Januar eines Kalenderjahres und endet am 31. Dezember eines Kalenderjahres.

###### *Art. 71 Entrichtung der Abgabe*

Die PSVA ist vor Beginn der Abgabeperiode zu entrichten (Abs. 1). Sie wird mit der Inverkehrsetzung bzw. nachfolgend jeweils zu Beginn des Jahres fällig (Abs. 2). Zahlungsfrist und Zahlungsweise richten sich nach den kantonalen Bestimmungen über die Erhebung der Motorfahrzeugsteuern (Abs. 3). Dies erleichtert den kantonalen Zulassungsbehörden das Inkasso.

###### *Art. 72 Zuständigkeit für die Erhebung der Abgabe*

Gemäss Absatz 1 wird die Abgabe vom Kanton, in dem das Fahrzeug immatrikuliert ist (Standortkanton), erhoben. Absatz 2 regelt die Zuständigkeit und das Verfahren bei einer Standortverlegung. Diesbezüglich erfolgt eine Angleichung an die Praxis bei den Motorfahrzeugsteuern. Die PSVA wird neu ab dem Tag der Standortverlegung vom neuen Standortkanton erhoben. Der ehemalige Standortkanton erstattet die zu viel erhobene Abgabe zurück.

###### *Art. 73 Entrichtung der Abgabe für Fahrzeuge mit Wechselschild*

Artikel 73 hält fest, dass bei Fahrzeugen mit Wechselschildern die Abgabe nur für das Fahrzeug mit der höchsten Abgabe geschuldet ist.

###### *Art. 74 Rückerstattung der Abgabe bei Ausserverkehrsetzung des Fahrzeugs*

Bei der Ausserverkehrsetzung eines Fahrzeugs wird der Halterin oder dem Halter die PSVA vom Standortkanton anteilmässig zurückerstattet (Abs. 1). Das Rückerstattungsverfahren richtet sich nach der kantonalen Regelung (Abs. 2). Beträge unter 50 Franken müssen nicht zurückerstattet werden (Abs. 3).

###### *Art. 75 Rückerstattung für Auslandsfahrten*

Die Halterin oder der Halter eines inländischen Fahrzeugs hat Anspruch auf Rückerstattung von 1/360 der Jahresabgabe für jeden Tag, an dem das Fahrzeug nachweislich im Ausland verkehrt. Für Tage, an denen ein Fahrzeug im Ausland und im Zollinland verkehrt, bestand bisher ein Anspruch auf Rückerstattung eines halben Tags. Diese Halbtage sind in Zukunft nicht mehr rückerstattungsberechtigt. Damit wird die Bevorteilung gegenüber Halterinnen und Haltern ausländischer Fahrzeuge aufgehoben, für welche die PSVA auch für Halbtage voll zu entrichten ist (Abs. 1).

Rückerstattungsgesuche sind wie bisher innerhalb eines Jahres nach Ablauf der Abgabepériode beim BAZG einzureichen. In Zukunft jedoch nicht mehr per Post oder E-Mail, sondern elektronisch. Das BAZG kann für die Fahrten im Ausland Beweismittel verlangen (Abs. 2).

## *2. Abschnitt: Anmeldung für Fahrzeuge des Linienverkehrs*

### *Art. 76 Grundsatz*

In Absatz 1 wird der Grundsatz festgehalten, dass für Fahrzeuge des Linienverkehrs eine Anmeldung einzureichen ist. Die Anmeldung hat für jedes Fahrzeug einzeln zu erfolgen (Abs. 2).

### *Art. 77 Inhalt der Anmeldung*

Bei Fahrzeugen des Linienverkehrs sind nur diejenigen Fahrten von der Schwerverkehrsabgabe befreit, die innerhalb des Linienverkehrs erfolgen (Art. 2 Abs. 1 Bst. d). Fahrten, die ausserhalb des Linienverkehrs erfolgen, wie Fahrten zur Reparatur des Fahrzeugs oder private Hochzeitsfahrten, unterliegen der PSVA und müssen dem BAZG für die nachträgliche Veranlagung periodisch angemeldet werden. Die Anmeldung muss die erforderlichen Daten nach den Buchstaben a–e enthalten.

### *Art. 78 Frist für die Einreichung der Anmeldung*

Die Anmeldung muss bis zum Ende des zweiten Quartals des auf die Abgabepériode folgenden Jahres erfolgen. (Abs. 1). Da sich die notwendigen Daten für die Veranlagung der Linienfahrzeuge mit denjenigen im Rückerstattungsgesuch nach Artikel 18 Absatz 1<sup>bis</sup> des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996<sup>9</sup> decken, wird zur Entlastung der Halterinnen und Halter auch dieses Rückerstattungsgesuch als Anmeldung nach Absatz 1 akzeptiert (Abs. 2). Voraussetzung ist, dass das Rückerstattungsgesuch fristgerecht eingereicht wird. Zur Harmonisierung mit der Frist nach MinöStG wird die Anmeldefrist in der SVAV um drei Monate auf ein halbes Jahr verlängert (vgl. Abs. 1). Bleibt die Anmeldung aus, erhebt das BAZG wie bis anhin die Abgabe nach Artikel 3 für die ganze Periode (Abs. 3).

## **2. Kapitel: Ausländische Fahrzeuge**

### *Art. 79 Entrichtung der Abgabe*

Die Abgabepflichtigen haben heute die Wahl, die PSVA für ausländische Fahrzeuge entweder bei einer besetzten Zollstelle, mittels Formular oder über die Weblösung «Via» rund um die Uhr und ortsunabhängig zu entrichten. Da die meisten Zollstellen nur noch zeitweise oder gar nicht mehr personell besetzt sind und die Abgabe auf diese Weise faktisch gar nicht mehr entrichtet werden kann, wird die Formularlösung abgeschafft. Künftig ist die Abgabe mit «Via» zu entrichten (vgl. Art. 81). Die vor Inkrafttreten dieser Verordnung mittels Formular erstellten Zahlungsnachweise bleiben bis zu ihrem Ablaufdatum gültig. Einzig die Zahlungsnachweise für zehn wählbare Einzeltage verlieren Ende 2024 ihre Gültigkeit. Nicht entwertete Resttage erstattet das BAZG auf Gesuch hin gebührenfrei zurück (vgl. Art. 109).

Die Abgabe ist für ausländische Fahrzeuge weiterhin vor Beginn der Abgabepflicht zu entrichten (Abs. 1). Die abgabepflichtige Person hat vor der Einfahrt das Ein- sowie das Ausfahrtsdatum anzugeben (Abs. 2). Der Zeitraum zwischen Ein- und Ausreisedatum ist entscheidend für die Berechnung der Abgabenhöhe. Mit dem Wegfall der Formulare wird der Nachweis über die Entrichtung der Abgabe durch eine Quittung erbracht, die nach der Bezahlung elektronisch zugestellt wird (Abs. 3). Eine Veranlagungsverfügung wird grundsätzlich nicht ausgestellt. Auf Verlangen kann die abgabepflichtige Person innert 30 Tage ab Ausstellungsdatum der Quittung, eine Veranlagungsverfügung verlangen.

---

<sup>9</sup> MinöStG; SR 641.61

*Art. 80            Höhe der Abgabe bei einer Abgabepflicht von weniger als einem Jahr*

Wird die PSVA für weniger als ein Jahr entrichtet, so kann sie für einen Zeitraum von einem bis 30 aufeinander folgende Tage oder von einem bis elf aufeinander folgende Monate entrichtet werden. Die Abgabe wird anteilmässig nach den Ansätzen von Artikel 3 berechnet. Die Ansätze für die verschiedenen wählbaren Abgabeperioden und die Mindestabgabe von 25 Franken (vgl. Abs. 2) bleiben unverändert. Die Ansätze sind degressiv, d. h. je kürzer die Abgabeperiode, desto höher der auf den Tag umgerechnete Prozentsatz der zu entrichtenden Jahresabgabe. Damit soll die Bezahlung der Abgabe für längere Zeiträume gefördert werden (Abs. 1). Die Option von zehn frei wählbaren Tagen entfällt. Mit der Formularlösung konnte in der Vergangenheit der Erhebungsaufwand für die abgabepflichtige Person und das BAZG deutlich reduziert werden. Mit der elektronischen Zahlungsform ist dies nicht mehr nötig. Die Rückgabe des Zahlungsnachweises vor Ablauf der Abgabeperiode begründet wie bisher einen Anspruch auf anteilmässige Rückerstattung der Abgabe (Abs. 3). Beträge unter 50 Franken werden nicht zurückerstattet (Abs. 4).

*Art. 81            Informationssystem*

Die abgabepflichtige Person hat die PSVA in Zukunft ausschliesslich mit «Via» zu entrichten. Mit «Via» können auch Rückerstattungen beantragt werden und von der PSVA befreite Fahrzeuge angemeldet werden (vgl. Art. 46).

**5. Titel: Akzeptierte Zahlungsmittel**

*Art. 82*

Artikel 82 regelt die durch das BAZG akzeptierten Zahlungsmittel. Es ist auf ein möglichst breites Angebot angewiesen. Je mehr verschiedene Zahlungsmittel es akzeptiert, desto geringer ist die Anzahl Barzahler, die dem BAZG an den Grenzübergängen bei der Einfahrt und bei der Ausfahrt Zusatzaufwand verursachen (vgl. Art. 40). Die akzeptierten Zahlungsmittel ermöglichen es dem BAZG, bei der Einfahrt ausländischer Fahrzeuge auf die Erhebung einer Sicherheitsleistung zu verzichten, dies im Gegensatz zu Barzahlenden. Der Herausgeber des Zahlungsmittels garantiert dem BAZG die Zahlung. Er stellt die Abgabe seinem Kunden in Rechnung und trägt das Inkassorisiko.

Nebst den gängigen Debit- und Kreditkarten soll das BAZG deshalb auch die im Transportgewerbe nach wie vor üblichen Tankkarten für die Bezahlung der Abgabe sowie für die Leistung von Sicherheiten oder Vorauszahlungen annehmen können (Abs. 1).

Im Gegensatz zu den Debit- und Kreditkarten können Tankkarten nicht über einen Zahlungsdienstleister genutzt werden. Da möglichst viele verschiedene Tankkarten akzeptiert werden sollen, können die Anbieter auch nicht über ein Beschaffungsverfahren nach BÖB beauftragt werden. Sie müssen wie bisher mittels einem Zulassungsverfahren eingebunden werden, das jeder interessierte Tankkarten-Anbieter zu durchlaufen hat. Absatz 2 regelt daher die formellen Voraussetzungen, welche die Tankkarten-Anbieter zu erfüllen haben.

Kredit-, Debit- und Tankkarten-Anbieter erhalten ein Entgelt (Abs. 3). Damit wird die Zahlungsabwicklung und das getragene Inkassorisiko abgegolten. Die Höhe des Entgelts, die technischen und betrieblichen Vorgaben, die sie zu erfüllen haben, das Zulassungsverfahren sowie die Zahlungsfristen werden für die Tankkarten-Anbieter durch das EFD festgelegt (Abs. 4).

**6. Titel:            Solidarhaftung**

*Art. 83*

Die Eigentümerin oder der Eigentümer, die Vermieterin oder der Vermieter und die Leasinggeberin oder der Leasinggeber eines Motorfahrzeugs haften solidarisch für die LSVVA sowie

für die in diesem Zusammenhang anfallenden allfälligen Zinsen und Gebühren, wenn die Halterin oder der Halter zahlungsunfähig ist oder erfolglos gemahnt wurde (Art. 5a SVAG). Um das Risiko einschätzen zu können, wird den solidarisch haftenden Personen ermöglicht, vor Vertragsabschluss beim BAZG anzufragen, ob die Vertragspartei ihren Zahlungsverpflichtungen nachkommt. Die Anfrage hat die Angaben nach Absatz 1 Buchstaben a–c zu enthalten. Ist die Vertragspartei zahlungsunfähig oder wurde sie bereits erfolglos gemahnt, so erteilt das BAZG eine negative Antwort. Es weist den Antragsteller in seiner Antwort darauf hin, dass er sofort solidarisch haftet, wenn er den Vertrag dennoch abschliesst (Abs. 2). Erteilt das BAZG eine positive Antwort und stellt es später fest, dass die Vertragspartei zahlungsunfähig ist oder erfolglos gemahnt wurde, so teilt es dies der anfragenden Person mit. Diese haftet solidarisch, wenn sie den Vertrag nicht innerhalb von 60 Tagen kündigt oder die ausstehenden Abgaben sowie allfällige Zinsen und Gebühren innerhalb der gleichen Frist vollständig bezahlt werden (vgl. Art. 5a Abs. 3 SVAG).

## **7. Titel: Verwendung der Abgabe**

### *Art. 84 Reinertrag aus der Abgabe*

Nach Artikel 85 BV kann der Bund eine Schwerverkehrsabgabe erheben, um die vom Schwerverkehr verursachten Kosten decken zu können. Das verfassungsmässige Ziel liegt in der Verwirklichung des Verursacherprinzips und der Kostendeckung.

Die Kantone partizipieren im Umfang von einem Drittel am Reinertrag (Art. 85 Abs. 3 BV, Art. 19 Abs. 1 SVAG, Art. 85 ff E-SVAV). Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (Bahninfrastrukturfonds BIF, Art. 87a Abs. 2 Bst. a BV) sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr (Art. 19 Abs. 2 SVAG).

Die Berechnung des Reinertrages an der Schwerverkehrsabgabe wird in Artikel 84 definiert. Er umfasst die laufenden Einnahmen gemäss Artikel 3 Absatz 6 Buchstabe a i.V.m. Artikel 3 Absatz 4 des Finanzhaushaltsgesetz vom 7. Oktober 2005<sup>10</sup>. Davon werden die Vollzugs- und Aufwandentschädigungen sowie die erlittenen und die mutmasslichen Debitorenverluste (Delkredere) abgezogen (Abs. 1). Bei den abzuziehenden Positionen (Bst. a–e) handelt es sich um Kosten, die im Zusammenhang mit dem Vollzug des SVAG, insbesondere mit der Erhebung der Schwerverkehrsabgabe, entstehen. Sie sind Voraussetzung dafür, dass der Kantonsanteil und die Anteile für die Verwendungszwecke des Bundes eingehen. Deshalb sind sie von den laufenden Einnahmen abzuziehen, um den für die Kantonsanteile und Zweckbindungen massgeblichen Reinertrag herzuleiten.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit werden in Absatz 2 die laufenden Einnahmen definiert. Diese setzen sich zusammen aus den Bruttoeingängen der Schwerverkehrsabgabe abzüglich der Rückerstattungen sowie des Anteils des Fürstentum Liechtensteins gemäss Artikel 6 des Vertrages vom 11. April 2000<sup>11</sup> zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein betreffend die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe im Fürstentum Liechtenstein. Unter den Begriff der Rückerstattungen sind ebenfalls die Vergünstigungen zu subsumieren. Die abzuziehenden Positionen stellen keine Einnahmen des Bundes dar: Rückerstattungen stellen gemäss den anwendbaren International Public Sector Accounting Standards (IPSAS; vgl. Art. 48 Abs. 1 FHG) eine Ertragsminderung dar, weil damit die Abgabenlast teilweise oder vollständig gemildert wird. Das Fürstentum Liechtenstein hat die Erhebung der Abgaben an den Bund übertragen und die abzuziehende Position stellt somit dessen Anteil an der Abgabe dar.

---

<sup>10</sup> FHG; SR 611.0

<sup>11</sup> SR 0.641.851.41

## *Art. 85 - 87 Verteilung des Anteils der Kantone am Reinertrag*

Die Kantone erhalten gemäss Artikel 19 Absatz 1 SVAG einen Drittel des Reinertrages der LSVA. Mit den Artikeln 85 bis 87 setzt der Bundesrat die gesetzlichen Bestimmungen nach Artikel 19 und 19a SVAG um. Der Verteilschlüssel und die ihm zugrunde liegenden Kriterien sowie ihre Gewichtung haben sich bewährt und werden – bis auf wenige formelle Anpassungen – unverändert weitergeführt. Die steuerliche Belastung des Motorfahrzeugverkehrs (Art. 86 Abs. 1 Bst. d) basiert auf dem Totalindex der Motorfahrzeugsteuern (Art. 86 Abs. 5), d. h. auf den kantonalen Fahrzeugsteuern. Die periodische Ermittlung der gewichteten Mittel und Prozentsätze erfolgt neu durch das Bundesamt für Verkehr und nicht mehr durch das Bundesamt für Raumentwicklung (Art. 87 Abs. 3).

## **8. Titel: Kontrollen**

### *Art. 88 Grundsatz*

Artikel 88 gibt den Vollzugsbehörden das Recht, von abgabepflichtigen Personen sowie von Personen, die für die Veranlagung der Abgabe wesentliche Unterlagen besitzen oder ausstellen oder sonst wie am Vollzug mitwirken, Auskünfte sowie die Vorlage von Belegen zu verlangen, die für den Vollzug der Abgabenerhebung von Bedeutung sind. (Abs. 1).

Das BAZG kann Kontrollen am Domizil der abgabepflichtigen Person durchführen, um deren Mitwirkungspflicht sowie ihre im Rückerstattungsverfahren gemachten Angaben zu überprüfen (Abs. 2).

Die Kontrollen am Domizil sind soweit möglich während der Geschäftszeiten durchzuführen (Abs. 3).

### *Art. 89 Befugnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BAZG*

Mit den neuen fahrzeugseitigen Erfassungssystemen, die ein- und ausgeschaltet werden können, steigt das Missbrauchspotenzial tendenziell. Kontrollen, auch an den Grenzübergängen, sind daher unerlässlich. Die durch das BAZG dafür eingesetzten Mitarbeitenden müssen deshalb Fahrzeuge zur Überprüfung der Mitwirkungspflichten anhalten und betreten dürfen (Abs. 1).

Bei Verdacht auf eine Widerhandlung muss die Identität der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers festgestellt werden. Die Mitarbeitenden des BAZG sind daher berechtigt, die Ausweispapiere zu verlangen (Abs 2). Bei automatisierten Kontrollen kann die Identität der Halterinnen und Halter von inländischen Fahrzeugen im IVZ abgefragt werden. Bei ausländischen Fahrzeugen ist dies hingegen nicht möglich. Die Feststellung der Identität der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers erfolgt daher bei der nächsten Einfahrt ins Zollgebiet oder bei der nächsten Ausfahrt aus dem Zollgebiet.

### *Art. 90 Stationäre und mobile Kontrollanlagen*

Absatz 1 ermächtigt das BAZG für die Kontrolle des Schwerverkehrs stationäre und mobile Anlagen zu betreiben (Abs. 1).

Mit den stationären und mobilen Anlagen dürfen zur Überprüfung der Mitwirkungspflicht die für diesen Zweck notwendigen Daten nach Absatz 2 erfasst werden. Diese Daten werden anschliessend ans BAZG übermittelt und in der Anlage gelöscht (Abs. 3). Nach der Übermittlung gleicht das BAZG diese Daten mit den vom Anbieter oder von der abgabepflichtigen Person angemeldeten Daten (gefahrte Kilometer und Angaben zum mitgeführten Anhänger) ab. Bei Differenzen stellt es die korrekte Veranlagung sicher und leitet allenfalls ein Strafverfahren ein.

Absatz 4 ermächtigt das BAZG, Dritte mit dem Bau und dem Betrieb der stationären und mobilen Anlagen zu beauftragen. Von diesem Recht macht das BAZG aus Kostengründen Gebrauch. Es hat in einem Vergabeverfahren nach BöB je einen Auftragnehmer für die stationären und mobilen Anlagen bestimmt. Diese werden lediglich für Bau und Betrieb der Anlagen verantwortlich sein, an den vom BAZG vorgegebenen Standorten die Durchfahrt der Fahrzeuge mit den Angaben nach Absatz 2 erfassen und die entsprechenden Datensätze ans BAZG übermitteln. Weitere Aufgaben haben sie nicht. Das BAZG ist für die Weiterverarbeitung der erfassten Daten zuständig.

Die Mitarbeitenden des Auftragnehmers, welche die mobilen Anlagen bedienen, sollen die vor Ort erfassten Daten vor ihrer Übermittlung ans BAZG auf ihre Richtigkeit hin überprüfen und gegebenenfalls richtigstellen. Im Vordergrund stehen falsch ermittelte Kontrollschilder, welche für die Weiterverarbeitung beim BAZG korrekt sein müssen. Aus Datenschutzgründen dürfen die Mitarbeitenden des Auftragnehmers nur die Datensätze einsehen, die sie selbst vor Ort erfasst haben (Abs. 5). Eine Berechtigung zum Zugriff auf das Informationssystem des BAZG besteht nicht.

Damit das BAZG die von den Anlagen übermittelten Daten möglichst automatisiert weiterverarbeiten kann, ist ein Abgleich mit verschiedenen Datenbanken erforderlich. (Abs. 6). Zum einen erfolgt der Abgleich mit den beim BAZG für die LSVA registrierten Fahrzeugdaten (vgl. Art. 31 und 32). Um Fahrzeuge auszuschliessen, auf deren Kontrollschild eine E-Vignette registriert ist, darf das BAZG einen Abgleich mit dem Informationssystem für die Erhebung der E-Vignette vornehmen (Bst. b). Für die inländischen Fahrzeuge ist der Abgleich mit dem IVZ von zentraler Bedeutung (Bst. c und d). Der Abgleich dient dazu, die von der Abgabepflicht befreiten (vgl. Art. 2), die der PSVA unterliegenden (vgl. Art. 3) sowie die nicht der Abgabe unterliegenden Fahrzeuge (bspw. Arbeitsfahrzeuge) zu identifizieren.

#### *Art. 91 Mitwirkungspflichten bei Verwendung der Daten des Fahrtschreibers*

Da die neuen Erfassungssysteme nicht mehr fest mit dem Fahrzeug verbunden sind und abgeschaltet werden können, soll das BAZG die Möglichkeit haben, die angemeldete und verlangte Fahrleistung nachträglich mit den aufgezeichneten Daten des Fahrtschreibers zu vergleichen. Halterinnen und Halter sind deshalb verpflichtet, diese dem BAZG auf Verlangen auszuhändigen. Diese Überprüfung soll nicht systematisch, sondern stichprobenweise aufgrund von Risikoanalysen oder beim Vorliegen entsprechender Hinweise oder Verdachtsmomente erfolgen.

### **9. Titel: Registrierung und elektronisches Verfahren**

#### *Art. 92 Registrierung*

Die LSVA soll möglichst automatisiert und ohne Medienbrüche veranlagt werden können. Voraussetzung dafür ist, dass sich Personen, die von der Abgabe betroffen sind oder Rückerstattungen und Vergünstigungen beanspruchen, beim BAZG registrieren. Die Registrierungspflicht basiert auf der Kompetenz des BAZG, die Anmeldeform nach Artikel 28 Absatz 2 des Zollgesetzes vom 18. März 2005<sup>12</sup> vorzuschreiben. Die elektronische Anmeldung setzt eine Registrierung der abgabepflichtigen Person voraus.

Danach haben registrierte Personen Zugriff auf verschiedene Geschäftspartnerrollen (z. B. Fahrzeugregistrierung, Rückerstattung). Personen, die sich beim BAZG registrieren, werden im Rahmen des Registrierungsprozesses identifiziert und authentifiziert<sup>13</sup>. Durch die Registrierung wird eine vollständige und durchgängige digitale Prozessabwicklung von der Anmel-

---

<sup>12</sup> ZG; SR 631.0

<sup>13</sup> <https://www.bazg.admin.ch/bazg/de/home/services/services-firmen/registrierung-firmen/onboarding.html>

dung über die Veranlagung, die Eröffnung der Verfügung und das Einspracheverfahren ermöglicht, falls das Einverständnis dafür vorliegt (vgl. Art. 94). Absatz 1 bezeichnet die registrierungspflichtigen Personen.

Wenn sich Personen nach Buchstabe a, b und f nicht registrieren, verursachen sie einen beträchtlichen Mehraufwand für das BAZG. So erfolgt z. B. der ganze Schriftwechsel und das Eröffnen von Verfügungen weiterhin per Post. Das BAZG soll deshalb für den ihm verursachten Mehraufwand eine Gebühr erheben können (Abs. 2). Den übrigen Personen wird die Ermässigung (Bst. c), die Auskunft (Bst. d), die Behandlung als Ersatzfahrzeug (Bst. e), die Befreiung (Bst. g) oder die Rückerstattung (Bst. h) verweigert.

Nicht von der Registrierungspflicht betroffen sind beispielsweise Personen, welche die gefahrenen Kilometer manuell mit dem Erhebungsdienst NMTS ermitteln oder für ihre Fahrzeuge die PSVA entrichten müssen. Sie können sich freiwillig beim BAZG registrieren (Abs. 3).

#### *Art. 93            Elektronisches Verfahren*

Artikel 93 sieht vor, dass das BAZG gestützt auf Artikel 90 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 28 Absatz 2 ZG festlegen kann, dass gewisse Verfahren elektronisch geführt werden müssen. In diesem Fall sind die Verfahren über ein eigens dafür vorgesehenes Portal abzuwickeln. Aus heutiger Sicht stehen das Veranlagungs-, Rückerstattungs- und Einspracheverfahren im Vordergrund. Es ist Sache der registrierten Personen, regelmässig im Portal nachzusehen, ob neue Dokumente zum Abruf bereitstehen (Abs. 2).

#### *Art. 94            Elektronische Eröffnung von Verfügungen*

Verfügungen können nur mit Einverständnis der Verfügungsadressatin oder des Verfügungsadressaten im Portal nach Artikel 93 eröffnet werden. Liegt das Einverständnis vor, gelten sie mit dem erstmaligen Abruf als eröffnet. Damit der Zeitpunkt der Eröffnung nicht missbräuchlich hinausgeschoben werden kann, gilt eine Verfügung spätestens am siebten Tag, nachdem sie im Portal abrufbar ist, ebenfalls als eröffnet. Diese Frist deckt sich mit auf dem Postweg verschickten Verfügungen, welche nicht zugestellt werden können und in der Folge nicht abgeholt werden (vgl. Art. 20 Abs 2<sup>bis</sup> Verwaltungsverfahrensgesetz vom 20. Dezember 1968<sup>14</sup>). Liegt kein Einverständnis vor, werden die Verfügungen per Post zugestellt.

## **10. Titel: Schlussbestimmungen**

### **1. Kapitel: Vollzug**

#### *Art. 95            Zuständigkeit für die Erhebung der Abgabe*

Artikel 95 regelt die Zuständigkeiten für den Vollzug der LSVA-Gesetzgebung zwischen Bund und Kantonen. Sie entsprechen grundsätzlich der heutigen Regelung.

Die Kantone werden im Bereich der leistungsabhängigen Abgabe umfassend von Aufgaben entlastet. Sie müssen bei der Inverkehrsetzung eines abgabepflichtigen Fahrzeugs keinen Einbauprüfbericht mehr verlangen, um zu kontrollieren, ob das Fahrzeuge mit einem Erfassungssystem ausgerüstet ist. Dies ist bei nicht mehr fest eingebauten Erfassungssystemen nicht mehr erforderlich. Die Kantone sind aber weiterhin zuständig für die Erhebung der PSVA bei inländischen Fahrzeugen sowie auf Antrag des BAZG, für die Verweigerung oder den Entzug des Fahrzeugausweises und der Kontrollschilder, wenn Halterinnen und Halter von inländischen Fahrzeugen z. B. die LSVA nicht bezahlen (vgl. Art. 14a SVAG).

---

<sup>14</sup> VwVG; SR 172.021

*Art. 96 Zurverfügungstellung der erforderlichen Fahrzeug- und Halterdaten*

Artikel 96 wurde an die Praxis angepasst und ergänzt. Bei der Einführung der LSVA waren ausschliesslich die kantonalen Zulassungsbehörden für die Meldung der für die Erhebung der Abgabe notwendigen Daten zuständig. In der Folge wurde diese Aufgabe für die meisten Anwendungsfälle vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) auf der Basis des von ihm betriebenen IVZ übernommen. Damit konnten die Schnittstellen reduziert werden. Die kantonalen Zulassungsbehörden bleiben aber nach wie vor in der Mitverantwortung, da sie die Datenerfassung und die Mutationen im IVZ vornehmen und für die Richtigkeit der Daten zuständig sind. In Zukunft werden die Daten nicht mehr an das BAZG übermittelt, sondern im Abrufverfahren zur Verfügung gestellt.

*Art. 97 Erlass von Weisungen*

Das BAZG hat die Kompetenz, die für den Vollzug erforderlichen Weisungen zu erlassen. Insbesondere wird es Weisungen an die Kantone bzw. an die kantonalen Zulassungsbehörden bezüglich der Erhebung und der Abrechnung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe erlassen.

*Art. 98 Entschädigung für den Vollzugsaufwand*

Die mit dem Vollzug des SVAG und der SVAV betrauten Stellen sollen weiterhin für ihren Aufwand entschädigt werden (Abs. 1). Absatz 2 schafft die Grundlage dafür, dass die Vollzugsbehörden Gebühren für besondere Aufwendungen erheben können. Es handelt sich dabei um Aufwendungen, die notwendig werden, weil die Abgabepflichtigen insbesondere die vorgeschriebenen Verfahren nicht einhalten. Dies gilt vor allem für die Behandlung von Einsprachen gegen Veranlagungen nach Ermessen, weil die abgabepflichtige Person es unterlassen hat, die gefahrenen Kilometer anzumelden oder für die Gebühren, welche die kantonalen Zulassungsbehörden erheben, wenn der Entzug der Kontrollschilder verfügt werden muss.

*Art. 99 Beiträge an Schwerverkehrskontrollen*

Der Bund richtet den Kantonen wie bisher Beiträge an die Schwerverkehrskontrollen aus, die durchgeführt werden, um den abgabepflichtigen alpenquerenden Güterverkehr vermehrt auf die Schiene zu verlagern. Die Berechnung und die Höhe der Beiträge richten sich nach den Leistungsvereinbarungen, die das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mit den Kantonen abgeschlossen hat. Sie betragen im Jahr 2022 26.1 Millionen Franken (vgl. Staatsrechnung 2022 der Verwaltungseinheiten, Band 2B, A231.0308, S. 354). 2023 sollen sie auf ca. 39 Millionen Franken ansteigen (vgl. Botschaft zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und zum Verpflichtungskredit für die Finanzierung eines neuen Systems für die Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, Tabelle 5).

*Art. 100 Abrechnung über die pauschal erhobene Abgabe*

Artikel 100 regelt die Abrechnung mit den Kantonen, welche die PSVA für inländische Fahrzeuge erheben. Das bisherige Abrechnungsverfahren hat sich bewährt und ist eingespielt. Die Bestimmung wurde lediglich redaktionell angepasst. Details regelt das BAZG in seinen Vollzugsweisungen (vgl. Art. 97).

## **2. Kapitel: Aufhebung und Änderungen anderer Erlasse**

*Art. 101*

Die Aufhebung und die Änderung anderer Erlasse werden in Anhang 5 geregelt.

Mit dem Inkrafttreten der totalrevidierten SVAV wird die bisher geltende Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000 aufgehoben (Ziff. I, Anhang 5).

Weitere Anpassungen (Ziff. II) sind nötig für folgende Verordnungen:

- Datenbearbeitungsverordnung für das BAZG vom 23. August 2017<sup>15</sup>;
- Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959<sup>16</sup>;
- Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976<sup>17</sup>.

Die Erläuterungen zu den Anpassungen der obigen Verordnungen sind in den Erläuterungen zu Anhang 5 enthalten.

### **3. Kapitel: Übergangsbestimmung**

#### *Art. 102      Geräte zur Ermittlung der Fahrleistung*

Mit Rücksicht auf das Transportgewerbe ist eine Umstellung von LSVA II auf LSVA III und damit verbunden die Ausrüstung aller Fahrzeuge mit den neuen fahrzeugseitigen Erfassungssystemen auf einen bestimmten Stichtag hin, nicht möglich. In einer Übergangsphase müssen die beiden Systeme LSVA II und LSVA III somit parallel betrieben werden. Wann dieser Parallelbetrieb beginnt, hängt von der Anzahl zugelassener Anbieter und von der tatsächlichen Betriebsaufnahme des NETS durch den beauftragten Anbieter ab. Zu Beginn müssen deshalb Neufahrzeuge auch noch mit dem bisherigen Erfassungsgerät ausgerüstet werden können. Artikel 102 Absatz 1 stellt sicher, dass das BAZG bisherige Erfassungsgeräte nach Artikel 15 der Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000<sup>18</sup> (bisherige SVAV) bis am 31. Dezember 2024 abgeben kann. Spätestens am 31. Dezember 2024 nimmt es die Infrastruktur, die für den Einbau der bisherigen Geräte benötigt wird, ausser Betrieb. Ab diesem Zeitpunkt dürfen Fahrzeuge nur noch mit den neuen fahrzeugseitigen Erfassungssystemen ausgerüstet werden.

Erfassungsgeräte, die das BAZG gestützt auf die bisherige SVAV abgegeben hat, dürfen noch bis zum Einsatz eines neuen fahrzeugseitigen Erfassungssystems, jedoch längstens bis am 31. Dezember 2025 verwendet werden. Danach sind sie – auf Verlangen – an das BAZG zurückzugegeben (z. B. wenn die abgabepflichtige Person die Anmeldung unterlässt). Nach Rückgabe der Erfassungsgeräte kann das BAZG die Daten selbst auslesen oder auslesen lassen und auf dieser Grundlage die Veranlagung vornehmen (Abs. 2). Für Erfassungsgeräte, die nach bisheriger SVAV abgegeben wurden, bleiben die Bestimmungen des bisherigen SVAV anwendbar (Abs. 3).

#### *Art. 103      Ermittlung der Kilometer ohne Erfassungsgerät bei ausländischen Motorfahrzeugen*

Halterinnen und Halter ausländischer Motorfahrzeuge, welche die gefahrenen Kilometer nach der bisherigen SVAV manuell ermitteln, dürfen die bestehende Infrastruktur (Abfertigungsterminal und ID Card) bis zu deren Ausserdienststellung nach bisherigem SVAV benutzen. Spätestens per 1. Januar 2026 müssen sie die Ermittlung der gefahrenen Kilometer nach neuem Recht vornehmen.

---

<sup>15</sup> DBZV; SR 631.061

<sup>16</sup> VVV; SR 741.31

<sup>17</sup> VZV; SR 741.51

<sup>18</sup> AS 2000 1170

*Art. 104 Transport von Rohholz, offener Milch oder landwirtschaftlichen Nutztieren*

Die von Halterinnen und Halter eingereichten Verpflichtungen für Fahrzeuge, mit denen sie ausschliesslich Rohholz, offene Milch oder landwirtschaftliche Nutztiere transportieren, bleiben bis zur Ausrüstung dieser Fahrzeuge mit einem neuen fahrzeugseitigen Erfassungssystem, längstens bis zum 31. Dezember 2025 gültig. Ab diesem Zeitpunkt müssen sie eine Verpflichtungserklärung nach Artikel 93 einreichen.

*Art. 105 Bewilligungen für Ausnahme vom Erfassungsgerätobligatorium*

Bewilligungen, mit denen das BAZG Fahrzeuge nach bisherigem Recht vom Erfassungsgerätobligatorium ausgenommen und die Verwendung des Fahrtenbuchs bewilligt hat, bleiben längstens bis zum 31. Dezember 2025 gültig. Danach müssen die gefahrenen Kilometer grundsätzlich automatisiert ermittelt werden. Die Halterinnen und Halter können beim BAZG ein Gesuch für die manuelle Ermittlung der gefahrenen Kilometer einreichen, wenn ein Fahrzeug nicht mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem ausgerüstet werden kann oder wenn die gefahrenen Kilometer gering sind (vgl. Art. 22).

*Art. 106 Bewilligungen für Befreiung von der Pflicht zur Entrichtung der Abgabe*

Auf Gesuch hin hat das BAZG gestützt auf Artikel 3 Absatz 2 der bisherigen SVAV Fahrzeuge, insbesondere mit Rücksicht auf staatsvertragliche Regelungen, aus humanitären Gründen oder für gemeinnützige nicht kommerzielle Fahrten von der Abgabepflicht ausgenommen. Diese Kompetenz hat das BAZG mit Artikel 2 Absatz 2 weiterhin.

Artikel 106 bestimmt, dass vor Inkrafttreten dieser Verordnung erteilte Bewilligungen, die unbefristet ausgestellt worden sind, nur noch bis zum 31. Dezember 2025 bzw. 2026 gültig bleiben. Danach müssen Halterinnen oder Halter eine Bewilligung nach neuem Recht beantragen. Bewilligungen, welche für die Verwendung von Fahrzeugen in Gemeinden, die nicht an das öffentliche Strassennetz angeschlossen sind (autofreie Orte), ausgestellt worden sind, werden in Zukunft nicht mehr erteilt.

*Art. 107 Rückerstattung der Abgabe für Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV*

Das Gesuch um Rückerstattung der Abgabe für Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV muss sämtliche Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV aller Fahrzeuge der Halterin oder des Halters in einem Kalendermonat umfassen (vgl. Art. 18 Abs. 3). Artikel 107 schreibt vor, dass das Rückerstattungsverfahren nach neuem Recht zu erfolgen hat, sofern die gesuchstellende Person Halterin oder Halter von mindestens einem Motorfahrzeug ist, das mit einem fahrzeugseitigen Erfassungssystem nach neuem Recht ausgerüstet ist. Aus ökonomischer Sicht macht es Sinn, dass das Rückerstattungsverfahren in diesem Fall für sämtliche Motorfahrzeuge nach neuem Recht erfolgt.

*Art. 108 Rückerstattung der für zehn frei wählbare Tage pauschal erhobenen Abgabe*

Zahlungsnachweise, die für die Entrichtung der PSVA für ausländische Fahrzeuge vor Inkrafttreten dieser Verordnung erworben worden sind, bleiben grundsätzlich bis zu deren Ablaufdatum gültig. In Zukunft fällt die Möglichkeit weg, die PSVA für zehn frei wählbare Tage zu entrichten (Art. 34 Abs. 1 Bst. b bisherige SVAV). Diese Zahlungsnachweise gelten längstens bis zum 31. Dezember 2024. Bis zu diesem Zeitpunkt nicht entwertete Tage erstattet das BAZG auf Gesuch hin gebührenfrei zurück. Zahlungsnachweise für andere Abgabepflichten bleiben bis zu ihrem Ablaufdatum gültig.

## Art. 109 *Datenbearbeitung*

Artikel 109 stellt sicher, dass für Daten, die vor oder nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung erfasst worden sind, die gleichen Aufbewahrungsfristen gelten. Eine unterschiedliche Behandlung soll vermieden werden.

## 4. Kapitel: **Inkrafttreten**

### Art. 110

Die vorliegende Verordnung tritt mit Ausnahme vom 5. Kapitel des 2. Titels (Sonderregelungen für von der Abgabe befreite Fahrzeuge) sowie des 4. Titels (Pauschale Abgabebefreiung) am 1. Mai 2024 in Kraft.

Die Zulassung der Anbieter und die Umrüstung der LSVA-pflichtigen Fahrzeuge auf ein fahrzeugseitiges Erfassungssystem benötigen Zeit. LSVA II und LSVA III werden ab der Betriebsaufnahme der Anbieter während der Jahre 2024 und 2025 parallel betrieben. Für die Sonderregelungen für von der Abgabe befreiten Fahrzeugen sowie für die Änderungen bei der PSVA besteht keine Notwendigkeit eines parallelen Betriebs. Die Bestimmungen zur PSVA können daher am 1. Januar 2025 in Kraft treten. Die Bestimmungen zu den Sonderregelungen für von der Abgabe befreiten Fahrzeugen können später in Kraft treten. Für die hauptsächlich betroffenen elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sind die gefahrenen Kilometer in Zukunft nur zu statistischen Zwecken zu erfassen. Sie bleiben weiterhin von der Schwerverkehrsabgabe befreit und sind heute nicht mit einem Erfassungsgerät ausgerüstet. Damit für die Umrüstung der abgabepflichtigen Fahrzeuge genügend fahrzeugseitige Erfassungssysteme zur Verfügung stehen, sollen diese Bestimmungen erst gegen Ende des Parallelbetriebs auf den 1. Oktober 2025 in Kraft gesetzt werden.

### Anhang 3

Anhang 3 (bisher Anhang 4) enthält das Berechnungsmodell für die Verteilung von 76.5 Prozent der Kantonsanteils gemäss Artikel 86. Er wurde grundlegend überarbeitet, denn Anhang 4 nach bisherigem Recht enthielt lediglich eine Beispielrechnung.

Die neue Tabelle enthält alle Verteilkriterien gemäss Artikel 86 (inkl. Gewichtung) aus dem Jahr 2022 am Beispiel des Kantons Zürich. Diese werden in absoluten Zahlen und als Anteil in 1 000 Franken dargestellt. So betrug z. B. die Länge des National- und Hauptstrassennetzes 2022 im Kanton Zürich 245.21 km und gesamtschweizerisch 4 151 km. Für dieses Kriterium erhält der Kanton Zürich je 100 000 Franken Einnahmen umgerechnet 451.90 Franken (100 000 Franken x 76,5% x 10% ÷ 4 151 km x 245.21 km). Über alle Kriterien gerechnet, erhält der Kanton Zürich aufgrund von Artikel 86 je 100 000 Franken Einnahmen einen Betrag von 11 850 Franken. Hinzukommen die entsprechenden Anteile aus Artikel 87 und 88.

In der letzten Zeile der Tabelle sind die Quellen für die Daten angegeben, die das BAZG jeweils für die Berechnung der Kantonsanteile nutzt. Die Daten stammen vom Bundesamt für Strassen (ASTRA), dem Bundesamt für Statistik (BFS) sowie dem Bundesamt für Umwelt (BAFU). Die Kantone sind so in der Lage, die die Berechnung ihrer Anteile zu prüfen.

### Anhang 5

- Aufhebung der Verordnung vom 1. September 2000<sup>19</sup> über die Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe für Transporte im Vor- und Nachlauf des unbegleiteten kombinierten Verkehrs und der Verordnung vom 16 Oktober 2000<sup>20</sup> über die Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe für Rohholztransporte

---

<sup>19</sup> AS 2000 2621

<sup>20</sup> AS 2000 2739

Halterinnen und Halter von der Schwerverkehrsabgabe unterliegenden Fahrzeugen, mit denen Transporte von Rohholz oder Fahrten im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) ausgeführt werden, erhalten vom BAZG auf Antrag eine Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe. Die Rückerstattungsverfahren sind gemäss Artikel 10 und Artikel 11 Absatz 4 der geltenden SVAV durch das EFD in Departementsverordnungen geregelt.

Mit der Totalrevision der SVAV wird die Kompetenz für die Regelung dieser Bereiche vom EFD an den Bundesrat übertragen. Der Bundesrat hat es als zweckmässig erachtet, die Bestimmungen zu den Rückerstattungsverfahren am gleichen Ort wie die allgemeinen Bestimmungen zum UKV und zum Rohholz zu regeln. Der Anspruchsberechtigte soll einen besseren Überblick erhalten und sämtliche Bestimmungen in einer Rechtsgrundlage vorfinden. Dies bedingt, dass die bisherige Kompetenz des EFD zur Regelung des Rückerstattungsverfahrens wegfällt.

Die Integration der beiden EFD-Verordnungen in die SVAV hat keine materielle Änderung am Rückerstattungsverfahren zur Folge.

Die beiden Verordnungen des EFD über die Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe für Transporte im Vor- und Nachlauf des unbegleiteten kombinierten Verkehrs und über die Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe für Rohholztransporte sind infolgedessen aufzuheben.

Am 10. Januar 2024 hat der Bundesrat die Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes vom 25. September 2015 verabschiedet<sup>21</sup>. Darin ist vorgesehen, die Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe für Transporte im Vor- und Nachlauf des unbegleiteten kombinierten Verkehrs aufzuheben und durch ein anderes Anreizsystem zu ersetzen. Mit Inkraftsetzung des totalrevidierten Gütertransportgesetzes werden die entsprechenden Bestimmungen im SVAG und in der SVAV aufzuheben sein.

- Datenbearbeitungsverordnung für das BAZG

Die Anpassungen des Anhanges 67 sind in der Beilage zur Änderung der Datenbearbeitungsverordnung für das BAZG weiter unten beschrieben.

Anhang 68 wird aufgehoben, da mit der Einführung von LSVA III die Bestimmungen zur LSVA-Enforcement-Zentrale nicht mehr erforderlich sein werden.

Ziffer 4 des Anhanges 72a wird um Ziffer 4.3 ergänzt. Damit kann zur Überprüfung, ob für ein bestimmtes Kontrollschild die Nationalstrassenabgabe entrichtet wurde, ein Datenaustausch mit dem Informationssystem für die Schwerverkehrsabgabe vorgenommen werden. Dies dient zur Prüfung, ob für ein bestimmtes Kennzeichen die Schwerverkehrsabgabe entrichtet wurde.

- Verkehrsversicherungsverordnung:

*Artikel 10b Absatz 1 Buchstabe b und Anhang 5 Ziffer 4 Buchstabe d:* Da der Einbau der fahrzeugseitigen Erfassungssysteme nicht mehr Voraussetzung für die Verkehrszulassung ist, müssen zur Erlangung der vorläufigen Verkehrsberechtigung der Zulassungsbehörde keine Unterlagen bezüglich Schwerverkehrsabgabe mehr eingereicht werden.

*Artikel 24 Absatz 4 Einleitungssatz:* Absatz 4 regelt die Sachtransporte, die mit schweren Motorfahrzeugen, die mit einem Kollektiv-Fahrzeugausweis verkehren, durchgeführt werden dürfen. Artikel 24 schränkt jedoch Sachtransporte mit leichten Motorfahrzeugen nicht ein. Die heutige Formulierung erlaubt somit Sachtransporte mit leichten Sattelschleppern in Kombination mit schweren Anhängern. Damit wird die LSVA umgangen. Der Einleitungssatz ist daher mit schweren Anhängern zu ergänzen.

---

<sup>21</sup> BBI 2014 3827

- Verkehrszulassungsverordnung:

*Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe e VZV:* Da der Einbau von fahrzeugseitigen Erfassungssystemen keine Voraussetzung mehr für die Verkehrszulassung ist, kann diese Bestimmung angepasst werden. Die kantonale Zulassungsbehörde muss bei der Inverkehrsetzung eines abgabepflichtigen Fahrzeugs nur noch prüfen, ob ein Antrag des BAZG auf Verweigerung der Erteilung des Fahrzeugausweises und des Kontrollschildes nach Artikel 14a SVAG vorliegt. Ist das nicht der Fall, können Fahrzeugausweis und Kontrollschild erteilt werden.

*Artikel 75 Absatz 5:* Mit der Anpassung von Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe e VZV wird der Ausdruck «Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit» zum ersten Mal genannt. Aus diesem Grund ist in Artikel 75 Absatz 5 VZV neu anstelle von «Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit» die Abkürzung «BAZG» zu verwenden.

*Artikel 106 Absatz 1 Einleitungssatz und Buchstabe c sowie Absatz 2 Buchstabe d VZV:* Artikel 106 VZV regelt die Gründe für den Entzug des Fahrzeugausweises. Bei Vorliegen der Gründe nach Absatz 1 muss der Fahrzeugausweis zwingend entzogen werden. Bei Gründen nach Absatz 2 kann er entzogen werden. Artikel 14a SVAG geht von einem zwingenden Entzug aus. Die bisherige Bestimmung in Absatz 2 Buchstabe d ist daher aufzuheben und nach Absatz 1 Buchstabe c (neu) zu verschieben. Gleichzeitig wird die Bestimmung redaktionell an Artikel 14a SVAG angepasst.

*Beilage zur Änderung der Datenbearbeitungsverordnung für das BAZG / Anpassung Anhang 67 und Aufhebung Anhang 68*

Anhang 67 wird auf LSVA III abgestimmt. Anhang 68 wird integriert und aufgehoben.

In Ziffer 1 werden die Zwecke des Informationssystems für die Schwerverkehrsabgabe definiert.

Ziffer 2 legt den Inhalt des Informationssystems fest, d. h. welche Daten im Informationssystem gespeichert sein dürfen.

Ziffer 3 regelt welche Personen berechtigt sind, die im Informationssystem gespeicherten Daten zu bearbeiten. Dies wird ausschliesslich den Mitarbeitenden des BAZG zugestanden, die für die Erhebung und die Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe, für die Überprüfung der Mitwirkung bei der Abgabenerhebung oder für die Verfolgung und die Beurteilung von Widerhandlungen gegen das Schwerverkehrsabgabegesetz zuständig sind.

In Ziffer 4 wird der Datenaustausch mit anderen Informationssystemen geregelt. Für das Inkasso der Schwerverkehrsabgabe dürfen Daten an das Informatiksystem Finanzen und Rechnungswesen weitergegeben werden (Ziff. 4.1). Zur Überprüfung, ob ein Fahrzeug der Schwerverkehrsabgabe unterliegt, dürfen die Daten mit dem Informationssystem für die Erhebung der E-Vignette (Anhang 72a) ausgetauscht werden (Ziff. 4.2 und 4.3).

Ziffer 5 regelt abschliessend, welche Daten an andere Stellen oder Dritte bekanntgegeben werden dürfen. Dies sind einerseits Personen oder Stellen, welche in irgendeiner Weise vom Vollzug betroffen sind (Ziff. 5.1) oder daran mitwirken (Ziff. 5.2 und 5.3) oder Bundesämter zur Erfüllung ihrer Aufgaben (Ziff. 5.4. bis 5.6).

Ziffer 6 legt die Aufbewahrungsdauer der Daten fest. Grundsätzlich werden die gespeicherten Daten spätestens fünf Jahre nach der Erfassung gelöscht. Davon ausgenommen sind bei LSVA-pflichtigen Fahrzeugen die GNSS-Wegpunkte. Diese werden gelöscht, sobald sie nicht mehr benötigt werden. Ziffer 6.1 sieht deshalb vor, dass diese Daten spätestens bei Eintritt der Rechtskraft der Veranlagungsverfügung gelöscht werden. Die Bild-Aufnahmen gemäss Ziffer 2.6 werden bei LSVA-pflichtigen Fahrzeugen spätestens ein Jahr ab Eintritt der Rechtskraft der Veranlagungsverfügung gelöscht. Bei PSVA-pflichtigen Fahrzeugen wer-

den sie spätestens nach einem Jahr ab dem Zeitpunkt der Feststellung der erfolgten Abgabenerichtung gelöscht. Die Aufnahmen derjenigen Fahrzeuge, die nicht der Schwerverkehrsabgabe unterliegen, werden spätestens nach 21 Tagen ab dem Zeitpunkt der Feststellung, dass das Fahrzeug nicht der Schwerverkehrsabgabe unterliegt gelöscht. Diese Frist wird benötigt, da die Daten zeitverzögert an die für die Bearbeitung zuständigen Mitarbeitenden übertragen werden.